

Den Europæiske Unions Tidende

L 315

Dansk udgave

Retsforskrifter

50. årgang

3. december 2007

Indhold	I	Retsakter vedtaget i henhold til EF-traktaten/Euratom-traktaten, hvis offentliggørelse er obligatorisk	
		FORORDNINGER	
		★ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70	1
		★ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser	14
		★ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1372/2007 af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 577/98 om gennemførelse af en stikprøveundersøgelse vedrørende arbejdsstyrken i Fællesskabet ⁽¹⁾	42
		DIREKTIVER	
		★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur	44
		★ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet	51

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

Pris: 18 EUR

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Retsakter vedtaget i henhold til EF-traktaten/Euratom-traktaten, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1370/2007

af 23. oktober 2007

om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og 89,

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 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I artikel 16 i traktaten bekræftes den plads, som tjenesteydelser af almen økonomisk interesse indtager i EU's fælles værdinormer.

(2) Ifølge traktatens artikel 86, stk. 2, er virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, underkastet traktatens bestemmelser, navnlig konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke retligt eller faktisk hindrer opfyldelsen af deres opgaver.

⁽¹⁾ EUT C 195 af 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192 af 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 14.11.2001 (EFT C 140 E af 13.6.2002, s. 262), Rådets fælles holdning af 11.12.2006 (EUT C 70 E af 27.3.2007, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 10.5.2007. Rådets afgørelse af 18.9.2007.

(3) Traktatens artikel 73 er en *lex specialis* i forhold til artikel 86, stk. 2. Den fastsætter regler for kompensationer for offentlig serviceforpligtelse inden for transport til lands.

(4) De vigtigste mål i Kommissionens hvidbog af 12. september 2001 »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« er at garantere sikker og effektiv personbefordring af høj kvalitet takket være en reguleret konkurrence, der desuden sikrer gennemskelighed og effektivitet i den offentlige personbefordring, bl.a. under hensyntagen til sociale faktorer, miljøfaktorer og den regionale udvikling, eller at tilbyde særlige takstbetingelser for bestemte passagerkategorier, f.eks. pensionister, og fjerne de forskelle mellem transportvirksomheder i forskellige medlemsstater, som i væsentlig grad bidrager til ulige konkurrencevilkår.

(5) I dag er det ofte tilfældet, at personbefordring til lands er en nødvendighed af hensyn til almene økonomiske interesser, men ikke kan drives forretningsmæssigt. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal have mulighed for at træde til for at sikre, at sådanne tjenester tilbydes. De kan sikre, at der tilbydes offentlig personbefordring ved bl.a. at give operatører af offentlig trafikbetjening enerettigheder, at give operatører af offentlig trafikbetjening økonomisk kompensation og at fastlægge generelle regler for drift af offentlig transport, som gælder for alle operatører. Hvis medlemsstaterne i henhold til denne forordning vælger at udelukke visse generelle regler fra dens anvendelsesområde, bør den generelle ordning for statsstøtte anvendes.

- (6) Mange medlemsstater har i hvert fald for en del af markedet for offentlig transport indført lovgivning om enerettigheder og kontrakter om offentlig trafikbetjening baseret på gennemsigtige og retfærdige udbudsprocedurer. Resultatet har været, at handelen mellem medlemsstaterne er blevet væsentligt forøget, og flere operatører af offentlig trafikbetjening varetager nu offentlig personbefordring i mere end én medlemsstat. Udviklingen i medlemsstaternes lovgivning har imidlertid medført forskelle i de procedurer, der anvendes, og skabt juridisk uklarhed om disse operatørers rettigheder og de kompetente myndigheders forpligtelser. Således indeholder Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ⁽¹⁾ intet om, hvordan kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgås i Fællesskabet, især under hvilke omstændigheder de bør gøres til genstand for udbud. De fællesskabsretlige rammer bør derfor ajourføres.
- (7) Undersøgelser og erfaringer fra medlemsstater, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for offentlig transport, viser, at reguleret konkurrence mellem operatører inden for denne sektor med de fornødne beskyttelsesklausuler fører til nye, billigere og mere attraktive transporttjenester, uden at operatører af offentlig trafikbetjening hindres i at varetage de opgaver, de får pålagt. Fremgangsmåden har fået opbakning fra Det Europæiske Råd, idet den indgår i den såkaldte Lissabon-proces af 28. marts 2000, hvor Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne i overensstemmelse med deres respektive beføjelser blev opfordret til »at sætte mere skub i liberaliseringen på områder som f.eks. transport«.
- (8) De markeder for personbefordring, som allerede er liberaliseret, og hvor der ikke findes enerettigheder, bør kunne bevare deres karakteristika og funktionsmåder, i det omfang de opfylder traktatens krav.
- (9) For at kunne tilrettelægge ydelserne vedrørende den offentlige personbefordring, så den bedst muligt imødekommer indbyggernes behov, skal alle kompetente myndigheder frit kunne vælge operatør af offentlig trafikbetjening under hensyn til små og mellemstore virksomheders interesser på de vilkår, der fastsættes i denne forordning. For at sikre, at princippet om gennemskuelighed, lige behandling af konkurrerende operatører og proportionalitet overholdes, når der ydes compensation eller tildeles enerettigheder, er det vigtigt, at den offentlige serviceforpligtelses art og den aftalte modydelse fastsættes i en kontrakt om offentlig trafikbetjening mellem den kompetente myndighed og den valgte operatør af offentlig trafikbetjening. Kontrakten kan have forskellig form eller betegnelse, alt efter den enkelte medlemsstats retssystem.
- (10) I modsætning til anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, der omfatter offentlig personbefordring ad indre vandveje, anses det ikke for hensigtsmæssigt, at nærværende forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. Tilrettelæggelsen af offentlig personbefordring ad indre vandveje og i de nationale farvande, for så vidt som sidstnævnte ikke er omfattet af specifik fællesskabslovgivning, skal derfor overholde traktatens generelle principper, medmindre medlemsstaterne vælger at anvende denne forordning på disse særlige sektorer. Denne forordning er ikke til hinder for, at transport ad indre vandveje og i nationale farvande indgår i et bredere rutenet for offentlig personbefordring i byer, forstæder og regioner.
- (11) I modsætning til anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, der omfatter godstransporttjenester, anses det ikke for hensigtsmæssigt, at nærværende forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. Tilrettelæggelsen af godstransporttjenester bør derfor tilpasses traktatens generelle principper tre år efter denne forordnings ikrafttræden.
- (12) Fra en fællesskabsretlig synsvinkel er det ikke afgørende, om den offentlige personbefordring drives af offentlige eller private virksomheder. Denne forordning bygger på de traktatfæstede principper om neutralitet hvad angår ejendomsretlige ordninger i traktatens artikel 295, om medlemsstaternes frihed til at definere tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, omhandlet i traktatens artikel 16, samt om subsidiaritet og proportionalitet, omhandlet i traktatens artikel 5.
- (13) Nogle strækninger — der ofte er knyttet til en bestemt infrastruktur — drives overvejende af historisk interesse eller med turistmæssigt formål. Eftersom denne form for virksomhed tydeligvis har et helt andet formål end offentlig personbefordring, bør den ikke være omfattet af de regler og procedurer, der gælder for offentlig trafikbetjening.
- (14) Hvor de kompetente myndigheder har ansvaret for at tilrettelægge det offentlige transportnet, bortset fra den faktiske udførelse af transporten, kan dette også omfatte en række andre aktiviteter og forpligtelser, som de kompetente myndigheder frit bør kunne vælge selv at udføre eller overdrage helt eller delvis til tredjemand.

(1) EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

- (15) Langtidskontrakter kan betyde, at markedet er lukket i en unødigt lang periode, hvorved de gunstige virkninger af konkurrencepresset bliver mindre udtalte. For at minimere konkurrenceforvridningen og samtidig sikre kvaliteten af tjenesteydelserne bør kontrakter om offentlig trafikbetjening derfor være tidsbegrænsede. En forlængelse af sådanne kontrakter kan betinges af, at brugerne stiller sig positivt hertil. Det er i denne sammenhæng påkrævet at åbne mulighed for at forlænge kontrakter om offentlig trafikbetjening med højst halvdelen af den oprindelige løbetid, når operatøren af offentlig trafikbetjening skal investere i aktiver med usædvanlig lang nedskrivningstid, og — på grund af disses særlige karakteristika og begrænsninger — når der er tale om regionerne i den yderste periferi som omhandlet i traktatens artikel 299. Desuden bør en endnu længere forlængelse være mulig, når der er tale om en operatør af offentlig trafikbetjening, der investerer i infrastruktur eller rullende materiel og køretøjer, der er ekstraordinære i den forstand, at begge dele indebærer betydelige midler, og såfremt kontrakten tildeles efter en fair konkurrencebaseret udbudsprocedure.
- (16) Hvor indgåelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening kan resultere i, at en anden operatør af offentlig trafikbetjening overtager driften, bør de kompetente myndigheder have mulighed for at kræve, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter⁽¹⁾. Dette direktiv fratager ikke medlemsstaterne muligheden for i forbindelse med virksomhedsoverførsel at sikre arbejdstagerne rettigheder, der ikke er omhandlet i direktiv 2001/23/EF, og således i relevant omfang tage hensyn til sociale og arbejdsmarkeds-mæssige standarder fastlagt ved national lovgivning, love og administrative bestemmelser eller kollektive overenskomster eller aftaler indgået mellem arbejdsmarkedets parter.
- (17) I henhold til subsidiaritetsprincippet kan de kompetente myndigheder fastsætte sociale og kvalitative kriterier for at opretholde og øge kvalitetskrav til offentlig serviceforpligtelse, f.eks. med hensyn til minimale arbejdsvilkår, passagerers rettigheder, bevægelseshæmmede personers behov, miljøbeskyttelse, passagerers og ansattes sikkerhed samt forpligtelser i kollektive aftaler og andre regler og aftaler vedrørende arbejdspladser og social beskyttelse på det sted, hvor servicen ydes. For at sikre gennemsigtige og sammenlignelige konkurrencevilkår mellem operatører og undgå risiko for social dumping bør de kompetente myndigheder have mulighed for at pålægge specifikke sociale krav og krav til servicens kvalitet.
- (18) Lokale myndigheder eller i mangel heraf nationale myndigheder kan i henhold til de relevante bestemmelser i national ret vælge selv at varetage den offentlige personbefordring inden for deres eget område eller at overdrage den til en intern operatør uden udbud. Der må imidlertid lægges faste rammer for denne mulighed for egen drift, så der sikres fair konkurrence. Den kompetente myndighed eller gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring, bør kollektivt eller via sine medlemmer udøve den påkrævede kontrol. Desuden bør en kompetent myndighed, der selv udfører befordring, eller en intern operatør være udelukket fra at deltage i udbudsprocedurer uden for denne myndigheds område. Den myndighed, der kontrollerer den interne operatør, bør også kunne udelukke denne operatør fra at deltage i udbudsprocedurer, der afholdes inden for dens område. Restriktioner med hensyn til den interne operatørs aktiviteter er ikke til hinder for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, når disse vedrører transport med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Desuden er kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud i forbindelse med jernbaner ikke til hinder for, at de kompetente myndigheder kan tildele kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne til en intern operatør.
- (19) Underentrepriser kan bidrage til mere effektiv offentlig personbefordring og gør det muligt for andre virksomheder end den operatør af offentlig trafikbetjening, der fik tildelt kontrakten om offentlig trafikbetjening, at deltage. For at opnå den bedst mulige anvendelse af de offentlige midler bør de kompetente myndigheder dog kunne fastlægge de nærmere bestemmelser for at give deres offentlige personbefordring i underentreprise, især når det drejer sig om tjenester udført af en intern operatør. Endvidere bør en underentreprenør ikke forhindres i at deltage i udbud på en kompetent myndigheds område. Den kompetente myndigheds eller dennes interne operatørs udvælgelse af underentreprenør skal ske i overensstemmelse med fællesskabsretten.
- (20) Når en offentlig myndighed vælger at overdrage en opgave af almen interesse til tredjemand, skal operatøren af offentlig trafikbetjening udvælges under overholdelse af fællesskabsreglerne om offentlige aftaler og koncessioner, således som de følger af traktatens artikel 43-49, og principperne om gennemsigtighed og ligebehandling. Bestemmelserne i denne forordning indskrænker således ikke de forpligtelser, der påhviler de offentlige myndigheder i medfør af direktiverne om indgåelse af offentlige kontrakter, når kontrakter om offentlig trafikbetjening er omfattet af disse direktiver.

(¹) EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

- (21) Der bør sikres en effektiv retsbeskyttelse ikke kun for kontrakter, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter ⁽²⁾, men også for kontrakter, der indgås i henhold til denne forordning. Der er behov for en effektiv klageprocedure, som opfylder de relevante krav i Rådets direktiv 89/665/EØF af 21. december 1989 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende anvendelsen af klageprocedurerne i forbindelse med indgåelse af offentlige indkøbs- samt bygge- og anlægskontrakter ⁽³⁾ og Rådets direktiv 92/13/EØF af 25. februar 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende anvendelse af EF-reglerne for fremgangsmåden ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation ⁽⁴⁾.
- (22) Nogle udbud kræver, at de kompetente myndigheder definerer og beskriver komplekse systemer. Disse myndigheder bør i sådanne tilfælde være bemyndigede til, når de indgår kontrakter herom, at forhandle med nogle eller alle potentielle operatører af offentlig trafikbetjening om de nærmere detaljer, efter at buddene er indgivet.
- (23) Der bør ikke kræves udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis kontrakten kun vedrører et mindre beløb eller et mindre antal vognkilometer. I den forbindelse bør større beløb eller et større antal vognkilometer gøre det muligt for de kompetente myndigheder at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige interesser. De kompetente myndigheder bør ikke kunne opdele kontrakter eller rutenet for at undgå udbud.
- (24) I tilfælde af risiko for afbrydelse af trafikbetjeningen bør de kompetente myndigheder kunne træffe hasteforanstaltninger for en kortere periode, indtil der kan indgås en ny kontrakt om offentlig trafikbetjening, som opfylder kravene i denne forordning til indgåelse af kontrakter.
- (25) Offentlig personbefordring med jernbane har sine særlige problemer i forbindelse med investeringernes størrelse og infrastrukturomkostningerne. I marts 2004 fremlagde Kommissionen et forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁵⁾ for at sikre, at alle jernbaneselskaber i Fællesskabet har adgang til infrastrukturen i alle medlemsstaterne med henblik på international personbefordring. Formålet med denne forordning er at etablere en retlig ramme for kompensation og/eller enerettigheder med henblik på kontrakter om offentlig trafikbetjening, og ikke at åbne markedet for jernbanetjenester yderligere.
- (26) Når der er tale om offentlige tjenester giver denne forordning hver kompetent myndighed mulighed for at vælge, hvilken operatør der under en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal varetage den offentlige personbefordring. Under hensyntagen til, at medlemsstaterne har organiseret deres område vidt forskelligt i dette spørgsmål, er det berettiget at tillade de kompetente myndigheder at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane ved kontrakt uden forudgående udbud.
- (27) Den kompensation, der ydes af de kompetente myndigheder til dækning af omkostningerne ved at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, bør beregnes på en måde, så overkompensation forebygges. Når en kompetent myndighed ønsker at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden udbud, bør den tillige følge detaljerede regler, som sikrer kompensationsbeløb af passende størrelse og tilstræber effektivitet og kvalitet i trafikbetjeningen.
- (28) Ved passende hensyntagen til alle de konsekvenser, som opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser kan få efter spørgslen efter offentlig personbefordring, ved hjælp af beregningsskemaet i bilaget kan den kompetente myndighed og operatøren af offentlig trafikbetjening bevise, at overkompensation er undgået.
- (29) Kompetente myndigheder, der agter at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, bør med undtagelse af hasteforanstaltninger og kontrakter, der vedrører levering af et mindre antal kilometer, tage de nødvendige skridt til offentliggørelse og give meddelelse om det mindst et år forud, således at potentielle operatører af offentlig trafikbetjening får mulighed for at reagere.
- (30) Kontrakter om offentlige tjenesteydelser, der er indgået uden forudgående udbud, bør omfattes af en øget gennemsuelighed.

(1) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/97/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 107).

(2) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/97/EF.

(3) EFT L 395 af 30.12.1989, s. 33. Ændret ved direktiv 92/50/EØF (EFT L 209 af 24.7.1992, s. 1).

(4) EFT L 76 af 23.3.1992, s. 14. Senest ændret ved direktiv 2006/97/EF.

(5) 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).

- (31) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og operatører af offentlig trafikbetjening har behov for en vis tid til at omstille sig til bestemmelserne i denne forordning, hvorfor der bør være mulighed for at anvende overgangsordninger. Medlemsstaterne bør med henblik på den gradvise indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er i overensstemmelse med denne forordning, fremlægge en statusrapport for Kommissionen inden for seks måneder efter den første halvdel af overgangsperioden. Kommissionen kan på grundlag af disse rapporter foreslå passende foranstaltninger.
- (32) I overgangsperioden kan bestemmelserne i denne forordning tages i anvendelse af de kompetente myndigheder på forskellige tidspunkter. Det er i den periode derfor muligt, at operatører af offentlig trafikbetjening, der er aktive på markeder, hvor forordningen ikke gælder endnu, byder på kontrakter om offentlig trafikbetjening på markeder, der hurtigere er blevet åbnet for reguleret konkurrence. For at forebygge ubalance under åbningen af markedet for offentlig transport gennem et indgreb, der står i rimeligt forhold til formålet, bør de kompetente myndigheder i den anden halvdel af overgangsperioden have mulighed for at afvise bud fra virksomheder, hvor over halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening, de udfører, ikke tildeles i henhold til denne forordning, forudsat at der ikke derved sker forskelsbehandling, og at denne fremgangsmåde er besluttet inden bekendtgørelsen af udbudet.
- (33) I præmis 87-95 i sin dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾, udtalte De Europæiske Fællesskabers Domstol, at kompensationer for offentlig tjeneste ikke udgør nogen begunstiging efter traktatens artikel 87, når fire betingelser alle er opfyldt. Er disse betingelser ikke opfyldt, mens de almindelige betingelser for anvendelse af traktatens artikel 87, stk. 1, er opfyldt, udgør kompensation for offentlig trafikbetjening statsstøtte og er omfattet af traktatens artikel 73, 86, 87 og 88.
- (34) Kompensation for offentlig trafikbetjening kan vise sig påkrævet inden for landbaseret personbefordring, idet de virksomheder, der forestår den pågældende tjeneste, derved bliver i stand til at fungere på grundlag af sådanne principper og vilkår, at de kan udføre deres opgaver. En sådan kompensation kan på visse betingelser være forenelig med traktaten, idet artikel 73 finder anvendelse. For det første skal kompensationen ydes med det formål at sikre udførelse af tjenesteydelser, der virkelig er tjenesteydelser af almen interesse i traktatens forstand. For det andet må kompensationen, for at undgå uberettiget konkurrenceforvridning, ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, under hensyn til indtægterne herved samt en rimelig fortjeneste ved udførelsen af denne tjeneste.
- (35) Kompensation, som de kompetente myndigheder yder i henhold til denne forordning, kan således være fritaget for den pligt til forudgående underretning, der er fastsat i traktatens artikel 88, stk. 3.
- (36) Denne forordning træder i stedet for forordning (EØF) nr. 1191/69, som derfor bør ophæves. For offentlige godstransporttjenester vil en overgangsperiode på tre år gøre det lettere at afvikle den kompensation, der ikke er godkendt af Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 73, 86, 87 og 88. Enhver kompensation, som ydes i forbindelse med levering af anden offentlig personbefordring end den, der er omhandlet i denne nye forordning, og som kan indebære statsstøtte som defineret i traktatens artikel 87, stk. 1, bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88, herunder enhver fortolkning af disse bestemmelser fra De Europæiske Fællesskabers Domstol og især dommen i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH. Når sådanne sager undersøges, bør Kommissionen derfor anvende principper svarende til dem, der er fastsat i denne nye forordning, eller eventuelt anden lovgivning vedrørende tjenesteydelser af almen økonomisk interesse.
- (37) Anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje ⁽²⁾, er omfattet af nærværende forordning. Den tidligere forordning anses for at være forældet, idet den begrænser anvendelsen af traktatens artikel 73 uden at give et hensigtsmæssigt retsgrundlag for at tillade løbende investeringsordninger, navnlig i forbindelse med investeringer i transportinfrastruktur i et offentlig-privat partnerskab. Den bør derfor ophæves, således at traktatens artikel 73 kan finde anvendelse på en måde, der modsvarer den konstante udvikling i sektoren, medmindre andet er fastsat i denne forordning eller Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber ⁽³⁾. For yderligere at fremme anvendelsen af de relevante fællesskabsregler vil Kommissionen i 2007 foreslå retningslinjer for statsstøtte til jernbaneinvesteringer, herunder også investeringer i infrastruktur.
- (38) Kommissionen bør fremlægge en rapport med henblik på at vurdere gennemførelsen af denne forordning og udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Fællesskabet, navnlig den offentlige personbefordrings kvalitet og konsekvenserne af at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud. Denne rapport kan — om nødvendigt — ledsages af passende forslag til ændring af denne forordning —

⁽¹⁾ Sml. 2003 I, s. 7747.

⁽²⁾ EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 543/97 (EFT L 84 af 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med denne forordning er at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af fællesskabsretten kan tilrettelægge den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som bl.a. er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved alene at lade markeds kræfterne virke.

Med dette for øje fastlægger forordningen, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende offentlige serviceforpligtelser, yder operatører af offentlig trafikbetjening kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser.

2. Denne forordning finder anvendelse på national og international offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej, dog ikke strækninger, der overvejende drives af historisk interesse eller med turistmæssigt formål. Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på offentlig personbefordring ad indre vandveje og i nationale farvande, jf. for så vidt angår sidstnævnte bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) ⁽¹⁾.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på koncessionskontrakter om offentlige bygge- og anlægsarbejder som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 2004/17/EF eller i artikel 1, stk. 3, i direktiv 2004/18/EF.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »offentlig personbefordring«: ydelser i forbindelse med personbefordring af almen økonomisk interesse, der tilbydes offentligheden på et ikke-diskriminerende og kontinuerligt grundlag
- b) »kompetent myndighed«: enhver offentlig myndighed eller gruppe af offentlige myndigheder i en eller flere medlemsstater, som har beføjelse til at gribe ind i offentlig personbefordring inden for et bestemt geografisk område, og ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan beføjelse
- c) »kompetent lokal myndighed«: en kompetent myndighed, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten
- d) »operatør af offentlig trafikbetjening«: enhver offentligretlig eller privatretlig virksomhed eller virksomhedsgruppe, der driver offentlig personbefordring, og enhver offentlig instans, der varetager offentlig personbefordring
- e) »offentlig serviceforpligtelse«: det krav, som en kompetent myndighed definerer eller fastsætter for at sikre ydelser i forbindelse med offentlig personbefordring, som en operatør på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller under samme vilkår uden at modtage nogen modydelse
- f) »eneret«: en ret for en operatør af offentlig trafikbetjening til som den eneste at drive nærmere afgrænset offentlig personbefordring på en bestemt strækning eller rute, i et bestemt rutenet eller i et bestemt geografisk område
- g) »kompensation for offentlig trafikbetjening«: enhver fordel, herunder økonomisk, som en kompetent myndighed indrømmer direkte eller indirekte ved brug af offentlige midler i den periode, hvor en offentlig serviceforpligtelse gælder, eller som vedrører perioden
- h) »kontrakt uden forudgående udbud«: kontrakt om offentlig trafikbetjening, der indgås med en bestemt operatør af offentlig trafikbetjening uden nogen forudgående udbudsprocedure
- i) »kontrakt om offentlig trafikbetjening«: et eller flere juridisk bindende dokumenter, hvorved der indgås en aftale mellem en kompetent myndighed og en operatør af offentlig trafikbetjening om overdragelse af forvaltning og drift af offentlig personbefordring, der er omfattet af de offentlige serviceforpligtelser, til operatøren af offentlig trafikbetjening; en kontrakt kan — alt efter gældende ret i den enkelte medlemsstat — også bestå i en afgørelse, som træffes af den kompetente myndighed, og
 - som har form af en individuel lovgivningsmæssig retsakt eller en administrativt regulerende retsakt, eller
 - ifølge hvilken den kompetente myndighed under visse betingelser selv varetager tjenesterne eller overdrager varetagelsen til en intern operatør
- j) »intern operatør«: en juridisk selvstændig enhed, over hvilken en kompetent lokal myndighed eller i tilfælde af en gruppe myndigheder mindst én kompetent lokal myndighed udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene

⁽¹⁾ EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

- k) »værdi«: den værdi af en ydelse, rute, kontrakt om offentlig trafikbetjening eller kompensationsordning vedrørende offentlig personbefordring, der svarer til den samlede indtjening eksklusive moms, som en operatør eller operatører af offentlig trafikbetjening har, medregnet kompensation af enhver art fra det offentlige og billetindtægter, som operatøren ikke giver videre til den pågældende kompetente myndighed
- l) »generel regel«: en foranstaltning, som gælder uden forskelsbehandling for al offentlig personbefordring af samme art inden for et bestemt geografisk område, som en kompetent myndighed har ansvaret for
- m) »integreret offentlig personbefordring«: sammenhængende trafikbetjening i et bestemt geografisk område med fælles informationstjeneste, billetordning og køreplan.
- b) på objektiv og gennemsigtig måde på forhånd fastlægges,
- i) hvilke parametre en eventuel kompensation beregnes ud fra, og
- ii) i hvilken form og i hvilket omfang eventuelle enerettigheder ydes

og på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. I kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået efter artikel 5, stk. 2, 4, 5 og 6, fastlægges disse parametre på en sådan måde, at hver enkelt kompensation ikke kan overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af den finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter ved at opfylde de offentlige serviceforpligtelser, under hensyntagen til de indtægter, en operatør af offentlig trafikbetjening har herved samt en rimelig fortjeneste

Artikel 3

Kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler

1. Når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret og/eller kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

2. Uanset stk. 1 kan offentlige serviceforpligtelser, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, også være omfattet af generelle regler. Den kompetente myndighed yder efter principperne i artikel 4 og 6 og i bilaget operatørerne af offentlig trafikbetjening kompensation for den — positive eller negative — finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter som følge af de takstforpligtelser, som de er pålagt ved generelle regler, på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. Dette berører ikke de kompetente myndigheders ret til at lade offentlige serviceforpligtelser vedrørende maksimaltakster indgå i kontrakter om offentlig trafikbetjening.

3. Medlemsstaterne kan fra denne forordnings anvendelsesområde udelukke generelle regler om økonomisk kompensation for offentlige serviceforpligtelser, der fastsætter maksimumstakster for elever, studerende, lærlinge og bevægelseshæmmede, jf. dog bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88. Der skal gives underretning om disse generelle regler i medfør af traktatens artikel 88. En sådan underretning skal indeholde samtlige oplysninger om foranstaltningen og især de nærmere enkeltheder om beregningsmetoden.

Artikel 4

Obligatorisk indhold i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler

1. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det:

- a) klart defineres, hvilken offentlig serviceforpligtelse en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde, og inden for hvilke geografiske områder

- c) fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles. I omkostningerne kan navnlig indgå udgifter til personale, energiforbrug, infrastrukturafgifter, vedligeholdelse og reparation af offentlige transportmidler, det rullende materiel og anlæg, der er nødvendige for at udføre personbefordring, samt faste omkostninger og en passende forrentning af kapitalen.

2. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det fastlægges, hvor stor en andel af billetindtægterne operatøren af offentlig trafikbetjening kan beholde, hvor stor en andel der gives videre til den kompetente myndighed, og hvor stor en andel der deles mellem operatøren og den kompetente myndighed.

3. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal være tidsbegrænsede med en løbetid på højst ti år for busstrafik og 15 år for personbefordring med jernbane eller andre skinnekøretøjer. Kontrakter om offentlig trafikbetjening, som omfatter flere transportmåder, har en løbetid på højst 15 år, hvis trafikken med jernbane eller andre skinnekøretøjer udgør mere end 50 %, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.

4. Hvis afskrivningen af aktiver kræver det, kan kontrakten om offentlig trafikbetjening forlænges, dog højst med halvdelen af den oprindelige løbetid, under forudsætning af at operatøren af offentlig trafikbetjening stiller en væsentlig del af alle de aktiver, der er nødvendige for at varetage personbefordringen i henhold til kontrakten om offentlig trafikbetjening, til rådighed, og disse aktiver hovedsagelig benyttes til den personbefordring, kontrakten omhandler.

Hvis det er berettiget ud fra omkostningerne som følge af en særlig geografisk beliggenhed, kan varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening, jf. stk. 3, i regionerne i den yderste periferi forlænges med højst halvdelen af den oprindelige løbetid.

Hvis det er berettiget ud fra hensynet til amortisering af kapital i forbindelse med ekstraordinære investeringer i infrastruktur, rullende materiel eller køretøjer, og hvis kontrakten om offentlig trafikbetjening indgås på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure, kan en kontrakt om offentlig trafikbetjening have en længere varighed. For at sikre gennemsigtighed skal den kompetente myndighed i så fald senest et år efter indgåelsen af kontrakten give Kommissionen meddelelse om kontrakten om offentlig trafikbetjening og de faktorer, der begrundes dens længere varighed.

5. Med forbehold af national ret og fællesskabsretten, herunder også kollektive overenskomster mellem arbejdsmarkedets parter, kan kompetente myndigheder forlange, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening indrømmer de ansatte, der tidligere var beskæftiget med trafikbetjeningen, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF. Hvis de kompetente myndigheder forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse sociale og arbejdsmarkedsretlige standarder, skal udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening angive, hvilke ansatte det drejer sig om, og give gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, som de ansatte anses for at være tilknyttet trafikbetjeningen på.

6. Hvis de kompetente myndigheder i henhold til national ret forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse kvalitetsstandarder, skal disse standarder indarbejdes i udbudsdokumenterne og kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

7. Det skal klart fremgå af udbudsmateriale og kontrakter om offentlig trafikbetjening, om og i hvilket fald i hvilket omfang underentrepriser kan komme på tale. Ved underentrepriser er den operatør, der har fået til opgave at forvalte og levere offentlig personbefordring i henhold til denne forordning, forpligtet til selv at udføre en væsentlig del af denne offentlige personbefordring. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der på samme tid vedrører udformning, tilrettelæggelse og udførelse af offentlig personbefordring, kan fastsætte, at leveringen af de pågældende ydelser kan gives i fuld underentreprise. Kontrakten om offentlig trafikbetjening skal i overensstemmelse med national ret og fællesskabsretten fastlægge, hvilke betingelser der gælder for underentrepriser.

Artikel 5

Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås efter reglerne i denne forordning. Servicekontrakter eller kontrakter om offentlig trafikbetjening som defineret i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF vedrørende offentlig personbefordring med bus eller sporvogn indgås efter procedurerne fastlagt i disse direktiver, i det omfang sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i disse direktiver. Hvis kontrakter skal indgås i overensstemmelse med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, anvendes stk. 2-6 ikke.

2. Medmindre national ret forbyder det, kan lokale kompetente myndigheder — uanset om der er tale om en enkelt myndighed eller en gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring — træffe afgørelse om selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt uden forudgående udbud om offentlig personbefordring med en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den kompetente lokale myndighed, eller i tilfælde af en gruppe af myndigheder mindst én kompetent lokal myndighed udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene. Når en kompetent lokal myndighed træffer en sådan afgørelse, finder følgende anvendelse:

- a) I vurderingen af, om den kompetente lokale myndighed udøver en sådan kontrol, indgår sådanne elementer som omfanget af repræsentationen i bestyrelse, direktion eller tilsynsorganer, bestemmelser herom i vedtægterne, ejerforhold samt effektiv indflydelse på og kontrol over strategiske og driftsmæssige beslutninger. Det er i overensstemmelse med fællesskabsretten ikke en absolut betingelse for fastslåelse af, at der udøves kontrol, i den i dette stykke omhandlede betydning, at den kompetente offentlige myndighed, specielt i tilfælde af offentlig-private partnerskaber, ejer 100 %, hvis det kan fastslås, at der er en overvejende offentlig indflydelse, og at der udøves kontrol på grundlag af andre kriterier.
- b) Betingelsen for at anvende dette stykke er, at den interne operatør og enheder, som denne operatør har blot den mindste indflydelse på, driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der henhører under den kompetente lokale myndighed — bortset fra udgående linjer eller andre underordnede elementer af denne virksomhed, der strækker sig ind på tilstødende kompetente lokale myndighedsområde — og ikke deltager i udbudsprocedurer vedrørende offentlig personbefordring uden for det område, der henhører under den kompetente lokale myndighed.
- c) Uanset litra b) kan en intern operatør deltage i retfærdige udbudsprocedurer to år før afslutningen af dens kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud på betingelse af, at der er truffet en endelig afgørelse om at underkaste den offentlige personbefordring, der er omfattet af den interne operatørs kontrakt, en retfærdig udbudsprocedure, og at den interne operatør ikke har indgået nogen kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud.
- d) Hvis der ikke er nogen kompetent lokal myndighed, finder litra a), b) og c), anvendelse på en national myndighed for så vidt angår et geografisk område, der ikke er nationalt, forudsat at den interne operatør ikke deltager i udbudsprocedurer vedrørende offentlig personbefordring uden for det område, kontrakten om offentlig trafikbetjening er blevet indgået for.

e) Såfremt underentrepriser kommer på tale, jf. artikel 4, stk. 7, er den interne operatør forpligtet til selv at udføre den overvejende del af den offentlige personbefordringstjeneste.

3. En kompetent myndighed, der entrerer med andre tredjeparter end interne operatører, skal indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening på grundlag af en udbudsprocedure, undtagen i de i stk. 4, 5 og 6 nævnte tilfælde. Udbudsproceduren skal være åben for alle operatører, retfærdig og i overensstemmelse med principperne om gennemskuelse og ikke-forskelsbehandling. Efter indgivelsen af bud og en eventuel første udvælgelse kan der under overholdelse af disse principper føres forhandlinger om, hvordan specifikke og komplekse behov bedst kan opfyldes.

4. Medmindre national ret forbyder det, kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening, enten hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til højst 1 000 000 EUR, eller hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er højst 300 000 vognkilometer.

Er der tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud med en lille eller mellemstor virksomhed, der driver højst 23 køretøjer, kan disse tærskler forhøjes til enten en årlig gennemsnitsværdi anslået til højst 2 000 000 EUR eller hvis det årlige transportarbejde er i forbindelse med offentlige personbefordringer højst 600 000 vognkilometer.

5. Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko herfor. Hasteforanstaltningen kan bestå i indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud eller en formel aftale om forlængelse af en sådan kontrakt eller krav om levering af visse offentlige tjenesteydelser. Operatøren af den offentlige trafikbetjening skal have ret til at klage over afgørelsen om at pålægge levering af visse offentlige tjenesteydelser. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået eller forlænget som hasteforanstaltning, eller pålæg om en sådan kontrakt må ikke løbe længere end to år.

6. Medmindre national ret forbyder det, kan kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Uanset artikel 4, stk. 3, må sådanne kontrakter ikke løbe længere end ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.

7. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, der træffes i henhold til stk. 2-6, effektivt og hurtigt kan tages op til revision efter anmodning fra en person, som har eller har haft en interesse i at opnå en bestemt kontrakt, og som har lidt skade eller risikerer at lide skade, fordi de pågældende afgørelser hævdes at krænke fællesskabslovgivningen eller de nationale gennemførelsesbestemmelser.

Er tilsynsorganerne ikke retslige organer, skal deres afgørelser altid begrundes. I sådanne tilfælde skal det desuden sikres, at enhver påstået ulovlig foranstaltning fra tilsynsorganets side eller enhver påstået mangel ved udøvelsen af dets beføjelser underkastes retslig kontrol eller kontrol af et andet organ, der er en ret i henhold til traktatens artikel 234, og som er uafhængig af både den ordregivende myndighed og tilsynsmyndigheden.

Artikel 6

Kompensation for offentlig trafikbetjening

1. Kompensation i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 eller 6, skal desuden være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.

2. Efter skriftlig anmodning fra Kommissionen fremsender medlemsstaterne inden for en frist på tre måneder eller en længere frist som fastsat i anmodningen alle de oplysninger, Kommissionen finder nødvendige for at afgøre, om den ydede kompensation er forenelig med denne forordning.

Artikel 7

Offentliggørelse

1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en samlet rapport om den offentlige serviceforpligtelse, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører af offentlig trafikbetjening samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne af offentlig trafikbetjening har fået til gengæld. Der skal i rapporten sondres mellem bustrafik og skinnebåret trafik, og rapporten skal give mulighed for at kontrollere og vurdere det offentlige transportnets effektivitet, kvalitet og finansiering og om fornødent indeholde oplysninger om art og omfang af eventuelle tildelte enerettigheder.

2. Hver kompetent myndighed træffer sådanne foranstaltninger, at der senest ét år inden offentliggørelsen af udbuddet eller ét år inden indgåelsen af kontrakten uden forudgående udbud offentliggøres mindst følgende oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*:

- a) navn og adresse på den kompetente myndighed
- b) den type kontrakt, der forventes indgået
- c) den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten potentielt omfatter.

Kompetente myndigheder kan beslutte ikke at offentliggøre disse oplysninger, når en kontrakt om offentlig trafikbetjening vedrører en årlig levering af højst 50 000 vognkilometer.

Såfremt disse oplysninger ændrer sig efter offentliggørelsen, skal den kompetente myndighed hurtigst muligt offentliggøre en berigtigelse. Startdatoen for kontrakten uden forudgående udbud eller for indkaldelsen af bud berøres ikke af denne berigtigelse.

Dette stykke finder ikke anvendelse på artikel 5, stk. 5.

3. Hvis der indgås en kontrakt uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane som omhandlet i artikel 5, stk. 6, offentliggør den kompetente myndighed følgende oplysninger senest et år efter indgåelsen af kontrakten:

- a) den ordremodtagende enheds navn og dens ejerskabsforhold samt om fornødent navnet på den eller de kontroludøvende parter
- b) løbetiden af kontrakten om offentlig trafikbetjening
- c) beskrivelse af den personbefordring, der skal udføres
- d) beskrivelse af parametrene for økonomisk kompensation
- e) kvalitetsmål som punktlighed og pålidelighed samt gældende præmier og bøder
- f) betingelser vedrørende væsentlige aktiver.

4. Efter anmodning fra enhver interesseret part skal en kompetent myndighed fremsende begrundelserne for sin beslutning om at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud.

Artikel 8

Overgangsbestemmelser

1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås efter reglerne i denne forordning. Servicekontrakter eller kontrakter om offentlig trafikbetjening, som defineret i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, vedrørende offentlig personbefordring med bus eller sporvogn indgås efter procedurene fastlagt i disse direktiver, i det omfang sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i disse direktiver. Hvis kontrakter skal indgås i overensstemmelse med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, anvendes nærværende artikels stk. 2-4 ikke.

2. Med forbehold af stk. 3 skal indgåelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane og ad vej være i overensstemmelse med artikel 5 senest den 3. december 2019. I denne overgangsperiode træffer medlemsstaterne foranstaltninger, så de gradvis bringer sig i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at undgå alvorlige strukturproblemer, især med transportkapaciteten.

Senest seks måneder efter første halvdel af overgangsperioden aflægger medlemsstaterne en statusrapport til Kommissionen om gennemførelsen af den gradvise indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med artikel 5. Kommissionen kan på grundlag af medlemsstaternes statusrapporter fremsætte forslag om relevante foranstaltninger, der rettes til medlemsstaterne.

3. Ved anvendelsen af stk. 2 medregnes ikke de kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er indgået i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og national lovgivning

- a) før den 26. juli 2000 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- b) før den 26. juli 2000 på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- c) fra den 26. juli 2000 og inden den 3. december 2009 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- d) fra den 26. juli 2000 og inden den 3. december 2009 på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår.

De kontrakter, der er omhandlet i litra a), kan fortsætte, indtil de udløber. De kontrakter, der er omhandlet i litra b) og c), kan fortsætte, indtil de udløber, men højst i 30 år. De kontrakter, der er omhandlet i litra d), kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres løbetid er begrænset og sammenlignelig med det, der er fastsat i artikel 4.

Kontrakter om offentlig trafikbetjening kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres ophør vil medføre uhensigtsmæssige juridiske eller økonomiske konsekvenser, og forudsat at Kommissionen har givet sin tilladelse.

4. Med forbehold af stk. 3 kan de kompetente myndigheder i anden halvdel af overgangsperioderne i stk. 2 vælge at udelukke operatører af offentlig trafikbetjening fra at deltage i udbud om indgåelse af kontrakter, hvis disse ikke kan dokumentere, at værdien af den offentlige trafikbetjening, som de har fået bevilget kompensation for eller eneret på efter reglerne i denne forordning, udgør mindst halvdelen af værdien af al den offentlige trafikbetjening, som de modtager kompensation for eller har eneret på. En sådan udelukkelse finder ikke anvendelse på operatører af offentlig trafikbetjening, der driver den trafikbetjening, der skal udbydes. Når dette kriterium anvendes, medregnes ikke kontrakter om offentlig trafikbetjening, der er indgået som hasteforanstaltning som omhandlet i artikel 5, stk. 5.

Når de kompetente myndigheder gør brug af den mulighed, der er omhandlet i første afsnit, skal det ske uden forskelsbehandling, dvs. at alle potentielle operatører af offentlig trafikbetjening, der opfylder dette kriterium, udelukkes, og de kompetente myndigheder underretter de potentielle operatører om deres beslutning, når proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening sættes i gang.

De berørte kompetente myndigheder, der har til hensigt at anvende denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom mindst to måneder inden offentliggørelsen af udbuddet.

Artikel 9

Forenelighed med traktaten

1. Kompensationer for offentlig trafikbetjening i forbindelse med drift af offentlig personbefordring eller overholdelse af takstforpligtelser pålagt ved generelle regler, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser, er forenelige med fællesmarkedet. Sådanne kompensationer er fritaget for den pligt til forudgående underretning, der er fastsat i traktatens artikel 88, stk. 3.

2. Med forbehold af traktatens artikel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstaterne ud over den støtte, der er omfattet af denne forordning i henhold til traktatens artikel 73, fortsat yde støtte til transportsektoren, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør en godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og især

- a) indtil der træder fælles regler for fordeling af infrastruktur-omkostninger i kraft, hvor der ydes støtte til virksomheder, der skal afholde udgifter til den infrastruktur, de benytter, mens andre virksomheder ikke er pålagt en sådan byrde. Ved fastlæggelsen af støttebeløbet skal der tages hensyn til infrastruktur-omkostninger, som konkurrerende transportformer ikke skal afholde
- b) hvor formålet med støtten er at fremme enten forskning i eller udvikling af transportsystemer og -teknologier, der er mere økonomiske for samfundet generelt.

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

Udfærdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

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

En sådan støtte skal begrænses til forsknings- og udviklingsstadiet og må ikke omfatte den kommercielle udnyttelse af sådanne transportsystemer og -teknologier.

Artikel 10

Ophævelse

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 ophæves. Dens bestemmelser finder imidlertid fortsat anvendelse på godstransporttjenester i en treårsperiode efter denne forordnings ikrafttræden.

2. Forordning (EØF) nr. 1107/70 ophæves.

Artikel 11

Rapporter

Kommissionen forelægger efter udløbet af den i artikel 8, stk. 2, omhandlede overgangsperiode en rapport om anvendelsen af denne forordning og om udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Fællesskabet, der især vurderer udviklingen af den offentlige personbefordrings kvalitet og indvirkningen af kontrakter indgået uden forudgående udbud, og som om nødvendigt ledsages af relevante forslag til ændring af denne forordning.

Artikel 12

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft den 3. december 2009.

På Rådets vegne
M. LOBO ANTUNES
Formand

BILAG

Regler for kompensation i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1

1. Kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller ifølge en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 eller 6, beregnes efter bestemmelserne i dette bilag.

2. Kompensationen kan ikke være større end den økonomiske nettovirkning, dvs. summen af de virkninger — såvel positive som negative — som opfyldelse af den offentlige serviceforpligtelse har for de omkostninger og indtægter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har. Virkningerne skal vurderes ved at sammenligne den situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse opfyldes, med den tænkte situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse ikke blev opfyldt. Med henblik på at beregne den økonomiske nettovirkning skal den kompetente myndighed tage udgangspunkt i følgende:

omkostninger pådraget i forbindelse med en offentlig serviceforpligtelse eller et antal offentlige serviceforpligtelser, der er pålagt af de(n) kompetente myndighed(er), og som er indeholdt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening og/eller i en generel regel

minus alle positive økonomiske virkninger, der er fremkommet inden for det rutenet, der betjenes i henhold til de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)

minus billetindtægter eller andre indtægter, der er tilvejebragt under opfyldelsen af de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)

plus en rimelig fortjeneste

er lig med den økonomiske nettovirkning.

3. Opfyldelse af den offentlige serviceforpligtelse kan eventuelt have indvirkning på en operatørs transportaktiviteter ud over de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r). For at undgå overkompensation eller manglende kompensation bør der derfor tages hensyn til målelige økonomiske virkninger på operatørens berørte net, når den økonomiske nettovirkning beregnes.
4. Omkostninger og indtægter beregnes i overensstemmelse med gældende regnskabsprincipper og beskatningsregler.
5. For at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering skal der, når en operatør af offentlig trafikbetjening varetager både tjenester underlagt en offentlig serviceforpligtelse, som der ydes kompensation til, og andre aktiviteter, ske en regnskabsmæssig udskilning af den offentlige trafikbetjening, som opfylder mindst følgende betingelser:
 - regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de dertil svarende andele af aktiverne og de faste omkostninger skal opføres efter gældende regnskabsprincipper og beskatningsregler
 - alle variable omkostninger, en passende andel af de faste omkostninger og en rimelig fortjeneste i forbindelse med eventuelle andre aktiviteter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har, må i intet tilfælde henføres til den pågældende offentlige trafikbetjening
 - i omkostningerne til offentlig trafikbetjening skal driftsindtægter og betalinger fra offentlige myndigheder modregnes; indtægter må ikke overføres til andre af de aktivitetsområder, som operatøren af offentlig trafikbetjening har.
6. Ved »rimelig fortjeneste« forstår en forrentning af kapitalen, der er sædvanlig for sektoren i en given medlemsstat, og som tager hensyn til den risiko eller den manglende risiko, som operatøren af offentlig trafikbetjening har som følge af myndighedernes intervention.

-
7. Kompensationsmetoden skal tilstræbe, at operatøren af offentlig trafikbetjening når frem til eller fortsætter med
- en effektiv drift, der kan vurderes objektivt, og
 - levering af personbefordring af tilfredsstillende kvalitet.
-

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

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 2007 ⁽³⁾, 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

- (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 billetsalg 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 jernbanetjenestens tilgængelighed, adgangs- og betingelser til det rullende 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. Handicappede og bevægelseshæmmede personer bør have mulighed for at købe billetter i toget uden ekstra udgifter.

⁽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).

- (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 nyan-skaffelser, 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 ⁽¹⁾.
- (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.

⁽¹⁾ 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).

- (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 ⁽¹⁾.
- (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:

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

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

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 ⁽²⁾.

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/EF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽³⁾. Ved anvendelsen af disse definitioner 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 gennemsigtigt 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.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »jernbanevirksomhed«: en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 2 i direktiv 2001/14/EF ⁽¹⁾ 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/EØF ⁽²⁾
- 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 »bevægelseshæmmed 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.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure (EFT L 158 af 23.6.1990, s. 59).

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 afvisninger og begrænsninger**

1. Forpligtelser over for passagererne i henhold til denne forordning kan ikke indskrænkes eller fraviges, navnlig ikke ved at indføje 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 procedurerne 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 lidte skade.

2. Uanset stk. 1 må en forskudsudbetaling ved dødsfald ikke være under 21 000 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 passage-rens 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 befodringskontrakten vil blive mere end 60 minutter forsinket, skal passageren omgående have valget mellem:

- 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
- videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befodringsvilkår til det endelige bestemmelsessted ved først givne lejlighed, eller
- videreførelse eller omlægning af rejsen på tilsvarende befodringsvilkår 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 billetrefusion 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 befodringskontrakten 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 befodringskontrakt, 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.

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 jernbanetjenestens tilgængelighed og om adgangsbetingelser 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, personer, 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 togtskifte på eller ankommer til en bemandet jernbanestation, skal stationslederen vederlagsfrit sørge for, at den pågældende får tilstrækkelig assistance til at kunne stige på det afgående tog eller stige af det ankomende tog, som han eller hun har købt billet til, jf. dog adgangsreglerne i artikel 19, stk. 1.

2. Medlemsstaterne 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 eller bevægelseshæmmed, at vedkommende ikke har uafhængig og sikker adgang til disse tjenesteydelser.

Artikel 24

Betingelser for ydelse af assistance

Jernbanevirksomheder, stationsledere, billetudstedere 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) Assistenten ydes på den betingelse, at den jernbanevirksomhed, den stationsleder, den billetudsteder 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, billetudstedere 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 Jernbaneagents 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 sprog 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.

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

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*.

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:
 - 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
 - c) 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:
 - a) at en passager, der ikke kan fremvise gyldig rejsehjemmel, ud over befordringsprisen skal betale et tillæg
 - b) at en passager, der nægter straks at betale befordringsprisen 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 befordringsprisen 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. Svigtende forbindelse**

Operatøren skal i givet fald påtegne 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 befordringsbetingelser. Desuden kan passageren medtage uhåndterlige genstande i overensstemmelse med de særlige betingelser, omtalt i Almindelige befordringsbetingelser. 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 befordringsbetingelser.
3. Operatøren kan tillade befordring af køretøjer i forbindelse med befordring af passagerer i overensstemmelse med de særlige betingelser, omtalt i Almindelige befordringsbetingelser.
4. Befordring af farligt gods som håndbagage, indskrevet rejsegods samt i eller oven på køretøjer, som i overensstemmelse med dette kapitel befordres 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 befordringsbetingelserne at kontrollere, om de befordrede genstande (håndbagage, indskrevet rejsegods, køretøjer (herunder deres last) og dyr lever op til befordringsbetingelserne, 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 befordringsbetingelserne 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 spørgsmålstegn 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 kolli 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 operatørene
 - b) oplysning om at befordringen sker i henhold til nærværende fælles regler, medmindre andet 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 indgåede 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 beføres 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 koldi 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
 - 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:
 - a) 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
 - b) i det omfang ulykken skyldes en fejl fra passagerens side
 - c) 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 infrastruktur, 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:
 - a) de i forbindelse med dødsfaldet opståede nødvendige udgifter, særlig med hensyn til transport af afdøde og bisættelse
 - b) 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 erhvervsvenen 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 175 000 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 befodringskontrakten ikke er jernbanebefordring.

2. Bliver jernbanevogne befordret med færgе, 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 jernbanevirksomhed, 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 1 400 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 levering 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 befodringskontrakt, udføres af flere på hinanden efterfølgende operatører, som tager ansvaret for rejsegodset med bagagebeviset eller køretøjet med befodringsbeviset, er disse, hvad angår befodrningen af rejsegodset eller af køretøjerne part i befodringskontrakten i overensstemmelse med de kontraktmæssige betingelser på bagagebeviset eller på befodringsbeviset og er forpligtede i forhold til disse dokumenter. I så tilfælde er hver enkelt operatør ansvarlig for udførelsen af befodrningen på den samlede strækning til udleveringen.

Artikel 39

Stedfortrædende operatør

1. Når operatøren, helt eller delvis, har overdraget udførelsen af befodrningen til en stedfortrædende operatør, hvad enten dette sker inden for en i kontrakten nævnt rettighed eller ej, er operatøren alligevel ansvarlig for hele befodrningen.
2. Alle bestemmelser i nærværende fælles regler omhandlende ansvar for operatøren gælder ligeledes for en stedfortrædende operatør for den del af befodrningen, 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 befodrningen.
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 befodrningen, 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 befodringsomkostningerne fra afsendelsesstedet til det sted, hvor udleveringen finder sted, og tilbagebetale den udbetalte erstatning med fradrag af de i denne indbefattede 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 1 200 regningsenheder pr. kolli rejsegods
 - b) når skadens størrelse ikke er påvist, en erstatning på 20 regningsenheder pr. kilogram bruttovægt eller 300 regningsenheder pr. kolli rejsegods.

Det bestemmes ved de Almindelige befordringsbetingelser, om der skal ydes erstatning pr. manglende kilogram eller pr. manglende kolli 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 rejsegodssets 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 rejsegodsset 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 rejsegodsset 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 beviser, 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 8 000 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 1 400 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 erstatningssøgsmål 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 kontrastsøgsmål 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.

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 undladelse forvoldt skade, enten for med fortsæt at forvalde 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. Fordeelingen 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 indstævnedes 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, vælge, 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 liggevogne og sovevogne

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 togvogne og stationsbygninger (luftkvalitet i vognene, hygiejniveauet på toiletterne osv.)

Tilfredshedsundersøgelser blandt kunderne

Klagebehandling, refusion og erstatning for ikke-opfyldelse af servicekvalitetsstandarderne

Assistance til handicappede og bevægelseshæmmede personer.

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1372/2007

af 23. oktober 2007

om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 577/98 om gennemførelse af en stikprøveundersøgelse vedrørende arbejdsstyrken i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

arbejdsmarkedsadfærd, være en standardvariabel i denne undersøgelse for at gøre det muligt at foretage en mere omfattende arbejdsmarkedsanalyse.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 285, stk. 1,

(5) Udvalget for det Statistiske Program, der blev nedsat ved Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom ⁽²⁾, er blevet hørt i overensstemmelse med afgørelsens artikel 3.

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

(6) Rådets forordning (EF) nr. 577/98 ⁽³⁾ bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽¹⁾, og

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

ud fra følgende betragtninger:

Artikel 1

(1) I overensstemmelse med Lissabon-strategien, og som det blev bekræftet ved midtvejsrevisionen af denne i 2005, bør Den Europæiske Union lægge større vægt på vækst og beskæftigelse for at nå målene i Lissabon-strategien.

I forordning (EF) nr. 577/98 foretages følgende ændringer:

(2) Fællesskabets udvikling og det indre markeds virkemåde øger behovet for sammenlignelige data til at undersøge lønstrukturens og lønfordelingens indflydelse på arbejdsmarkedet, især som led i analysen af udviklingen i den økonomiske og sociale samhörighed.

1) Artikel 4, stk. 1, litra l), affattes således:

»l) løn fra hovedbeskæftigelse«

(3) For at Kommissionen kan udføre de opgaver, den får pålagt, har den behov for data om klassificeringen af lønninger efter socioøkonomiske karakteristika og også i relation til forskellige former for lønnet beskæftigelse; sådanne data er af stor betydning for at kunne analysere og forstå arbejdsmarkedet og de ændringer, der sker i arbejdsstyrkens struktur. Der er bred enighed om, at der er fordele ved at råde over data om lønninger efter deciler i relation til andre beskæftigelseskaraktistika.

2) Artikel 6 affattes således:

»Artikel 6

Indberetning

Senest tolv uger efter afslutningen af referenceperioden indberetter medlemsstaterne resultaterne af undersøgelsen til Eurostat uden angivelse af direkte identificerbare personoplysninger.

(4) Arbejdsstyrkeundersøgelsen er principielt den første og mest autoritative referencekilde til arbejdsmarkedsdata i Den Europæiske Union, og derfor bør oplysninger om lønninger, som er en fundamental variabel til forklaring af

Data, der svarer til variabelen »løn fra hovedbeskæftigelse« kan indberettes senest 21 måneder efter afslutningen af referenceperioden, når der anvendes administrative kilder til disse oplysninger.«

(1) Europa-Parlamentets udtalelse af 10.7.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 9.10.2007.

(2) EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

(3) EFT L 77 af 14.3.1998, s. 3. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2257/2003 (EUT L 336 af 23.12.2003, s. 6).

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen 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

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2007/58/EF

af 23. oktober 2007

om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

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 2007 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁴⁾ tager sigte på at lette tilpasningen af Fællesskabernes jernbaner til det indre markeds krav og øge deres effektivitet.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturka-

pacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur ⁽⁵⁾ vedrører de principper og fremgangsmåder, der skal anvendes ved fastsættelse og opkrævning af infrastrukturafgifter og tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

- (3) Kommissionen meddelte i sin hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, at den ville fortsætte gennemførelsen af det indre marked for jernbanetjenester ved at foreslå en åbning af markedet for international personbefordring.

- (4) Dette direktiv har til formål at åbne markedet for international personbefordring med jernbane i Fællesskabet og bør derfor ikke omfatte befordring mellem en medlemsstat og et tredjeland. Desuden bør medlemsstaterne kunne udelukke transitbefordring gennem Fællesskabet fra direktivets anvendelsesområde.

- (5) Den internationale jernbanetraffic er i øjeblikket præget af modsatrettede tendenser. På den ene side er der problemer med fjerntrafikken, f.eks. nattog, og jernbanevirksomhederne har for nylig indstillet driften af flere af disse ruter for at begrænse tabene. På den anden side har der været en kraftig stigning i trafikken på markedet for internationale højhastighedstjenester, og denne tendens vil blive forstærket yderligere med fordoblingen og sammenkoblingen af det transeuropæiske højhastighedsnet frem til 2010. Begge trafiktyper er dog udsat for meget hård konkurrence fra lavprisluftfartsselskaberne, og det er derfor tvungende nødvendigt at fremme nye initiativer ved at styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomheder.

⁽¹⁾ EUT C 221 af 8.9.2005, s. 56.

⁽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. 460), Rådets fælles holdning af 24.7.2006 (EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 30), 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 L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Senest ændret ved direktiv 2004/49/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16).

- (6) En liberalisering af markedet for international personbefordring ville ikke være mulig uden en detaljeret regulering af vilkårene for adgangen til infrastrukturen, betydelige forbedringer af interoperabiliteten og fastsættelse af strenge bestemmelser om jernbanesikkerhed på nationalt og europæisk plan. Alle disse elementer er nu på plads med gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF ⁽¹⁾ af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF ⁽²⁾ af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF ⁽³⁾ af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF, direktiv 2001/14/EF samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ⁽⁴⁾. Det skal sikres, at dette nye regelsæt er fast og indarbejdet praksis på den foreslåede dato for liberaliseringen af markedet for international personbefordring. Dette vil kræve en vis tidsperiode. Det foreslås derfor at sigte mod 1. januar 2010 for åbning af markedet.
- (7) Antallet af gennemgående ruter er meget begrænset. På de strækninger, hvor toget standser undervejs, er det tvungende nødvendigt at give nye operatører tilladelse til at optage og afsætte passagerer undervejs for at sikre disse operationer en realistisk chance for at være økonomisk levedygtige og for ikke at stille potentielle konkurrenter ringere end de etablerede jernbanevirksomheder, som kan lade passagerer stige af og på undervejs. Denne rettighed må dog ikke berøre Fællesskabets og medlemsstaternes lovgivning om konkurrencepolitik.
- (8) Indførelse af sådanne nye internationale ruter med stop undervejs som nævnt ovenfor bør ikke bruges til at åbne markedet for indenrigs personbefordring, men bør udelukkende sigte på stop, der støtter den internationale rute. Hvis de indføres, bør der derfor være tale om ruter, hvis hovedformål er international passagerbefordring. Når det skal afgøres, om dette er rutens hovedformål, bør der tages hensyn til kriterier som f.eks. omsætningsandel samt størrelse, beregnet på grundlag af mængden af indenrigspassagerer eller international passagertransport, samt rutens længde. Afgørelsen bør træffes af det relevante tilsynsorgan efter anmodning fra en berørt part.
- (9) Efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej ⁽⁵⁾ kan medlemsstaterne og de lokale myndigheder tildele kontrakter om offentlig
- tjeneste. Disse kontrakter kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i nævnte forordning og princippet om, at international personbefordring åbnes for konkurrence.
- (10) Åbning af international personbefordring for konkurrence, hvilket omfatter ret til at medtage passagerer på en hvilken som helst station, der er beliggende på en international forbindelsesrute, og at lade dem stige af på en anden, herunder på stationer i samme medlemsstat, kan få følger for tilrettelæggelse og finansiering af passagerbefordring med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Medlemsstaterne bør have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, på grundlag af en objektiv økonomisk analyse efter anmodning fra de kompetente myndigheder, der tildelte kontrakten om offentlig tjeneste, godkender en sådan begrænsning.
- (11) Nogle medlemsstater har allerede taget skridt til at åbne markedet for personbefordring med jernbane ved et gennemsigtigt og åbent udbud på konkurrencevilkår med henblik på ydelse af visse af disse tjenester. Det bør ikke pålægges dem at skulle åbne fuldstændigt for adgangen til international personbefordring, eftersom denne konkurrence om retten til at benytte bestemte jernbanelinjer indebærer en tilstrækkelig afprøvning af markedsværdien af at drive de pågældende linjer.
- (12) Ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør der tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten, passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, og for den foreslåede nye rute antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed, samt køreplan og antal afgang. Under hensyntagen til en sådan vurdering og afgørelsen fra det relevante tilsynsorgan bør medlemsstaterne kunne tillade, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med international personbefordring, herunder opkræve en afgift af operatøren af en ny rute med international personbefordring i henhold til den økonomiske analyse og i overensstemmelse med fællesskabsretten og principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling.

(1) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

(2) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 58.

(3) EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26.

(4) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

(5) Se side 1 i denne EUT.

- (13) For at bidrage til udførelse af personbefordringstjenester på strækninger, der opfylder en forpligtelse til offentlig tjeneste, bør medlemsstater have mulighed for at give myndigheder med ansvar for sådanne tjenester tilladelse til at opkræve en afgift på personbefordringstjenester, som henhører under disse myndigheders kompetenceområde. Denne afgift bør bidrage til finansiering af forpligtelser til offentlig tjeneste, som er omfattet af kontrakter om offentlig tjeneste, indgået i overensstemmelse med fællesskabsretten. Afgiften bør pålægges i overensstemmelse med fællesskabsretten, navnlig under overholdelse af principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet.
- (14) Tilsynsorganet bør i sin optræden undgå enhver form for interessekonflikt og mulig inddragelse i forbindelse med tildeling af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste. Især bør dets funktionelle uafhængighed ikke berøres, hvis det af organisationsmæssige eller retlige hensyn er tæt knyttet til den kompetente myndighed, der tager sig af tildelingen af den pågældende kontrakt om offentlig tjeneste. Tilsynsorganets kompetence bør udvides til også at omfatte vurdering af formålet med en international rute og, hvor det er relevant, af den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste.
- (15) Dette direktiv udgør endnu en etape i åbningen af jernbanemarkedet. Nogle medlemsstater har allerede åbnet markedet for international personbefordring i deres land. I den forbindelse bør direktivet ikke fortolkes som et krav til de pågældende medlemsstater om inden den 1. januar 2010 at indrømme ret til adgang til jernbanevirksomheder, der har licens i en anden medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.
- (16) Med henblik på at fremme investeringer for tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, f.eks. højhastighedsforbindelser, er det nødvendigt at give ansøgere retssikkerhed og muligheder for at planlægge i et omfang, der afspejler de omfattende og langsigtede investeringer, der er tale om. Sådanne virksomheder bør derfor som hovedregel have mulighed for at indgå rammekontrakter med en løbetid på op til 15 år.
- (17) De nationale tilsynsorganer bør på grundlag af artikel 31 i direktiv 2001/14/EF udveksle oplysninger og, hvis det i enkelte tilfælde er relevant, samordne principper for og praksis med hensyn til at vurdere, om der opstår økonomisk ubalance i en kontrakt om offentlig tjeneste. De skal gradvis udarbejde retningslinjer på grundlag af deres erfaringer.
- (18) Der bør foretages en evaluering af anvendelsen af dette direktiv på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som skal forelægges to år efter åbningen af markedet for international personbefordring. Denne rapport bør også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet for personbefordring. Kommissionen bør ligeledes i rapporten analysere de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen bør i den forbindelse tage hensyn til gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen bør i rapporten, hvis det er relevant, foreslå ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan åbning og vurdere virkningerne af sådanne foranstaltninger.
- (19) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF 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 ⁽¹⁾.
- (20) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at tilpasse bilagene til disse direktiver. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i nævnte direktiver, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (21) En medlemsstat, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, vil være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF i national lovgivning. Sådanne medlemsstater bør derfor fritages, så længe de ikke har noget jernbanesystem, for forpligtelsen til at gennemføre disse direktiver i national lovgivning.
- (22) Målet for dette direktiv, nemlig udvikling af Fællesskabets jernbaner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da det er nødvendigt at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgang til infrastrukturen og at tage hensyn til den klart internationale dimension af driften af vigtige elementer i jernbanenetene, og kan derfor på grund af nødvendigheden af at gennemføre en samordnet transnational aktion 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 dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (23) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽²⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.

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

(2) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

(24) Direktiv 91/440/EØF og 2001/14/EF bør derfor ændres —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

1) I artikel 2 tilføjes følgende stykke:

»4. Medlemsstaterne kan udelukke enhver jernbanebefordring i transit gennem Fællesskabet fra dette direktivs anvendelsesområde, når den begynder og ender uden for Fællesskabets område.«

2) I artikel 3 udgår fjerde led.

3) I artikel 3 indsættes følgende led efter femte led:

— »international personbefordring«: personbefordring, hvor et tog krydser mindst én grænse til en medlemsstat, og hvor hovedformålet er passagerbefordring mellem stationer i forskellige medlemsstater; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgang- og bestemmelsessted, når blot alle togvognene krydser mindst én grænse«.

4) I artikel 3 indsættes følgende led efter sjette led:

— »transit«: passage af Fællesskabets område med eller uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Fællesskabets område«.

5) I artikel 5, stk. 3, udgår første led.

6) I artikel 8, stk. 1, udgår ordene »og de internationale sammenslutninger«.

7) I artikel 10 udgår stk. 1.

8) I artikel 10 indsættes følgende stykker:

»3a. Jernbanevirksomheder, som er omfattet af artikel 2, får senest den 1. januar 2010 ret til adgang til infrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at udføre international personbefordring. Under en international personbefordring har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

Senest den 1. januar 2012 indrømmes der ret til adgang til infrastrukturen i de medlemsstater, hvor international personbefordring med jernbane udgør over halvdelen af den del af jernbanevirksomhedernes omsætning, der vedrører passagerer.

Om hovedformålet er passagerbefordring mellem to stationer i forskellige medlemsstater afgøres af det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, efter anmodning fra de relevante kompetente myndigheder og/eller berørte jernbanevirksomheder.

3b. Medlemsstaterne kan begrænse den i stk. 3a fastsatte ret til adgang på de strækninger mellem afgang- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en eller flere kontrakter om offentlig tjeneste i overensstemmelse med gældende fællesskabsret. En sådan begrænsning kan kun føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat, i de tilfælde, hvor udøvelsen af denne ret ville skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste.

Det eller de relevante tilsynsorganer, jf. artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, afgør om der er opstået ubalance i den økonomiske ligevægt på grundlag af en objektiv økonomisk analyse og efter forud fastlagte kriterier efter anmodning fra:

- den eller de kompetente myndigheder, som indgik kontrakten om offentlig tjeneste
- enhver anden berørt kompetent myndighed, som har ret til at begrænse adgangen i henhold til denne artikel
- infrastrukturforvalteren, eller
- den jernbanevirksomhed, der opfylder kontrakten om offentlig tjeneste.

De kompetente myndigheder og de jernbanevirksomheder, der varetager den offentlige tjeneste, forelægger det eller de relevante tilsynsorganer de oplysninger, der med rimelighed kan kræves for at nå til en afgørelse. Det relevante tilsynsorgan vurderer de forelagte oplysninger og hører om nødvendigt alle relevante parter og underretter de relevante parter om sin begrundede afgørelse inden for en forud fastsat rimelig frist og under alle omstændigheder senest to måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. Det relevante tilsynsorgan begrundes sin afgørelse og præciserer, hvornår, hvor længe og på hvilke betingelser:

- den eller de relevante kompetente myndigheder
- infrastrukturforvalteren

- den jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste, eller
- den jernbanevirksomhed, som ansøger om markedsadgang,

kan ansøge om fornyet behandling af afgørelsen.

3c. Medlemsstaterne kan endvidere begrænse retten til at optage og afsætte passagerer på stationer i samme medlemsstat på en rute for international passagerbefordring, hvis der er indrømmet eneret til at befordre passagerer mellem de pågældende stationer i en koncessionskontrakt, der er indgået inden den 4. december 2007. Indsæt venligst datoen for dette direktivs ikrafttræden på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår og i overensstemmelse med de relevante principper i fællesskabsretten. Denne begrænsning kan gælde for kontraktens oprindelige løbetid eller 15 år, alt efter hvilken frist der er kortest.

3d. Dette direktivs bestemmelser kræver ikke af en medlemsstat, at den før den 1. januar 2010 indrømmer den i stk. 3a omhandlede ret til adgang til jernbanevirksomheder, herunder virksomheder under dissens direkte eller indirekte kontrol, der har licens i en medlemsstat, hvor ret til adgang af lignende art ikke indrømmes.

3e. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i stk. 3b, 3c og 3d omhandlede beslutninger er undergivet domstolskontrol.

3f. Med forbehold af stk. 3b kan medlemsstaterne på de i denne artikel fastsatte betingelser bemyndige den myndighed, der har ansvar for personbefordring med jernbane, til at opkræve en afgift af jernbanevirksomheder, der udfører personbefordring på strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence, og hvor driften finder sted på strækningen mellem to stationer i den pågældende medlemsstat.

I dette tilfælde er jernbanevirksomheder, der udfører national eller international personbefordring, omfattet af samme afgift for driften af de strækninger, der henhører under denne myndigheds kompetence.

Afgiften har til formål at yde myndigheden kompensation for forpligtelsen til at yde offentlig tjeneste, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er indgået i overensstemmelse med fællesskabsretten. Det afgiftsprøvenu, der udbetales som kompensation, må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af de relevante forpligtelser til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af nævnte forpligtelser.

Afgiften skal pålægges i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, navnlig principperne om rimelighed, gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og proportionalitet, især

mellem gennemsnitsprisen for personbefordringen og afgiftens størrelse. De samlede pålagte afgifter i henhold til dette stykke må ikke bringe den økonomiske bæredygtighed i fare for den personbefordring, som pålægges afgiften.

De relevante myndigheder skal opbevare oplysninger, således at afgifternes oprindelse og deres anvendelse kan spores. Medlemsstaterne videregiver disse oplysninger til Kommissionen.»

9) Artikel 10, stk. 8, affattes således:

»8. Senest den 1. januar 2009 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelse af dette direktiv.

Der skal i rapporten redegøres for:

- gennemførelsen af dette direktiv i medlemsstaterne, navnlig dets virkninger i de medlemsstater, der er omhandlet i stk. 3a, andet afsnit, og for arbejdet i de forskellige involverede organer,
- markedsudviklingen, særlig i internationale trafiktendenser, aktiviteter og alle markedsaktørers, herunder de nye aktørers, markedsandele.»

10) I artikel 10 tilføjes følgende stykke:

»9. Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af stk. 3, litra a)-f).

Gennemførelsen af dette direktiv evalueres på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som forelægges to år efter åbningen af markedet for international personbefordring.

Denne rapport skal også indeholde en vurdering af udviklingen på markedet, herunder en status over forberedelserne af en yderligere åbning af jernbanemarkedet. Kommissionen analyserer ligeledes i rapporten de forskellige markedsordningsmodeller og indvirkningen af dette direktiv på kontrakter om offentlig tjeneste og deres finansiering. Kommissionen tager i den forbindelse hensyn til gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (*) og de iboende forskelle mellem medlemsstaterne (netværkstæthed, passagerantal, gennemsnitlig rejseafstand). Kommissionen fremsætter i rapporten, hvis det er relevant, forslag til ledsageforanstaltninger til fremme af en sådan markedsåbning og vurderer virkningerne af sådanne foranstaltninger.

(*) EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1.»

11) Artikel 11, stk. 2, affattes således:

»2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som vedrører tilpasning af bilagene til direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 11 a, stk. 3.«

12) Artikel 11 a, stk. 3, affattes således:

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

13) I artikel 15 tilføjes følgende stykke:

»Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.«

Artikel 2

Direktiv 2001/14/EF ændres således:

1) Følgende litra tilføjes i artikel 1, stk. 3:

»e) transport i form af befordring med jernbane i transit gennem Fællesskabet.«

2) Følgende litra tilføjes i artikel 2:

»n) »transit«: passage af Fællesskabets område med eller uden pålæsning eller aflæsning af varer og/eller uden optagning eller afsætning af passagerer på Fællesskabets område.«

3) I artikel 13 tilføjes følgende stykke:

»4. Hvis en ansøger agter at anmode om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre international personbefordring i henhold til artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, underretter han de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer. For at gøre det muligt at vurdere formålet med den internationale rute, nemlig at befordre passagerer mellem stationer i forskellige medlemsstater, og den mulige økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste sikrer tilsynsorganerne underretning af enhver kompetent myndighed, der har forhandlet en kontrakt om personbefordring med jernbane i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, af alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 10, stk. 3 b, i direktiv 91/440/EØF, og af enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, den internationale passagerbefordring vedrører.«

4) Artikel 17, stk. 5, affattes således:

»5. Rammeaftaler indgås i princippet for en periode på fem år og kan forlænges med perioder svarende til deres oprindelige løbetid. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode.

Enhver periode på over fem år skal være begrundet med tilstedeværelsen af forretningskontrakter, særlige investeringer eller risici.

5a. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 24, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun tillades i ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, især hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

Ansøgerens behov kan i så fald kræve en detaljeret definition af kapacitetskaraktistika — bl.a. antal afgang i kanalerne, deres størrelse og kvalitet — der er stillet ansøgeren i udsigt for rammeaftalens varighed. Infrastrukturforvalteren kan begrænse den reserverede kapacitet, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under den tærskelkvote, der er nævnt i artikel 27.

Fra 1. januar 2010 kan en første rammeaftale indgås for en periode på fem år, der kan forlænges én gang, på grundlag af de kapacitetskaraktistika, som er benyttet af ansøgere, der drev jernbanevirksomhed før 1. januar 2010, for at tage hensyn til særlige investeringer eller tilstedeværelsen af forretningskontrakter. Det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 30 er ansvarlig for at give tilladelse til, at en sådan aftale kan træde i kraft.«

5) Følgende punktum indsættes inden sidste punktum i artikel 30, stk. 1:

»Det skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.«

6) Artikel 34, stk. 3, affattes således:

»3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, og som vedrører tilpasning af bilagene til direktivet, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 35, stk. 3.«

7) Artikel 35, stk. 3, affattes således:

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

8) I artikel 38 tilføjes følgende stykke:

»Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.«

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 4. juni 2009. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Bestemmelserne i artikel 1, nr. 2), 5), 6) og 7) anvendes fra 1. januar 2010.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. oktober 2007.

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

På Rådets vegne
M. LOBO ANTUNES
Formand

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2007/59/EF

af 23. oktober 2007

om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

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⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 31. juli 2007 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU ⁽⁴⁾ skal infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne fastlægge deres sikkerhedsledelsessystemer således, at jernbanesystemet som minimum kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det opfylder de nationale sikkerhedsregler og de sikkerhedskrav, der fastlægges i tekniske specifikationer for interoperabilitet (»TSI«), og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder anvendes. Disse sikkerhedsledelsessystemer omfatter bl.a. programmer for personaleuddannelse og ordninger, der gør det muligt at sikre, at personalets kompetencer vedligeholdes, og at opgaverne udføres i overensstemmelse hermed.
- (2) Direktiv 2004/49/EF fastsætter, at en jernbanevirksomhed skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen.
- (3) I overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁵⁾ har jernbanevirksomheder, der er indehavere af en licens, siden den 15. marts 2003 haft adgang til det transeuropæiske godsbanenet for international banegodstransport og

vil senest fra 2007 få adgang til hele nettet af indenrigs og international godstransport. Denne gradvise udvidelse af adgangsrettighederne vil uvægerligt føre til en forøgelse af lokomotivførernes bevægelser på tværs af landegrænserne. Dette vil medføre en øget efterspørgsel efter lokomotivførere, der er uddannet og certificeret til at arbejde i mere end én medlemsstat.

- (4) En undersøgelse, som Kommissionen foretog i 2002, viste, at der var store forskelle mellem de nationale lovgivninger om betingelserne for certificering af lokomotivførere. For at udligne disse forskelle og samtidig opretholde det nuværende høje sikkerhedsniveau inden for jernbanesystemet i Fællesskabet bør der fastsættes fællesskabsregler for certificering af lokomotivførere.
- (5) Disse fællesskabsregler bør som led i den fælles transportpolitik også bidrage til gennemførelsen af Fællesskabets politikker vedrørende arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser, dog således at eventuel konkurrenceforvridning undgås.
- (6) Disse fælles bestemmelser bør især have til formål at lette lokomotivførernes mobilitet mellem medlemsstater, men også mellem jernbanevirksomheder, og generelt at gøre det lettere for alle aktører inden for jernbanesektoren at anerkende licenser og harmoniserede supplerende certifikater. Med henblik herpå bør det nødvendigvis fastlægges, hvilke mindstekrav en aspirant bør opfylde for at erhverve en licens eller et supplerende harmoniseret certifikat.
- (7) Dette direktiv følger og bygger på den historiske fælles aftale, der blev indgået mellem Fællesskabet af De Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester ⁽⁶⁾.
- (8) Selv om en medlemsstat udelukker lokomotivførere, der udelukkende arbejder på visse former for jernbanesystemer, -net og -infrastruktur, fra direktivets anvendelsesområde, bør dette på ingen måde indskrænke medlemsstatens forpligtelse til at respektere licensernes gyldighed på hele Den Europæiske Unions område eller de harmoniserede supplerende certifikaters gyldighed på den relevante infrastruktur.

⁽¹⁾ EUT C 221 af 8.9.2005, s. 64.

⁽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. 464), Rådets fælles holdning af 14.9.2006 (EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 42), 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⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44. Berigtiget i EUT L 220 af 21.6.2004, s. 16.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ EUT L 195 af 27.7.2005, s. 18.

- (9) Kravene bør som minimum vedrøre mindstealder for at føre tog, aspirantens fysiske og erhvervspsykologiske egnethed, erhvervs erfaring og kundskaber på visse områder, der er relevante for at føre tog, samt kendskab til den infrastruktur, han skal benytte, og til det sprog, der anvendes.
- (10) Med henblik på en øget omkostningseffektivitet bør den undervisning, som lokomotivføreren bør følge for at erhverve et harmoniseret supplerende certifikat, for så vidt det er muligt og ønskeligt af sikkerhedsgrunde, være fokuseret på de specifikke opgaver, som lokomotivføreren skal udføre, som f.eks. rangering, vedligeholdelse, passagerbefordring eller godstransport. Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) bør ved evaluering af dette direktivs gennemførelse vurdere behovet for at ændre uddannelseskravene i bilaget, således at de bedre afspejler den nye struktur, der aftegner sig på markedet.
- (11) De jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der udsteder de harmoniserede supplerende certifikater, kan eventuelt selv tilbyde uddannelse inden for almene faglige kundskaber, sprogkundskaber, kendskab til rullende materiel og infrastruktur. Med hensyn til afholdelse af prøver bør enhver interessekonflikt dog undgås uden at udelukke muligheden for, at eksaminatoren kan tilhøre den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der udsteder det harmoniserede supplerende certifikat.
- (12) I overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i direktiv 2004/49/EF er jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ansvarlige for lokomotivførernes uddannelses- og kvalifikationsniveau. På denne baggrund bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ved ansættelse af lokomotivførere tage hensyn til disses efteruddannelse og opnåede kvalifikationer, jf. artikel 13, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF. Det er endvidere vigtigt at sikre uddannelse af et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. I denne sammenhæng er det dog nødvendigt at træffe foranstaltninger til at undgå, at investeringer foretaget af en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter i uddannelsen af en lokomotivfører, i det tilfælde at en lokomotivfører frivilligt skifter arbejdsplads til fordel for en anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, ikke uberettiget begunstiger den anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter. Sådanne foranstaltninger kan eksempelvis bygge på national lovgivning, kollektive overenskomster, kontraktlige forpligtelser mellem lokomotivførere og deres arbejdsgivere eller aftaler om overflytning af lokomotivførere fra en virksomhed til en anden, når lokomotivførerne er part i sådanne aftaler.
- (13) Personalets kompetencer og sundheds- og sikkerhedsbetingelserne udvikles i forbindelse med direktiverne om interoperabilitet, navnlig som en del af »tekniske specifikationer for interoperabilitet« (TSI) vedrørende trafikstyring og drift. Der er behov for at sikre sammenhæng mellem disse TSI'er og bilagene til dette direktiv. Kommissionen opnår dette ved at modificere eller tilpasse den relevante TSI til dette direktiv og bilagene hertil ved hjælp af de procedurer, der er fastsat i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog ⁽¹⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog ⁽²⁾.
- (14) Med henblik på at fremme den frie bevægelighed for arbejdstagere og sikkerheden på Fællesskabets jernbaner bør der rettes særlig opmærksomhed mod andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver på lokomotiver og tog. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, opfylder de mindstekrav, der er opstillet i TSI vedrørende trafikstyring og drift. Under hensyntagen til nationale gennemførelsesplaner, som medlemsstaterne giver meddelelse om i forbindelse med gennemførelsen af nævnte TSI, bør agenturet opstille forskellige muligheder for certificering af andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, og foretage en konsekvensvurdering af disse forskellige muligheder. Kommissionen bør i givet fald på grundlag af en rapport forelægge forslag om betingelser og procedurer for certificering af andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver på lokomotiver og tog.
- (15) Kravene til licenserne og de harmoniserede supplerende certifikater, som omhandlet i dette direktiv, bør kun vedrøre lokomotivførers ret til lovligt at føre et tog. Samtlige andre juridiske krav, som er forenelige med fællesskabslovgivningen og anvendes på ikke-diskriminerende vis, og som vedrører jernbanevirksomheder, infrastrukturforvalterne, infrastrukturen og det rullende materiel, bør ligeledes overholdes, før lokomotivføreren kan føre et tog på en bestemt infrastruktur.
- (16) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af bestemmelserne i 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 ⁽³⁾ eller af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽⁴⁾.

(1) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).

(2) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF.

(3) 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).

(4) EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

- (17) For at sikre den fornødne ensartethed og gennemsigtighed bør Fællesskabet fastlægge en standardmodel for en attest, der er gensidigt anerkendt af medlemsstaterne og godtgør, at lokomotivførerne opfylder visse grundlæggende krav samt har erhvervsmæssige kvalifikationer og sprogkunderskaber; ansvaret for udstedelse af licenserne overlades til de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, mens jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne får ansvaret for at udstede harmoniserede supplerende certifikater.
- (18) Agenturet bør også vurdere, om licensen og de harmoniserede supplerende certifikater kan erstattes af et chipkort. Et sådant chipkort ville have den fordel, at disse to elementer kombineres i ét kort, og vil samtidig kunne bruges til andre formål enten på sikkerhedsområdet eller i forvaltningen af lokomotivførerpersonalet.
- (19) Alle oplysningerne i licenserne, de harmoniserede supplerende certifikater og registre over licenser og harmoniserede supplerende certifikater bør anvendes af sikkerhedsmyndighederne for at lette evalueringen af certificeringen af personalet som omhandlet i artikel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF og fremskynde udstedelsen af de sikkerhedscertifikater, der er omhandlet i de nævnte artikler.
- (20) Beskæftigelse af lokomotivførere, der er certificeret i henhold til dette direktiv, bør ikke fritage jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere for deres forpligtelse til at opbygge et system til registrering af og intern kontrol med deres lokomotivføreres kompetence og adfærd i tjenesten, jf. artikel 9 i og bilag III til direktiv 2004/49/EF, og bør udgøre en del af dette system. Det harmoniserede supplerende certifikat bør ikke fritage hverken jernbanevirksomhederne eller infrastrukturforvalterne for deres ansvar for sikkerheden og, mere specifikt, for uddannelse af deres personale.
- (21) Visse selskaber yder lokomotivførertjenester til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. I sådanne tilfælde bør den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der indirekte beskæftiger en lokomotivfører, have ansvaret for at sikre, at lokomotivføreren er attesteret og certificeret i overensstemmelse med dette direktiv.
- (22) For at jernbanetransporten kan fungere tilfredsstillende, bør lokomotivførere, der i forvejen udøver deres erhverv inden dette direktivs ikrafttræden, kunne bevare deres erhvervede førerret i en overgangsperiode.
- (23) Unødvendige administrative og økonomiske byrder bør undgås, når lokomotivførertilladelser, der blev udstedt til førere inden anvendelsen af de relevante bestemmelser i dette direktiv, erstattes med harmoniserede supplerende certifikater og licenser, der er i overensstemmelse med dette direktiv. Derfor bør tidligere udstedt førerret i videst muligt omfang bevares. De udstedende organer bør tage hensyn til hver lokomotivførers eller gruppe af lokomotivføreres kvalifikationer og erfaring, når disse tilladelser skal erstattes. Det udstedende organ bør på grundlag af kvalifikationer og/eller erfaring træffe afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt for en lokomotivfører eller gruppe af lokomotivførere at tage yderligere prøver og/eller uddannelse, før de kan få deres erstatningslicenser og harmoniserede supplerende certifikater. Det bør derfor være det udstedende organs opgave at beslutte, om kvalifikationer og/eller erfaring er tilstrækkelige til at få udstedt de påkrævede licenser og harmoniserede supplerende certifikater, uden at der er behov for yderligere prøver eller uddannelse.
- (24) Unødvendige administrative og økonomiske byrder bør også undgås, når lokomotivførerne skifter arbejdsgiver. En jernbanevirksomhed, der beskæftiger en lokomotivfører, bør tage hensyn til de kompetencer, denne tidligere har erhvervet, og bør så vidt muligt sørge for, at yderligere prøver og uddannelse ikke er påkrævet.
- (25) Førerret, der er erhvervet inden anvendelsen af dette direktiv, bør ikke være omfattet af nogen ret til gensidig anerkendelse i henhold til dette direktiv, hvilket dog ikke berører den generelle ordning for gensidig anerkendelse, der er indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer ⁽¹⁾, som fortsat finder anvendelse indtil overgangsperiodens udløb.
- (26) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv 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 ⁽²⁾.
- (27) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at fastlægge de nødvendige betingelser og kriterier for gennemførelsen af dette direktiv. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at supplere dette direktiv med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

⁽¹⁾ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 22. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/100/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 141).

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (28) Når de frister, der normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, i særligt hastende tilfælde ikke kan overholdes, bør Kommissionen have mulighed for at anvende hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF ved fastsættelse af fællesskabskriterier for udvælgelse af eksaminatorer og tilrettelæggelse af prøver som omhandlet i dette direktiv, og ved tilpasning af dette direktivs bilag til den tekniske og videnskabelige udvikling som omhandlet heri.
- (29) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽¹⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne sammenligningstabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem nærværende direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (30) Medlemsstaterne bør fastsætte kontrolforanstaltninger vedrørende overholdelse af dette direktiv og relevante foranstaltninger i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser.
- (31) Medlemsstaterne bør fastsætte relevante sanktioner i tilfælde af overtrædelser af deres nationale bestemmelser om gennemførelse af dette direktiv.
- (32) Målet med dette direktiv, nemlig indførelse af fælles rammebestemmelser om certificering af lokomotivførere og tog til passagerbefordring og godstransport kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af direktivets omfang, 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 direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (33) Det kan ud fra et omkostningseffektivitetssynspunkt være hensigtsmæssigt, at lokomotivførere, der udelukkende fører tog på én medlemsstats område, i en begrænset periode undtages fra dette direktivs bestemmelser om, at sådanne lokomotivførere skal være i besiddelse af licenser og harmoniserede supplerende certifikater i overensstemmelse med dette direktiv. Betingelserne for en sådan undtagelse bør være klart fastsat.
- (34) En medlemsstat, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, vil være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning. Sådanne medlemsstater fritages derfor, så længe de ikke har noget jernbanesystem, for forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

KAPITEL I

FORMÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Formål

Dette direktiv fastsætter betingelser og procedurer for certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fællesskabet. Det fastsætter de opgaver, som påhviler de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, lokomotivførere og andre aktører i sektoren, navnlig jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og uddannelsescentre.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fællesskabet for en jernbanevirksomhed, der skal være i besiddelse af et sikkerheds-certifikat, eller en infrastrukturforvalter, der skal være i besiddelse af en sikkerhedsgodkendelse.

2. Medlemsstaterne må ikke på grundlag af nationale bestemmelser vedrørende andet personale på godstog, hindre godstog i at krydse grænser eller udføre indenrigstransport på deres område.

3. For så vidt andet ikke er fastsat i artikel 7, kan medlemsstaterne undtage lokomotivførere fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, hvis de udelukkende kører på:

- metroer, sporvogne og andre letbanesystemer
- net, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun er beregnet til personbefordring og godstrafik i lokal-, by- og forstadsområder
- privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende bruges til ejerens egen godstransport
- sporsektioner, der midlertidigt er afspærret for normal trafik med henblik på vedligeholdelse, fornyelse eller forbedring.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- »Kompetent myndighed«: den sikkerhedsmyndighed, der er omtalt i artikel 16 i direktiv 2004/49/EF

⁽¹⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

- b) »Lokomotivfører«: person, der på en selvstændig, ansvarsfuld og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde er i stand til og har tilladelse til at føre tog, herunder lokomotiver, rangerlokomotiver, arbejdstog, jernbanevedligeholdelseskøretøjer eller tog til passagerbefordring eller godstransport
- c) »Andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver«: personale i toget, som ikke er lokomotivførere, men som bidrager til at sikre togets, passagerernes og de transporterede varers sikkerhed
- d) »Jernbanesystem«: Et system bestående af jernbaneinfrastrukturer, der omfatter sporsystemets strækninger og faste anlæg samt alt rullende materiel, uanset kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur, jf. direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF
- e) »Infrastrukturforvalter«: Ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, jf. artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltning af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. En infrastrukturforvalters funktioner i forbindelse med et banenet eller en del af et banenet kan uddelegeres til forskellige organer eller foretagender
- f) »Jernbanevirksomhed«: En jernbanevirksomhed som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering ⁽¹⁾, og enhver anden offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i at levere gods-transport og/eller personbefordring ad jernbane, således forstået, at virksomheden sørger for trækraften. Denne betegnelse omfatter også virksomheder, som kun sørger for trækraft
- g) »Tekniske specifikationer for interoperabilitet eller« TSI'er: De specifikationer, som gælder for det enkelte delsystem eller et enkelt afsnit af et delsystem med henblik på opfylde væsentlige krav og sikre interoperabilitet i det transeuropæiske højhastighedssystem samt det konventionelle jernbanesystem, jf. direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF
- h) »Agentur«: Det Europæiske Jernbaneagentur, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 ⁽²⁾
- i) »Sikkerhedscertifikat«: Det certifikat, som en sikkerhedsmyndighed udsteder til en jernbanevirksomhed, jf. artikel 10 i direktiv 2004/49/EF
- j) »Certifikat«: Det harmoniserede supplerende certifikat, hvori det er anført, på hvilken infrastruktur og med hvilket rullende materiel indehaveren har ret til at køre

- k) »Sikkerhedsgodkendelse«: Den godkendelse, som en sikkerhedsmyndighed udsteder til en infrastrukturforvalter, jf. artikel 11 i direktiv 2004/49/EF
- l) »Uddannelsescenter«: En enhed, der er godkendt eller anerkendt af den kompetente myndighed til at give kurser.

KAPITEL II

CERTIFICERING AF LOKOMOTIVFØRERE

Artikel 4

Fællesskabsmodel for certificering

1. Alle lokomotivførere skal have de nødvendige egenskaber og kvalifikationer for at kunne føre tog samt være i besiddelse af følgende dokumenter:
- a) en licens, der godtgør, at lokomotivføreren opfylder minimumskravene til helbred, grunduddannelse og almene faglige kvalifikationer. På licensen anføres lokomotivføreren identitet, den udstedende myndighed og gyldighedsperioden. Licensen udformes som foreskrevet i bilag I, indtil fællesskabsmodellen for certificering er vedtaget som omhandlet i stk. 4
- b) et eller flere certifikater, hvori det anføres, på hvilken infrastruktur og med hvilket rullende materiel indehaveren har ret til at køre. Hvert enkelt certifikat udformes som foreskrevet i bilag I.
2. Kravet om at være i besiddelse af et certifikat for en bestemt del af infrastrukturen gælder dog ikke i de ekstraordinære tilfælde, der er anført nedenfor, forudsat at en anden lokomotivfører med et gyldigt certifikat for den pågældende infrastruktur sidder ved siden af føreren på turen:
- a) når forstyrrelser af jernbanedriften nødvendiggør omdirigering af tog eller vedligeholdelse af sporene som præciseret af infrastrukturforvalteren
- b) når der er tale om ekstraordinære engangstjenester med historiske tog
- c) når der er tale om ekstraordinære engangsgodstrafiktjenester, forudsat at infrastrukturforvalteren samtykker
- d) når der er tale om levering eller demonstration af et nyt tog eller lokomotiv
- e) når der er tale om uddannelse af lokomotivførere og lokomotivførerprøver.

⁽¹⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Senest ændret ved direktiv 2004/49/EF.

⁽²⁾ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1. Berigtiget ved EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

Brugen af denne mulighed er op til jernbanevirksomheden og kan ikke pålægges af hverken den relevante infrastrukturforvalter eller den kompetente myndighed.

Når en ekstra lokomotivfører bruges som ovenfor nævnt, skal infrastrukturforvalteren underrettes på forhånd.

3. Certifikatet giver adgang til at føre lokomotiver af en eller flere af følgende kategorier:

- a) kategori A: rangerlokomotiver, arbejdstog, jernbanevedligeholdelseskøretøjer og alle andre lokomotiver, når de anvendes til rangering
- b) kategori B: personbefordring og/eller godstransport.

Et certifikat kan indeholde en tilladelse til alle kategorier, der dækker alle koder som nævnt i stk. 4.

4. Senest den 4. december 2008 vedtager Kommissionen på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet en fællesskabsmodel for licensen, certifikatet og den certificerede kopi af certifikatet og fastlægger også den fysiske udformning heraf under hensyntagen til foranstaltninger mod forfalskning. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3.

Senest den 4. december 2008 vedtager Kommissionen de foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, og som vedrører fællesskabskoder for de forskellige typer i kategori A og B som nævnt i stk. 3 i denne artikel, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3, på grundlag af en henstilling fra agenturet.

Artikel 5

Foranstaltninger til bekæmpelse af forfalskning

De kompetente myndigheder og udstedende organer træffer alle nødvendige foranstaltninger til at undgå risiko for forfalskning af licenser og certifikater og uautoriserede ændringer af de i artikel 22 omhandlede registre.

Artikel 6

Ejendomsret, sprog og udstedende organer

1. En licens tilhører indehaveren og udstedes af den i artikel 3, litra a), omhandlede kompetente myndighed. Når en kompetent myndighed eller dens stedfortræder udsteder en licens på et nationalt sprog, som ikke er et fællesskabssprog, udfærdiger den en tosproget udgave af licensen, idet det ene sprog skal være et af fællesskabssprogene.

2. Et certifikat udstedes af den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, som direkte eller indirekte beskæftiger lokomotivføreren. Certifikatet tilhører den virksomhed eller den forvalter, som udsteder den. Lokomotivførere har dog i medfør af artikel 13, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF ret til en bekræftet genpart. Når en

jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter udsteder et certifikat på et nationalt sprog, som ikke er et fællesskabssprog, udfærdiger den en tosproget udgave af certifikatet, idet det ene sprog skal være et af fællesskabssprogene.

Artikel 7

Geografisk gyldighed

1. En licens er gyldig på hele Fællesskabets område.
2. Et certifikat gælder kun for de infrastrukturer og det rullende materiel, som er anført på det.

Artikel 8

Anerkendelse af certificeringsdokumenter tilhørende lokomotivførere fra tredjelande

Certificeringsdokumenter tilhørende lokomotivførere fra tredjelande, der udelukkende kører på en medlemsstats grænseovergangssektion, kan anerkendes af denne medlemsstat i overensstemmelse med bilaterale aftaler med det pågældende tredjeland.

KAPITEL III

BETINGELSER FOR ERHVERVELSE AF EN LICENS OG ET CERTIFIKAT

Artikel 9

Mindstekrav

1. For at erhverve en licens skal ansøgerne opfylde mindstekravene i artikel 10 og 11. For at erhverve et certifikat og for at det forbliver gyldigt, skal ansøgerne være i besiddelse af en licens og opfylde mindstekravene i artikel 12 og 13.
2. En medlemsstat kan stille strengere krav ved udstedelsen af licenser på sit eget område. Den skal dog godkende licenser udstedt af andre medlemsstater, jf. artikel 7.

Afdeling I

Licens

Artikel 10

Mindstealder

Medlemsstaterne fastsætter licensansøgernes mindstealder, der skal være mindst 20 år. En medlemsstat kan dog udstede licenser til ansøgere, der er fyldt 18 år, men i så fald er licensens gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område.

*Artikel 11***Grundlæggende krav**

1. Ansøgere skal have bestået mindst ni års uddannelse (primær og sekundær) og have gennemført en grunduddannelse svarende til niveau 3, jf. Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer ⁽¹⁾.

2. Ansøgere skal godtgøre deres fysiske egnethed gennem en helbredsundersøgelse foretaget af eller — efter medlemsstatens beslutning — under opsyn af en læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20. Undersøgelsen skal mindst omfatte kriterierne i bilag II, afsnit 1.1, 1.2, 1.3 og 2.1.

3. Ansøgere skal godtgøre deres erhvervmæssige psykiske egnethed gennem en undersøgelse foretaget af eller — efter medlemsstatens beslutning — under opsyn af en psykolog eller læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20. Undersøgelsen skal mindst omfatte kriterierne i bilag II, afsnit 2.2.

4. Ansøgere skal have godtgjort deres almene faglige kompetence ved at have bestået en prøve, der mindst skal omfatte de generelle emner i bilag IV.

Afdeling II

Certifikat*Artikel 12***Sprogkundskaber**

Det i bilag VI omhandlede kriterium angående sprogkundskaber skal være opfyldt for den infrastruktur, som certifikatet anvendes til.

*Artikel 13***Faglige kvalifikationer**

1. Ansøgere skal have bestået en prøve i faglige kundskaber og kompetence vedrørende det rullende materiel, for hvilket der ansøges om et certifikat; prøven skal mindst omfatte de generelle emner i bilag V.

2. Ansøgere skal have bestået en prøve i deres faglige kundskaber og kompetence vedrørende den infrastruktur, for hvilken der ansøges om et certifikat. Prøven skal mindst omfatte de generelle emner i bilag VI. I givet fald omfatter prøven også sprogkundskaber i henhold til bilag VI, afsnit 8.

⁽¹⁾ EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

3. Ansøgere undervises af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren i det sikkerhedsledelsessystem, der er foreskrevet i direktiv 2004/49/EF.

KAPITEL IV

PROCEDURE FOR ERHVERVELSE AF EN LICENS OG ET CERTIFIKAT*Artikel 14***Erhvervelse af en licens**

1. Den kompetente myndighed offentliggør proceduren for erhvervelse af en licens.

2. Ansøgning om licens indgives til den kompetente myndighed af lokomotivføreraspiranten selv eller af en retlig enhed på dennes vegne.

3. Ansøgninger til den kompetente myndighed kan vedrøre udstedelse af en ny licens, ajourføring af oplysningerne i licensen, fornyelse eller en genpart.

4. Den kompetente myndighed udsteder licensen snarest muligt og senest en måned efter at have modtaget alle fornødne dokumenter.

5. En licens er gyldig i ti år, jf. dog artikel 16, stk. 1.

6. En licens udstedes i et enkelt originaleksemplar. Kopiering af en licens er forbudt, idet den kompetente myndighed dog efter anmodning kan udstede en genpart.

*Artikel 15***Erhvervelse af et certifikat**

Hver jernbanevirksomhed og hver infrastrukturforvalter fastsætter i overensstemmelse med dette direktiv sine egne procedurer for udstedelse og ajourføring af certifikater som led i sit sikkerhedsledelsessystem samt en klageprocedure, der giver lokomotivførere mulighed for at anmode om fornyet behandling af en afgørelse i forbindelse med udstedelse, ajourføring, suspension eller inddragelse af et certifikat.

I tilfælde af uenighed kan parterne forelægge sagen for den kompetente myndighed eller en uafhængig klageinstans.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ajourfører straks et certifikat, når indehaveren af certifikatet har erhvervet yderligere godkendelser med hensyn til rullende materiel eller infrastruktur.

Artikel 16

Regelmæssig kontrol

1. For at en licens forbliver gyldig, skal indehaveren af et certifikat regelmæssigt lade sig undersøge og/eller aflægge prøver, for så vidt angår de i artikel 11, stk. 2 og 3, omhandlede krav. For så vidt angår helbreds krav skal dette mindst ske med den hyppighed, der er anført i bilag II, afsnit 3.1. Lægeundersøgelserne foretages af eller under opsyn af læger, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20. For så vidt angår almene faglige kundskaber finder artikel 23, stk. 8, anvendelse.

Når en licens fornyes, kontrollerer den kompetente myndighed i det i artikel 22, stk. 1, litra a), omhandlede register, at lokomotivføreren opfylder kravene omhandlet i dette stykkes første afsnit.

2. For at et certifikat forbliver gyldigt, skal indehaveren regelmæssigt aflægge eksaminer og/eller prøver, for så vidt angår de i artikel 12 og 13 omhandlede krav. Hyppigheden af disse eksaminer og/eller prøver fastsættes af den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, som direkte eller indirekte beskæftiger lokomotivføreren, i overensstemmelse med dennes eget sikkerhedsledelsessystem, idet minimumshyppigheden i bilag VII skal overholdes.

Hver gang en sådan kontrol er foretaget, bekræfter det udstedende organ ved en påtegning på certifikatet og i det i artikel 22, stk. 2, litra a), omhandlede register, at lokomotivføreren opfylder kravene omhandlet i dette stykkes første afsnit.

3. Hvis en regelmæssig kontrol springes over eller får et negativt resultat, finder proceduren i artikel 18 anvendelse.

Artikel 17

Ansættelsens ophør

Når en lokomotivfører ophører med at arbejde for en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, underretter sidstnævnte straks den kompetente myndighed herom.

Licensen forbliver gyldig, så længe betingelserne i artikel 16, stk. 1, er opfyldt.

Et certifikat mister sin gyldighed, når indehaveren heraf ikke længere er ansat som lokomotivfører. Indehaveren modtager dog en bekræftet genpart heraf og af enhver dokumentation for sin uddannelse, kvalifikationer, erfaring og faglige kompetence. Ved udstedelse af certifikat til lokomotivføreren tager jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren en sådan dokumentation i betragtning.

Artikel 18

Tilsyn med lokomotivføreren og suspension

1. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sikrer sig og kontrollerer gyldigheden af licenser og certifikater, som de lokomotivførere, de direkte eller indirekte beskæftiger, er i besiddelse af.

De etablerer en tilsynsordning for deres lokomotivførere. Hvis resultatet af et sådant tilsyn giver anledning til tvivl om, hvorvidt en lokomotivfører har den nødvendige kompetence til at udføre arbejdet, og licensens eller certifikatets fortsatte gyldighed, træffer jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne øjeblikkelig de nødvendige foranstaltninger.

2. Hvis en lokomotivfører finder, at hans helbred giver anledning til tvivl om hans egnethed til arbejdet, underretter han øjeblikkelig enten jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren herom.

Så snart en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter bliver opmærksom på eller af en læge underrettes om, at en lokomotivførers helbred er så svækket, at det giver anledning til tvivl om dennes egnethed til arbejdet, træffer denne øjeblikkelig de nødvendige foranstaltninger, herunder foretager den undersøgelse, der er beskrevet i bilag II, afsnit 3.1, og inddrager om nødvendigt certifikatet samt ajourfører det i artikel 22, stk. 2, omhandlede register. Der sørges endvidere for, at lokomotivføreren på intet tidspunkt under tjenesten er påvirket af et stof, der kan påvirke hans koncentrationsevne, årvågenhed eller adfærd. Den kompetente myndighed underrettes omgående ved arbejdsudygtighed i en periode på mere end tre måneder.

KAPITEL V

DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS OPGAVER OG AFGØRELSER

Artikel 19

Den kompetente myndigheds opgaver

1. Den kompetente myndighed udfører følgende opgaver på en åben og ikke-diskriminerende måde:

- a) udsteder og ajourfører licenser samt udfærdiger genparter, jf. artikel 6 og 14
- b) sørger for regelmæssig kontrol, jf. artikel 16, stk. 1
- c) suspenderer og inddrager licenser og meddeler det udstedende organ begrundede anmodninger om suspension af certifikater, jf. artikel 29
- d) anerkender personer eller organer, jf. artikel 23 og 25, hvis den er udpeget hertil af medlemsstaten

- e) sørger for, at et register over de fagfolk og organisationer, der er godkendt eller anerkendt i henhold artikel 20, offentliggøres og ajourføres
- f) fører og ajourfører et register over licenser, jf. artikel 16, stk. 1, og artikel 22, stk. 1
- g) fører kontrol med togførernes certificeringsproces, jf. artikel 26
- h) gennemfører kontrol, jf. artikel 29
- i) fastlægger nationale kriterier for eksaminatorer, jf. artikel 25, stk. 5.

Den reagerer hurtigt på begæringer og anmodninger om oplysninger og fremsætter under sagsbehandlingen af licensansøgninger omgående sine eventuelle anmodninger om supplerende oplysninger.

2. Den kompetente myndighed må ikke uddelegere de opgaver, der er omhandlet i stk. 1, litra c), g) og i), til tredjepart.

3. Enhver uddelegering af opgaver skal ske på en åben og ikke-diskriminerende måde og ikke give anledning til interessekonflikt.

4. Når den kompetente myndighed uddelegerer eller udliciterer de i stk. 1, litra a) eller b), omhandlede opgaver til en jernbanevirksomhed, skal mindst en af følgende to betingelser overholdes:

- a) Jernbanevirksomheden udsteder kun licenser til sine egne lokomotivførere.
- b) Jernbanevirksomheden har inden for det pågældende område ikke eneret til at udføre nogen af de opgaver, den har fået uddelegeret eller udliciteret.

5. Når en kompetent myndighed uddelegerer eller udliciterer opgaver, har den bemyndigede repræsentant eller kontrahenten pligt til under udførelsen af sådanne opgaver at overholde de forpligtelser, der påhviler de kompetente myndigheder i henhold til dette direktiv.

6. Når en kompetent myndighed uddelegerer eller udliciterer opgaver, etablerer den et system til kontrol af, hvordan disse opgaver er blevet udført, og til sikring af, at betingelserne i stk. 2, 4 og 5 er opfyldt.

Artikel 20

Godkendelse og anerkendelse

1. Personer eller organer, der skal godkendes i henhold til dette direktiv, godkendes af et godkendelsesorgan, der er udpeget af den pågældende medlemsstat. Godkendelsesprocessen bygger på uafhængigheds-, kompetence- og upartiskhedskriterier, såsom de

relevante europæiske standarder i EN 45 000-serien, og på en bedømmelse af et dossier, som ansøgerne fremlægger som bevis for deres kvalifikationer på det pågældende område.

2. Som alternativ til godkendelsen omhandlet i stk. 1 kan en medlemsstat fastsætte, at den kompetente myndighed eller et organ udpeget af den pågældende medlemsstat anerkender personer eller organer, der anerkendes i medfør af dette direktiv. Anerkendelse baseres på uafhængigheds-, kompetence- og upartiskhedskriterier. I tilfælde, hvor den særlige kompetence er yderst sjælden, tillades en undtagelse fra denne regel, hvis Kommissionen har afgivet positiv udtalelse efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2.

Uafhængighedskriteriet finder ikke anvendelse i tilfælde af uddannelse som omhandlet i artikel 23, stk. 5 og 6.

3. Den kompetente myndighed sørger for offentliggørelse og ajourføring af et register over de personer og organer, der er godkendt eller anerkendt i henhold til dette direktiv.

Artikel 21

Den kompetente myndigheds afgørelser

1. Den kompetente myndighed begrundrer sine afgørelser.

2. Den kompetente myndighed sørger for, at der indføres en administrativ klageadgang, således at arbejdsgiveren og lokomotivføreren kan kræve fornyet behandling af en afgørelse, der er truffet i henhold til dette direktiv.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den kompetente myndigheds afgørelser kan prøves ved en domstol.

Artikel 22

Registre og dataudveksling

1. De kompetente myndigheder skal:

a) føre et register over alle licenser, der er udstedt, ajourført, fornyet, ændret, udløbet, suspenderet, inddraget eller anmeldt tabt, stjålet eller ødelagt. Registret skal indeholde data som foreskrevet i bilag I, afsnit 4 for hver licens, der kan genfindes ved hjælp af det nationale nummer, der er tildelt hver lokomotivfører. Det ajourføres regelmæssigt

b) efter begrundet anmodning levere oplysninger om sådanne licensers status til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater, til agenturet eller til lokomotivføreres arbejdsgivere.

2. Alle jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal:
 - a) føre eller sørge for, at der føres et register over alle certifikater, der er udstedt, ajourført, fornyet, ændret, udløbet, suspenderet, inddraget eller anmeldt tabt, stjålet eller ødelagt. Registret skal indeholde hvert certifikats data som foreskrevet i bilag I, afsnit 4, samt data vedrørende den i artikel 16 omhandlede regelmæssige kontrol. Det ajourføres regelmæssigt
 - b) samarbejde med den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er etableret, med henblik på at udveksle data med den kompetente myndighed og give den adgang til de nødvendige data
 - c) levere oplysninger om sådanne certifikaters indhold til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater efter anmodning, hvis dette er nødvendigt som følge af deres transnationale aktiviteter.
3. Lokomotivføreren har adgang til sine data i den kompetente myndigheds register og i jernbanevirksomhedens register, og har ret til efter anmodning at få udleveret en kopi.
4. De kompetente myndigheder samarbejder med agenturet for at sikre interoperabiliteten af de i stk. 1 eller 2 omhandlede registre.

Med henblik herpå vedtager Kommissionen inden den 4. december 2008 på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet de grundlæggende parametre for de registre, der skal indføres, f.eks. de data, der skal registreres, deres format samt en protokol for dataudveksling, adgangsrettigheder, tidsfrister for opbevaring af data og de procedurer, der skal følges i tilfælde af konkurs. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3.
5. De kompetente myndigheder, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne sikrer sig, at de registre, som de opretter i henhold til stk. 1 og 2, og den måde, de udnyttes på, er i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF.
6. Agenturet sikrer, at det system, der oprettes i henhold til stk. 2, litra a) og b), er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 45/2001.
2. Undervisningsmetoden skal opfylde kriterierne i bilag III.
3. De detaljerede uddannelsesmål er fastlagt i bilag IV for licensens vedkommende og i bilag V og VI for certifikatets vedkommende. Disse detaljerede uddannelsesmål kan suppleres med enten:
 - a) de relevante TSI'er, der vedtages i overensstemmelse med direktiv 96/48/EF eller direktiv 2001/16/EF. I så fald sikrer Kommissionen sammenhængen mellem TSI'erne og bilag IV, V og VI, eller
 - b) de kriterier, der foreslås af agenturet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 881/2004. Disse kriterier, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i nærværende direktivs artikel 32, stk. 3.
4. I overensstemmelse med artikel 13 i direktiv 2004/49/EF sikrer medlemsstaterne, at lokomotivføreraspiranter har fair adgang uden forskelsbehandling til den uddannelse, der er nødvendig for at kunne opfylde betingelserne for at erhverve en licens og et certifikat.
5. Undervisning i de almene faglige kundskaber, jf. artikel 11, stk. 4, og sprogkundskaber, jf. artikel 12, samt faglige kundskaber vedrørende rullende materiel, jf. artikel 13, stk. 1, udføres af personer eller organer, der er godkendt eller anerkendt i overensstemmelse med artikel 20.
6. Undervisning i kendskab til infrastruktur, jf. artikel 13, stk. 2, herunder kendskab til strækninger og driftsregler og procedurer, udføres af personer eller organisationer, der er godkendt eller anerkendt af den medlemsstat, hvor infrastrukturen findes.
7. For så vidt angår licenser finder den generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser, der er indført ved direktiv 2005/36/EF, fortsat anvendelse på anerkendelse af faglige kvalifikationer hos lokomotivførere, der er statsborgere i en medlemsstat, og som har opnået deres uddannelsesbevis i et tredjeland.
8. Der indføres et efteruddannelsesprogram for at sikre, at personalets kompetencer bevares i overensstemmelse med bilag III, punkt 2, litra e), i direktiv 2004/49/EF.

KAPITEL VI

LOKOMOTIVFØRERUDDANNELSE OG -PRØVER

Artikel 23

Uddannelse

1. Uddannelsen af lokomotivførere omfatter en del, der vedrører licensen og afspejler almene faglige kundskaber som beskrevet i bilag IV, og en anden del, der vedrører certifikatet og afspejler specifikke faglige kundskaber som beskrevet i bilag V og VI.

Artikel 24

Investeringer i uddannelse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at undgå, at investeringer foretaget af en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter i uddannelsen af en lokomotivfører, i det tilfælde at lokomotivføreren frivilligt skifter arbejdsplads til fordel for en anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, ikke uberettiget begunstiger den anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter.

2. Gennemførelsen af denne artikel er genstand for særlig opmærksomhed i den rapport, der er omhandlet i artikel 33, jf. navnlig litra f).

Artikel 25

Prøver

1. Det nærmere indhold af de prøver og udpegelse af de eksaminatorer, der skal kontrollere de fornødne kvalifikationer, fastlægges:

- a) for så vidt angår den del, der vedrører licensen: af den kompetente myndighed i forbindelse med fastsættelsen af proceduren for erhvervelse af en licens, jf. artikel 14, stk. 1
- b) for så vidt angår den del, der vedrører certifikatet: af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren i forbindelse med fastsættelsen af proceduren for erhvervelse af et certifikat, jf. artikel 15.

2. De prøver, der er omhandlet i stk. 1, aflægges til sagkyndige eksaminatorer, der er godkendt eller anerkendt i overensstemmelse med artikel 20; prøverne tilrettelægges således, at det undgås, at der opstår interessekonflikter.

3. Evaluering af kendskab til infrastruktur, herunder kendskab til strækninger og driftsregler, udføres af personer eller organer, der er godkendt eller anerkendt af den medlemsstat, hvor infrastrukturen befinder sig.

4. De prøver, der er omhandlet i stk. 1, tilrettelægges således, at enhver interessekonflikt undgås, uden at det berører muligheden for, at eksaminatoren kan tilhøre den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der udsteder certifikatet.

5. Eksaminatorer kan udvælges og prøver kan tilrettelægges efter fællesskabskriterier, der fastlægges på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3. I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 32, stk. 4.

Er der ikke fastlagt fællesskabskriterier, fastlægger de kompetente myndigheder nationale kriterier.

6. Som afslutning på uddannelsen holdes der teoretiske og praktiske prøver. Kørefærdighederne bedømmes under køreprøver på jernbanenettet. Simulatorer kan også benyttes til at kontrollere lokomotivførerens overholdelse af driftsregler og hans præstationer i særlig vanskelige situationer.

KAPITEL VII

EVALUERING

Artikel 26

Kvalitetsnormer

De kompetente myndigheder forvisser sig om, at alle aktiviteter i forbindelse med uddannelse, evaluering af kvalifikationer og ajourføring af licenser og certifikater kontrolleres løbende ved

hjælp af et system af kvalitetsnormer. Denne bestemmelse gælder ikke aktiviteter, der i forvejen er omfattet af sikkerhedsledelsessystemer, som jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har indført i henhold til direktiv 2004/49/EF.

Artikel 27

Uafhængig evaluering

1. I hver medlemsstat foretages der med højst fem års mellemrum en uafhængig evaluering af procedurerne for erhvervelse og evaluering af faglige kundskaber og kvalifikationer og af systemet for udstedelse af licenser og certifikater. Dette gælder ikke aktiviteter, der i forvejen er omfattet af sikkerhedsledelsessystemer, som jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har indført i henhold til direktiv 2004/49/EF. Evalueringen foretages af kvalificerede personer, der ikke selv er involveret i de pågældende aktiviteter.

2. Resultaterne af de uafhængige evalueringer dokumenteres og tilgår de berørte kompetente myndigheder. Om fornødent træffer medlemsstaterne foranstaltninger til at afhjælpe de mangler, der er afdækket ved den uafhængige evaluering.

KAPITEL VIII

ANDET TOGPERSONALE

Artikel 28

Rapport om andet togpersonale

1. Agenturet fastlægger i en rapport, der skal forelægges senest den 4. juni 2009 og under hensyntagen til den TSI for trafikstyring og drift, der udarbejdes i henhold til direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF, hvilken profil og hvilke opgaver for andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, og hvis faglige kvalifikationer dermed har betydning for jernbanesikkerheden, der bør fastlægges på fællesskabsniveau ved hjælp af licenser og/eller certifikater, som kan svare til det system, der indføres med nærværende direktiv.

2. På grundlag af denne rapport forelægger Kommissionen senest den 4. juni 2010 et forslag til en certificeringsordning for andet togpersonale som omhandlet i stk. 1.

KAPITEL IX

KONTROL OG SANKTIONER

Artikel 29

Kontrol udført af den kompetente myndighed

1. Den kompetente myndighed kan til enhver tid på tog, der kører inden for dens jurisdiktionsområde, kontrollere, at lokomotivføreren er i besiddelse af de dokumenter, der er udstedt i medfør af dette direktiv.

2. Uanset den i stk. 1 nævnte kontrol kan den kompetente myndighed i tilfælde af forsømmelse på arbejdspladsen kontrollere, om den pågældende lokomotivfører overholder kravene i artikel 13.

3. Den kompetente myndighed kan foretage undersøgelser af, om de lokomotivførere, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, eksaminatorer og uddannelsescentre, der udøver deres aktivitet på områder underlagt dens kompetence, lever op til dette direktiv.

4. Hvis den kompetente myndighed finder, at en lokomotivfører ikke længere opfylder et eller flere af kravene, træffer den følgende foranstaltninger:

- a) For så vidt angår en licens udstedt af den kompetente myndighed suspenderer den kompetente myndighed licensen. Suspensionen er midlertidig eller permanent alt efter, hvor stor risiko forholdet indebærer for jernbanesikkerheden. Den meddeler straks lokomotivføreren og dennes arbejdsgiver sin begrundede afgørelse, uden at det berører den i artikel 21 fastsatte klageadgang. Den oplyser om den procedure, der skal følges for at få licensen tilbage.
- b) For så vidt angår en licens udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat henvender den kompetente myndighed sig til den pågældende myndighed og fremsætter en begrundet anmodning om supplerende kontrol eller suspension af licensen. Den anmodende kompetente myndighed underretter Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder om anmodningen. Den myndighed, der har udstedt den pågældende licens, forpligter sig til at undersøge anmodningen inden for fire uger og underrette den anden myndighed om, hvilken afgørelse den har truffet. Den myndighed, der har udstedt licensen, underretter ligeledes Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder om afgørelsen. Alle kompetente myndigheder kan forbyde lokomotivførere at føre lokomotiver og tog på deres område, indtil de har modtaget underretning om den udstedende myndigheds afgørelse.
- c) For så vidt angår et certifikat henvender den kompetente myndighed sig til udstederen og anmoder om supplerende kontrol eller suspension af certifikatet. Udstederen træffer passende foranstaltninger og rapporterer tilbage til den kompetente myndighed inden for en frist på fire uger. Den kompetente myndighed kan forbyde lokomotivførere at føre lokomotiver og tog på sit jurisdiktionsområde, indtil den har modtaget udstederens rapport, og underretter Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder herom.

Hvis den kompetente myndighed finder, at en bestemt lokomotivfører udgør en alvorlig risiko for jernbanesikkerheden, træffer den under alle omstændigheder øjeblikkelig de nødvendige foranstaltninger, f.eks. anmoder den infrastrukturforvalteren om at stoppe toget og forbyder lokomotivføreren at føre lokomotiver og tog på dens område i den periode, der måtte være nødvendig. Den underretter Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder om en sådan afgørelse.

I alle tilfælde ajourfører den kompetente myndighed eller det organ, der er udpeget hertil, det i artikel 22 omhandlede register.

5. Finder en kompetent myndighed, at en afgørelse truffet af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat i henhold til stk. 4 ikke opfylder de relevante kriterier, forelægges spørgsmålet for Kommissionen, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder. Om fornødent foreslås den berørte medlemsstat korrigerende foranstaltninger. I tilfælde af uenighed eller tvist forelægges spørgsmålet for det i artikel 32, stk. 1, omhandlede udvalg, og Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2. En medlemsstat kan opretholde forbuddet mod, at lokomotivføreren fører lokomotiver og tog på dens område, jf. stk. 4, indtil sagen er afsluttet i overensstemmelse med nærværende stykke.

Artikel 30

Sanktioner

Uden at dette berører andre sanktioner eller procedurer, der er fastlagt i dette direktiv, fastsætter medlemsstaterne regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, være ikke-diskriminerende og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 36, stk. 1, første afsnit, anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

KAPITEL X

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 31

Tilpasning af bilagene

1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at tilpasse bilagene til den tekniske og videnskabelige udvikling, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3. I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 32, stk. 4.
2. Når en ændring af bilagene vedrører sundheds- og sikkerhedsforhold eller faglige kompetencer, sikrer Kommissionen, at arbejdsmarkedets parter høres inden udarbejdelsen heraf.

Artikel 32

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF oprettede udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

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

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 33

Rapport

Agenturet evaluerer udviklingen i den certificering af lokomotivførere, der foretages i medfør af dette direktiv. Det forelægger senest fire år efter vedtagelsen af de grundlæggende parametre for registrene, jf. artikel 22, stk. 4, Kommissionen en rapport, i givet fald ledsaget af anbefalinger om forbedringer af systemet for så vidt angår:

- a) procedurerne for udstedelse af licenser og certifikater
- b) godkendelsen af uddannelsescentre og eksaminatorer
- c) det kvalitetssikringssystem, der er indført af de kompetente myndigheder
- d) den gensidige anerkendelse af certifikater
- e) relevansen af uddannelseskravene i bilag IV, V og VI til dette direktiv i forhold til markedsstrukturen og de kategorier, der er nævnt i artikel 4, stk. 2, litra a)
- f) sammenkoblingen af registre og mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Endvidere kan agenturet i denne rapport i givet fald anbefale foranstaltninger vedrørende den teoretiske og praktiske prøve, som skal vise ansøgernes faglige kundskaber i forbindelse med det harmoniserede certifikat for rullende materiel og den relevante infrastruktur.

Kommissionen træffer passende foranstaltninger på grundlag af disse anbefalinger og fremsætter i givet fald forslag til ændringer af dette direktiv.

Artikel 34

Chipkort

Senest den 4. december 2012 vurderer agenturet, om det er muligt at anvende et chipkort, der kombinerer den licens og de certifikater, der er omhandlet i artikel 4, idet det også foretager en costbenefitanalyse heraf.

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv vedrørende de tekniske og funktionelle specifikationer for et sådant chipkort, vedtages på grundlag af et udkast, der udarbejdes af agenturet, og efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3.

Såfremt indførelsen af chipkortet ikke indebærer ændringer af dette direktiv eller dets bilag, vedtages chipkortets specifikationer efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2.

Artikel 35

Samarbejde

Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand ved gennemførelsen af dette direktiv. De kompetente myndigheder samarbejder under denne gennemførelsesfase.

Agenturet støtter dette samarbejde og tilrettelægger relevante møder med repræsentanter for de kompetente myndigheder.

Artikel 36

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 4. december 2009. De meddeler straks Kommissionen teksten hertil.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

3. Forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning og gennemføre det gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke findes noget jernbanenet på deres område.

Artikel 37

Gradvis gennemførelse og overgangsperioder

Dette direktiv gennemføres gradvis som anført nedenfor.

1. De i artikel 22 nævnte registre oprettes inden for to år fra vedtagelsen af de grundlæggende parametre for de registre, der er omhandlet i artikel 22, stk. 4.

2. a) Inden for to år fra vedtagelsen af de grundlæggende parametre for de registre, der er omhandlet i artikel 22, stk. 4, udstedes certifikater eller licenser i henhold til dette direktiv til lokomotivførere, der udfører grænseoverskridende trafik, cabotage eller godstransport i en anden medlemsstat eller arbejder i mindst to medlemsstater, jf. dog nr. 3.

- Fra samme dato skal alle lokomotivførere, der udfører ovennævnte tjenester, også dem, der endnu ikke har fået licens eller certifikat i henhold til dette direktiv, overholde kravene om regelmæssig kontrol i henhold til artikel 16.
- b) Inden for to år fra oprettelsen af de i stk. 1 omhandlede registre, skal alle nye licenser og certifikater udstedes i henhold til dette direktiv, jf. dog nr. 3.
- c) Inden for syv år fra oprettelsen af de registre, der er omhandlet i nr. 1, skal alle lokomotivførere have licenser og certifikater i henhold til dette direktiv. De udstedende organer skal tage hensyn til den erhvervskompetence, som hver lokomotivfører allerede har erhvervet, på en sådan måde, at dette krav ikke medfører unødvendige administrative og økonomiske byrder. En førerret, der tidligere er indrømmet lokomotivføreren, skal så vidt muligt bevares. De udstedende organer kan dog for individuelle førere eller grupper af førere beslutte, at de skal gennemgå yderligere prøver og/eller uddannelse for at få licenser og/eller certifikater i henhold til dette direktiv.
3. Lokomotivførere, der har førerret i henhold til de bestemmelser, der var gældende før anvendelsen af nr. 2, litra a) eller b), kan fortsætte deres arbejde på grundlag af deres førerret, uden at dette direktivs bestemmelser anvendes, indtil syv år fra oprettelsen af de registre, der er omhandlet i nr. 1.

For så vidt angår aspiranter, der har påbegyndt et godkendt undervisnings- og uddannelsesprogram eller et godkendt uddannelseskursus inden anvendelsen af nr. 2, litra a) og b), kan medlemsstaterne certificere disse lokomotivførere i henhold til gældende nationale bestemmelser.

For lokomotivførere og aspiranter som nævnt i dette stykke kan den eller de berørte kompetente myndigheder i undtagelsestilfælde indrømme fravigelse af helbredskravene i bilag III. Gyldigheden af licenser udstedt i et sådant undtagelsestilfælde begrænses til den udstedende medlemsstats område.

4. Kompetente myndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sørger for gradvis gennemførelse af regelmæssig kontrol svarende til den i artikel 16 omhandlede for lokomotivførere, der ikke har licenser og certifikater i henhold til dette direktiv.
5. For medlemsstater, der anmoder om det, beder Kommissionen agenturet om i samråd med den pågældende medlemsstat at foretage en cost-benefit-analyse af anvendelsen af dette direktivs bestemmelser på lokomotivførere, der udelukkende fører tog på denne medlemsstats område. Cost-benefit-analysen skal dække en periode på ti år. Denne cost-benefit-analyse forelægges for Kommissionen to år efter oprettelsen af det i stk. 1 omhandlede register.

Hvis denne costbenefitanalyse viser, at omkostningerne ved at anvende dette direktivs bestemmelser på sådanne lokomotivførere er større end fordelene, vedtager Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2, inden seks måneder efter forelæggelsen af resultaterne af denne cost-benefit-analyse en beslutning om, at det i op til højst ti år ikke er nødvendigt at anvende bestemmelserne i nr. 2, litra b) og c) i nærværende artikel på sådanne lokomotivførere på den pågældende medlemsstats område.

Senest 24 måneder før denne midlertidige undtagelse udløber, kan Kommissionen på baggrund af den relevante udvikling i jernbanesektoren i den pågældende medlemsstat efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2, anmode agenturet om at foretage endnu en cost-benefit-analyse, der forelægges for Kommissionen senest 12 måneder før denne midlertidige undtagelse udløber. Kommissionen træffer beslutning efter den procedure, der er beskrevet i foregående afsnit.

Artikel 38

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 39

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. oktober 2007.

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

På Rådets vegne
M. LOBO ANTUNES
Formand

BILAG I

FÆLLESSKABSMODEL FOR EN LICENS OG ET HARMONISERET SUPPLERENDE CERTIFIKAT

1. LICENS UDFORMNING

Den fysiske udformning af lokomotivførerlicensen skal være i overensstemmelse med standarderne ISO 7810 og ISO 7816-1.

Kortet skal være fremstillet af polycarbonat.

Metoderne til kontrol med, at lokomotivførerlicenser opfylder de internationale standarder, skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

2. LICENS INDHOLD

På licensens forside skal være angivet:

- a) betegnelsen »lokomotivførerlicens« med store typer på den udstedende medlemsstats sprog
- b) navnet på den udstedende medlemsstat
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke i overensstemmelse med ISO-kode 3166 trykt i negativ i et blåt rektangel og omgivet af 12 gule stjerner
- d) de særlige oplysninger for den udstedte licens, nummereret således:
 - i) indehaverens efternavn
 - ii) indehaverens fornavn(e)
 - iii) indehaverens fødselsdato og fødested
 - iv) — licensens udstedelsesdato
— licensens udløbsdato
— navnet på den udstedende myndighed
— det referencenummer, som arbejdsgiveren har givet arbejdstageren (valgfrit)
 - v) licensens nummer, som giver adgang til oplysningerne i det nationale register
 - vi) et foto af indehaveren
 - vii) indehaverens underskrift
 - viii) fast bopæl eller postadresse (valgfrit)
- e) betegnelsen »EF-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »lokomotivførerlicens« på de øvrige fællesskabssprog trykt med gul farve på en sådan måde, at det udgør licensens baggrund
- f) referencefarver:
 - blå: Pantone Reflex Blue
 - gul: Pantone Yellow

- g) supplerende oplysninger eller lægelige begrænsninger for anvendelsen, som en kompetent myndighed har pålagt i overensstemmelse med bilag II i kodeform.

Koderne fastlægges af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2, og på grundlag af en anbefaling fra agenturet.

3. CERTIFIKAT

Certifikatet indeholder:

- a) indehaverens efternavn
- b) indehaverens fornavn(e)
- c) indehaverens fødselsdato og fødested
- d) — licensens udstedelsesdato
- licensens udløbsdato
- navnet på den udstedende myndighed
- det referencenummer, som arbejdsgiveren har givet arbejdstageren (valgfrit)
- e) licensens nummer, som giver adgang til oplysningerne i det nationale register
- f) et foto af indehaveren
- g) indehaverens underskrift
- h) fast bopæl eller postadresse (valgfrit)
- i) navn og adresse på den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, for hvis regning lokomotivføreren har tilladelse til at køre
- j) den kategori, indehaveren har tilladelse til at føre
- k) den eller de typer rullende materiel, indehaveren har tilladelse til at føre
- l) de infrastrukturer, indehaveren har tilladelse til at køre på
- m) eventuelle supplerende eller begrænsende påtegninger
- n) sprogkunderskaber.

4. MINIMUMSDATA, DER OPTAGES I DE NATIONALE REGISTRE

- a) Data om licensen

Alle data, der findes på licensen, samt data vedrørende kontrolkravene i artikel 11 og 16.

- b) Data om certifikatet

Alle data, der findes på certifikatet, samt data vedrørende kontrolkravene i artikel 12, 13 og 16.

BILAG II

HELBREDSKRAV

1. GENERELLE KRAV

1.1. Lokomotivførere må ikke have noget helbredsproblem, være under en medicinsk behandling eller tage medikamenter eller stoffer, der kan forårsage:

- pludselig bevidstløshed
- nedsat opmærksomhed eller koncentration
- pludseligt tab af arbejdsevnen
- tab af balance eller koordinationsevne
- betydelig begrænsning af bevægelsesevnen.

1.2. Syn

Der stilles følgende krav til synsevnen:

- synsstyrke på afstand med eller uden korrektion: 1,0 med mindst 0,5 på det svagest seende øje
- maksimalværdier for korrigerende linser: langsynethed +5/nærsynethed -8. Der kan gøres undtagelser i exceptionelle tilfælde og efter udtalelse fra en øjenlæge. Derefter træffer lægen afgørelse
- synsstyrke ved nærblik og på mellemlang afstand: tilstrækkelig med eller uden korrektion
- kontaktlinser og briller er tilladt, hvis de regelmæssigt kontrolleres af en specialist
- normalt farvesyn. Der anvendes en anerkendt test, f.eks. Ishihara, suppleret af en anden anerkendt test, hvis nødvendigt
- synsfelt: fuldt
- syn på begge øjne: fyldestgørende; kræves ikke, når en person har god adaptationsevne og tilstrækkelig kompenseringsevne. Kun i det tilfælde, hvor personen har mistet sit binokulære syn efter ansættelsen
- binokulært syn: fyldestgørende
- identificering af farvesignaler: testen skal baseres på genkendelse af enkeltfarver og ikke på relative forskelle
- kontrastfølsomhed: god
- ingen fremadskridende øjensygdom
- øjenimplantater, keratotomi og keratektomi er kun tilladt, hvis de kontrolleres årligt eller med en hyppighed, som lægen fastsætter
- evne til at modstå blænding
- farvede kontaktlinser og fotokromatiske glas må ikke benyttes. Linser med UV-filter må benyttes.

1.3. Hørelse og tale

Tilstrækkelig hørelse bekræftet ved audiogram, dvs.:

- Hørelsen skal være tilstrækkelig til, at lokomotivføreren kan føre en telefonsamtale og høre alarmtoner og radiomeddelelser.

Følgende værdier skal anses for vejledende:

- hørenedsættelsen må ikke være større end 40 dB ved 500 og 1 000 Hz
- hørenedsættelsen må ikke være større end 45 dB ved 2 000 Hz for det øre, hvor hørelsen ved luftledning er dårligst
- ingen anomali i det vestibulære sanseapparat
- ingen kroniske talevanskeligheder (jf. nødvendigheden af høj og klar udveksling af meddelelser)
- brug af høreapparat er tilladt i særlige tilfælde.

1.4. Graviditet

Ved lav tolerance eller patologisk tilstand skal graviditet anses som grund til midlertidig udelukkelse for lokomotivførere. Lovregler om beskyttelse af gravide lokomotivførere skal finde anvendelse.

2. MINDSTEINDHOLD AF UNDERSØGELSERNE FØR ANSÆTTELSE

2.1. Helbredsundersøgelser

- generel lægeundersøgelse
- undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)
- analyser af blod- eller urinprøve, bl.a. for diabetes mellitus, i det omfang, de er nødvendige for at kunne bedømme ansøgerens fysiske egnethed
- elektrokardiogram (EKG) i hvile
- test for psykotrope stoffer såsom ulovlige stoffer eller psykotrop medicin samt for alkoholmisbrug, der kan rejse tvivl om, hvorvidt lokomotivføreren er egnet til arbejdet
- kognitive egenskaber: opmærksomhed og koncentration, hukommelse, opfattelsesevne, dømmekraft
- kommunikationsevne
- psykomotoriske egenskaber: reaktionshastighed, koordinering af bevægelser.

2.2. Arbejdspsykologiske undersøgelser

Formålet med de arbejdspsykologiske undersøgelser er at hjælpe ved ansættelse og ledelse af personale. Ved fastlæggelsen af indholdet af den psykologiske vurdering skal undersøgelsen kunne godtgøre, at ansøgeren til en stilling som lokomotivfører ikke har nogen kendte arbejdspsykologiske mangler, navnlig med hensyn til praktisk egnethed eller til relevante personasppekter, der vil kunne indvirke på en sikker udførelse af arbejdet.

3. REGELMÆSSIGE UNDERSØGELSER EFTER ANSÆTTELSEN

3.1. Hyppighed

Lægeundersøgelser (fysisk egnethed) skal finde sted mindst hvert tredje år indtil en alder af 55 år, derefter hvert år.

Ud over denne hyppighed skal en læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20, foretage hyppigere lægeundersøgelser, hvis den ansattes helbredstilstand kræver det.

Uanset artikel 16, stk. 1, skal der foretages en passende lægeundersøgelse, når der er grund til at tro, at indehaveren af en licens eller et certifikat ikke længere opfylder de helbredsmæssige krav i bilag II, afsnit 1.

Den fysiske egnethed skal kontrolleres regelmæssigt og efter eventuelle arbejdsulykker eller fraværsperioder efter en ulykke, der involverer personer. En læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20, kan beslutte at udføre en supplerende passende lægeundersøgelse, særlig efter en fraværsperiode på mindst 30 dage på grund af sygdom. Arbejdsgiveren skal bede en læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20, om at kontrollere lokomotivførerens fysiske egnethed, hvis det har været nødvendigt at tage denne ud af tjenesten af sikkerhedsgrunde.

3.2. Mindsteindhold af de regelmæssige lægeundersøgelser

Hvis lokomotivføreren opfylder kriterierne ved undersøgelsen forud for ansættelsen, skal de regelmæssige undersøgelser mindst omfatte:

- en generel lægeundersøgelse
- en undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)
- analyse af blod- eller urinprøve for at undersøge for sukkersyge (diabetes mellitus) og andre helbredstilstande efter indikation fra den kliniske undersøgelse
- test for stoffer, hvis den kliniske undersøgelse indikerer det.

Hvis lokomotivføreren er over 40 år, kræves der endvidere elektrokardiogram (EKG) i hvile.

*BILAG III***UNDERVISNINGSMETODE**

Der skal være en rimelig ligevægt mellem teoretisk undervisning (klasseundervisning og demonstrationer) og praktisk undervisning (arbejdserfaring, kørsel med tilsyn og kørsel uden tilsyn på baner, der er lukket med henblik på undervisning).

Computerstøttet undervisning skal anvendes til individuel læring af driftsregler, signalsituationer m.v.

Brugen af simulatorer er ikke obligatorisk, men de kan være et nyttigt middel i en effektiv lokomotivføreruddannelse; de bruges især til undervisning under unormale arbejdsforhold eller i regler, der sjældent anvendes. De har den særlige fordel, at de kan sikre aktiv læring med henblik på situationer, der ikke kan øves i virkeligheden. I princippet skal der anvendes simulatorer af nyeste generation.

Hvad angår erhvervelse af strækningskendskab, anbefales det, at aspiranten ledsager en lokomotivfører på et passende antal ture på strækningen, både dag og nat. Filmoptagelser af strækningerne set fra lokomotivførerens plads kan blandt andre metoder benyttes som en alternativ undervisningsmetode.

BILAG IV

ALMENE FAGLIGE KUNDSKABER OG KRAV VEDRØRENDE LICENSEN

Den generelle uddannelse har følgende mål:

- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder med hensyn til jernbaneteknologi, herunder sikkerhedsprincipper og filosofien bag driftsreglementer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder med hensyn til de risici, der er forbundet med jernbanedrift, og de foranstaltninger, der kan tages i anvendelse for at få dem under kontrol
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder inden for de styrende principper for en eller flere driftsformer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder vedrørende tog, deres opbygning og de tekniske krav til trækraftenheder, godsvogne, personvogne og andet rullende materiel.

Lokomotivføreren skal navnlig:

- kunne forstå de konkrete vilkår for udøvelse af erhvervet som lokomotivfører, hvilken betydning det har, og hvilke faglige og personlige krav det stiller (lange arbejdsperioder, fravær fra hjemmet osv.)
 - kunne anvende reglerne for personalets sikkerhed i praksis
 - kunne kende forskel på det rullende materiel
 - have kendskab til en arbejdsmetode og kunne anvende den præcist
 - kunne identificere de forskellige referencedokumenter og anvisninger (lokomotivførerens regelsæt og strækningssinformation som defineret i TSI'en »driftsforhold«, kørselshåndbog, reparationshåndbog osv.)
 - kunne tilegne sig en adfærd, der er forenelig med et sikkerhedskritisk ansvar
 - kende de foranstaltninger, der skal træffes ved ulykker med personskader til følge
 - have kendskab til de risici, der generelt er forbundet med jernbanedrift
 - have kendskab til de forskellige principper for trafiksikkerhed
 - beherske grundlæggende elektroteknik.
-

BILAG V

FAGLIGE KUNDSKABER OM RULLENDE MATERIEL OG KRAV VEDRØRENDE CERTIFIKATET

Efter uddannelsen inden for rullende materiel skal lokomotivføreren kunne udføre følgende opgaver:

1. AFPRØVNINGER OG KONTROLLER INDEN AFGANG

Lokomotivføreren skal kunne:

- skaffe sig den dokumentation og det udstyr, der er brug for
- kontrollere trækraftenhedens kapacitet
- kontrollere oplysningerne i trækraftenhedens dokumenter
- udføre de foreskrevne kontroller og prøvninger og derved sikre sig, at trækraftenheden kan levere den fornødne trækraft, og at sikkerhedsudstyret fungerer
- kontrollere, at det foreskrevne beskyttelses- og sikkerhedsudstyr er til rådighed og fungerer, når et lokomotiv overtages eller en kørsel påbegyndes
- udføre eventuelt foreskrevne rutinemæssig forebyggende vedligeholdelse.

2. KENDSKAB TIL RULLENDE MATERIEL

For at kunne føre et lokomotiv skal lokomotivføreren kende alle de betjeningsflader og indikatorer, der er til rådighed, herunder særlig dem, der vedrører:

- traktionssystemet
- bremsesystemet
- anordninger, der har betydning for trafiksikkerheden.

For at kunne registrere og lokalisere uregelmæssigheder ved det rullende materiel, afgive melding om dem, afgøre, under hvilke betingelser driften kan genoptages, og i visse tilfælde foretage et indgreb, skal lokomotivføreren have kendskab til

- den mekaniske konstruktion
- affjedringen og koblingsudstyret
- bogier
- sikkerhedsudstyret
- brændstofreservoirer, brændstofforsyningsudstyr, udstødningsudstyr
- betydningen af mærkning indvendigt og udvendigt på det rullende materiel, særlig de symboler, der bruges ved transport af farligt gods
- system til registrering af ture
- elektriske og pneumatiske systemer
- strømaftagningsudstyr og højspændingskredsløb
- kommunikationsmidlerne (jord til tog-radio osv.)
- organisering af ture

- det rullende materiels bestanddele, deres formål og vognenes særlige anordninger, herunder navnlig systemet til standsning af toget ved udluftning af hovedluftledningen
- bremsesystemet
- bestanddele, der er specielle for trækraftenheder
- trækraftsenheden, motorerne og kraftoverføringen.

3. AFPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal kunne:

- kontrollere og beregne inden afgang, at togets bremsekraft svarer til den bremsekraft, der er foreskrevet for strækningen, som angivet i køretøjets papirer
- kontrollere, at de forskellige komponenter i trækraftenhedens og togets bremssystem fungerer, alt efter behov inden toget sættes i bevægelse, ved start og under kørsel.

4. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED FOR TOGET I FORHOLD TIL DE KARAKTERISTISKE TRÆK VED STRÆKNINGEN

Lokomotivføreren skal kunne:

- tage hensyn til de oplysninger, som han modtager før afgang
- fastlægge kørselstype og hastighedsgrænse for toget ud fra variable forudsætninger som f.eks. hastighedsbegrænsninger, vejforhold og eventuelle signalændringer.

5. FÆRDIGHED I AT KØRE TOGET, UDEN AT ANLÆGGET ELLER MATERIELLET TAGER SKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

- betjene alle foreliggende styrings- og kontrolanordninger efter gældende regler
- sætte toget i gang under hensyntagen til adhæsions- og effektgrænserne
- benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene.

6. UREGELMÆSSIGHEDER

Lokomotivføreren skal:

- være opmærksom over for uregelmæssigheder af betydning for togets kørsel
- kunne besigtige toget og kunne identificere tegn på usædvanlige forhold, skelne mellem disse, reagere hensigtsmæssigt alt efter, hvor betydningsfulde de er, samt forsøge at afhjælpe dem og under alle omstændigheder prioritere banetraffikkens og personers sikkerhed
- have kendskab til de disponible sikrings- og kommunikationsmidler

7. DRIFTSHÆNDELSE OG -ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE TIL FØLGE

Lokomotivføreren skal:

- kunne træffe foranstaltninger til at sikre toget og tilkalde hjælp i tilfælde af ulykker, hvor personer om bord på toget er impliceret
- kunne konstatere, om toget medfører farligt gods, og identificere dette ud fra togdokumenterne og vognlisterne
- have kendskab til procedurerne for nødevakuering af et tog.

8. BETINGELSER FOR GENOPTAGELSE AF KØRSEL EFTER EN HÆNDELSE MED DET RULLENDE MATERIEL

Efter en hændelse skal lokomotivføreren kunne vurdere, om materiellet kan køre videre, og på hvilke betingelser, således at infrastrukturforvalteren kan underrettes om disse betingelser så hurtigt som muligt.

Lokomotivføreren skal være i stand til at fastslå, om der er behov for en ekspertvurdering, inden toget kan køre videre.

9. BLOKERING AF TOGET

Lokomotivføreren skal kunne sikre, at toget eller dele af toget, selv under de vanskeligste forhold, ikke sætter i gang eller bevæger sig af sig selv.

Endvidere skal lokomotivføreren have kendskab til foranstaltninger, der kan standse et tog eller dele af et tog, som er begyndt at bevæge sig af sig selv.

—

BILAG VI

FAGLIGE KUNDSKABER OM INFRASTRUKTUR OG KRAV VEDRØRENDE ATTESTEN

Spørgsmål i forbindelse med infrastruktur

1. AFPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal inden afgang kunne kontrollere og beregne, at togets bremsekraft svarer til den bremsekraft, der er foreskrevet for strækningen, som angivet i køretøjspapirerne.

2. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED I FORHOLD TIL STRÆKNINGENS EGENSKABER

Lokomotivføreren skal kunne:

- tage hensyn til de oplysninger, som han modtager, f.eks. om hastighedsbegrænsninger og eventuelle signalændringer
- fastlægge kørselstype og hastighedsgrænse for toget i forhold til strækningens egenskaber.

3. STRÆKNINGSKENDSKAB

Lokomotivføreren skal kunne forudse eventuelle problemer og reagere hensigtsmæssigt under hensyn til sikkerhed og andre aspekter, såsom punktlighed og økonomiske aspekter. Derfor skal han have et grundigt kendskab til de strækninger, der køres på, og til jernbaneanlæggene langs dem, samt i givet fald til alternative strækninger, som der er indgået aftale om.

Følgende elementer er vigtige:

- driftsforhold (sporskifter, ensrettet trafik osv.)
- evnen til at sætte sig ind i den foreliggende transportopgave og konsultation af de relevante dokumenter
- identifikation af de spor, der kan anvendes til den pågældende trafiktype
- gældende trafikregler samt betydningen af signalsystemet
- driftssystemet
- bloksystemet og de regler, der gælder for det
- navn og beliggenhed på samt identifikation på afstand af banegårde og blokposter, så kørslen kan tilpasses herefter
- signaler, der angiver overgangen mellem forskellige drifts- og strømsystemer
- hastighedsbegrænsninger for de forskellige kategorier af tog, som lokomotivføreren fører
- de topografiske strækningsprofiler
- særlige bremseteknikker, f.eks. på strækninger med stærke fald
- særlige driftsforhold: særlige signaler, skilte, afgangsvilkår m.v.

4. SIKKERHEDSREGLER

Lokomotivføreren skal:

- først kunne sætte toget i bevægelse, når alle reglementets betingelser er opfyldt (køreplan, ordre eller signal til afgang, i givet fald omstilling af signal osv.)
- kunne iagttage signalerne (på strækningen eller i kabinen), afkode dem uden tøven eller fejl og handle som foreskrevet
- køre sikkert i overensstemmelse med de særlige driftsformer: særlige kørselstyper efter ordre, midlertidige hastighedsbegrænsninger, kørsel mod sædvanlig retning, tilladelse til at køre frem, når signal viser »fare«, rangering, vending, kørsel gennem sporarbejder osv.
- stoppe efter køreplanen eller ekstraordinært efter ordre og eventuelt betjene passagererne under disse stop, bl.a. ved at åbne og lukke dørene.

5. KØRSEL MED TOGET

Lokomotivføreren skal kunne:

- bestemme sin position på den strækning, han kører på, til enhver tid
- benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene
- tilpasse kørslen med toget til køreplanen og eventuelle anvisninger om energibesparelse under hensyntagen til trækraftens, togets, strækningens og miljøets egenskaber.

6. USÆDVANLIGE TILDRAGELSER

Lokomotivføreren skal:

- kunne være agtpågivende over for usædvanlige tildragelser på infrastrukturen og i omgivelserne i den udstrækning, kørslen af toget tillader det: signaler, spor, energiforsyning, niveauskæringer, sporomgivelser, anden trafik
- kunne bedømme afstanden til hindringer
- hurtigst muligt kunne underrette infrastrukturforvalteren om, hvilke usædvanlige forhold han har iagttaget og hvor, og sikre sig, at modtageren har forstået beskeden
- kunne tage hensyn til infrastrukturen, varetage eller træffe foranstaltninger til at varetage trafikens og personers sikkerhed, hver gang det er nødvendigt.

7. DRIFTSHÆNDELSE OG –ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE TIL FØLGE

Lokomotivføreren skal kunne:

- træffe foranstaltninger til at sikre toget og tilkalde hjælp i tilfælde af ulykker med personskade til følge
- afgøre, hvor toget bør standses i tilfælde af brand, og om nødvendigt lette evakueringen af passagererne
- give de nødvendige oplysninger om branden så hurtigt som muligt, hvis han ikke selv kan slukke den
- underrette infrastrukturforvalteren om disse forhold så hurtigt som muligt
- vurdere, hvorvidt infrastrukturen giver mulighed for, at materiellet kan køre videre, og på hvilke betingelser.

8. SPROGPRØVE

Lokomotivførere, der skal kommunikere med infrastrukturforvalteren om vigtige sikkerhedsmæssige spørgsmål, skal have sprogkunderskaber i det sprog, der opgives af den pågældende infrastrukturforvalter. Sprogkunderskaberne skal give mulighed for aktiv og effektiv kommunikation i rutinemæssige situationer, vanskelige situationer og nødsituationer.

De skal kunne anvende de meddelelser og den kommunikationsmetode, der er omhandlet i TSI'en »driftsindhold«. Lokomotivførere skal kunne kommunikere på niveau 3 i nedenstående tabel:

Sprog- og kommunikationsniveau

De mundtlige kvalifikationer på et sprog kan opdeles i fem niveauer:

Niveau	Beskrivelse
5	<ul style="list-style-type: none"> — kan afpasse sit sprog efter enhver samtalepartner — kan give udtryk for en opfattelse — kan forhandle — kan overtale — kan rådgive
4	<ul style="list-style-type: none"> — kan håndtere helt uforudsete situationer — kan fremsætte formodninger — kan argumentere for sin opfattelse
3	<ul style="list-style-type: none"> — kan håndtere konkrete situationer, der indebærer et uforudset element — kan give en beskrivelse — kan føre en enkel samtale
2	<ul style="list-style-type: none"> — kan håndtere enkle, konkrete situationer — kan stille spørgsmål — kan besvare spørgsmål
1	<ul style="list-style-type: none"> — kan udtrykke sig med brug af udenadlærte sætninger

*BILAG VII***HYPPIGHEDEN AF PRØVER**

De regelmæssige prøver skal som et minimum afholdes med følgende intervaller:

- a) sprogkunderskaber (kun for ikke-indfødte sprogbrugere): hvert tredje år eller efter fravær på over et år
 - b) infrastrukturkendskab (herunder kendskab til strækninger og driftsregler): hvert tredje år eller efter fravær på over et år på den relevante strækning
 - c) kendskab til det rullende materiel: hvert tredje år.
-