

Euroopan unionin virallinen lehti

L 315

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

50. vuosikerta

3. joulukuuta 2007

Sisältö

I EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen on pakollista

ASETUKSET

- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 1
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 14
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1372/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, yhteisön työvoimaa koskevan otantatutkimuksen järjestämisestä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 577/98 muuttamisesta ⁽¹⁾ 42

DIREKTIIVIT

- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta 44
- ★ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä 51

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

Hinta: 18 EUR

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyypillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyypillä ja merkitty tähdellä.

I

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen on pakollista)

ASETUKSET

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1370/2007,

annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,

rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 ja 89 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Perustamissopimuksen 16 artiklassa vahvistetaan yleistä taloudellista etua koskevien palvelujen tärkeä asema unionin yhteisten arvojen joukossa.

(2) Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sovelletaan perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä.

(3) Perustamissopimuksen 73 artikla on erityismääräys (*lex specialis*) suhteessa 86 artiklan 2 kohtaan. Siinä vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin maaliikennealalla.

(4) Komission 12 päivänä syyskuuta 2001 julkaiseman valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka 2010: valintojen aika” päätavoitteita ovat turvallisten, tehokkaiden ja korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen takaaminen säännellyllä kilpailulla, joka samalla takaa julkisten henkilöliikennepalvelujen avoimuuden ja suorituskyvyn, ottaen huomioon sosiaaliset ja ympäristöön ja aluekehitykseen liittyvät tekijät, tai tiettyjen hintaehtojen tarjoaminen määrätuille matkustajaryhmille, kuten eläkeläisille, sekä sellaisten eri jäsenvaltioista peräisin olevien kuljetusyritysten välisten erojen poistaminen, jotka voivat vääristää kilpailua merkittävästi.

(5) Monet yleisen taloudellisen edun kannalta välttämättömät maaliikenteen henkilöliikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on voitava toteuttaa toimia tällaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi. Menetelmiin, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää varmistaakseen julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan, kuuluvat muun muassa seuraavat: yksinoikeuksien myöntäminen julkisen liikenteen harjoittajille, taloudellisen korvauksen antaminen julkisen liikenteen harjoittajille sekä kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien julkisen liikenteen harjoittamista koskevien yleisten sääntöjen asettaminen. Jos jäsenvaltiot päättävät tämän asetuksen mukaisesti olla soveltamatta tätä asetusta tiettyihin yleisiin sääntöihin, niihin olisi sovellettava yleistä valtiontukia koskevaa järjestelyä.

⁽¹⁾ EUVL C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUVL C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. marraskuuta 2001 (EYVL C 140 E, 13.6.2002, s. 262), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 11. joulukuuta 2006 (EUVL C 70 E, 27.3.2007, s. 1) ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 10. toukokuuta 2007. Neuvoston päätös, tehty 18. syyskuuta 2007.

- (6) Monet jäsenvaltiot ovat saattaneet voimaan lainsäädäntöä, joka antaa mahdollisuuden myöntää yksinoikeuksia sekä tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia avointen ja oikeudenmukaisten kilpailumenettelyjen perusteella ainakin osassa niiden julkisen liikenteen markkinoita. Tämän vaikutuksesta jäsenvaltioiden välinen kauppa on kehittynyt merkittävästi, ja monet julkisen liikenteen harjoittajat tarjoavat nykyään julkisia henkilöliikennepalveluja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Kansallisen lainsäädännön muutokset ovat kuitenkin johtaneet sovellettujen menettelyjen välisiin eroihin ja luoneet oikeudellista epävarmuutta julkisen liikenteen harjoittajien oikeuksista ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksista. Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 ⁽¹⁾ ei säädetä siitä, miten julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset olisi tehtävä yhteisössä, eikä myöskään siitä, missä tapauksissa ne olisi kilpailutettava. Asiaa koskeva yhteisön lainsäädäntö olisi siis syytä saattaa ajan tasalle.
- (7) Tehdyt tutkimukset ja sellaisissa jäsenvaltioissa saadut kokemukset, joissa julkisen liikenteen alalla on ollut kilpailua jo useiden vuosien ajan, osoittavat, että liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käyttöönotto asianmukaisin suoja-toimenpitein lisää palvelujen houkuttelevuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa eikä haittaa julkisen liikenteen harjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista. Eurooppa-neuvosto on tukenut tätä lähestymistapaa 28 päivänä maaliskuuta 2000 käynnistetyin niin sanotun Lissabonin prosessin yhteydessä pyytämällä komissiota, neuvostoa ja jäsenvaltioita toimivaltansa puitteissa "nopeuttamaan markkinoiden vapauttamista sellaisilla aloilla kuin ... liikenne".
- (8) Henkilöliikenteen markkinoiden, joilla sääntely on purettu ja joilla ei ole yksinoikeuksia, olisi saatava säilyttää erityispiirteensä ja toimintatapansa siltä osin kuin ne ovat perustamissopimuksessa asetettujen vaatimusten mukaisia.
- (9) Jotta kaikki toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa kansalaisten tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja, pienten ja keskiuurten yritysten edut huomioon ottaen, tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen liikenteen harjoittajan välisessä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritetään julkisen palvelun velvoitteiden luonne
- sekä sovitut korvaukset. Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan.
- (10) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös sisävesien julkiset henkilöliikennepalvelut, tässä asetuksessa ei pidetä suositeltavana säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Sisävesien julkisten henkilöliikennepalvelujen ja, niiltä osin kun ne eivät kuulu erityisen yhteisön oikeuden piiriin, kansallisten merialueiden järjestämiseen on näin ollen sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita, elleivät jäsenvaltiot päättä soveltaa mainittuihin aloihin tätä asetusta. Tämän asetuksen säännökset eivät estä sisävesien ja kansallisten merialueiden palvelujen sisällyttämistä laajempaan taajaman, seudun tai alueen julkisen henkilöliikenteen verkkoon.
- (11) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös tavaraliikenteen palvelut, tässä asetuksessa ei ole perusteltua säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta tavaraliikenteen palvelujen järjestämiseen on näin ollen sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita.
- (12) Yhteisön oikeuden kannalta ei ole merkitystä sillä, ovatko julkisten henkilöliikennepalvelujen tuottajina julkiset vai yksityiset yritykset. Tämä asetus perustuu puolueettomuusperiaatteeseen, kun on kyse perustamissopimuksen 295 artiklan mukaisista omistusoikeutta koskevista säännöistä, perustamissopimuksen 16 artiklan mukaiseen periaatteeseen, joka koskee jäsenvaltioiden vapautta määritellä yleistä taloudellista etua koskevia palveluja, sekä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettuihin toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen.
- (13) Eräitä palveluja, jotka liittyvät usein tiettyyn infrastruktuuriin, tarjotaan lähinnä niiden historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi. Koska tällaisilla toiminnoilla on selvästi toinen tarkoitus kuin julkisen henkilöliikenteen tarjoamisella, niiden ei tarvitse kuulua julkisen palvelun vaatimuksiin sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen soveltamisalaan.
- (14) Kun toimivaltaiset viranomaiset vastaavat julkisen liikenneverkon organisoinnista, liikennepalvelun tosiasiallisen toteuttamisen lisäksi tämä organisointi voi sisältää useita muita toimintoja ja tehtäviä, jotka toimivaltaisten viranomaisten on voitava joko suorittaa itse tai antaa kokonaan tai osittain ulkopuolisen tahon tehtäväksi.

⁽¹⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Pitkäaikaiset sopimukset voivat johtaa siihen, että markkinat suljetaan tarpeettoman pitkäksi ajaksi, mikä vähentää kilpailupaineeseen liittyviä etuja. Jotta kilpailu vääristyisi mahdollisimman vähän ja jotta samalla voitaisiin varmistaa palvelujen laatu, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten olisi oltava määräaikaista. Sopimusta voitaisiin pidentää, edellyttäen että liikennepalvelun käyttäjät suhtautuvat siihen myönteisesti. Tässä yhteydessä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pidentämisen enintään puolella niiden alkuperäisestä kestosta on oltava mahdollista silloin, kun julkisen liikenteen harjoittajan on investoitava omaisuuteen, jonka hankintamenon poistoaika on poikkeuksellisen pitkä, ja perustamissopimuksen 299 artiklassa määriteltujen syrjäisimpien alueiden osalta niihin liittyvistä erityispiirteistä ja rajoituksista johtuen. Lisäksi, jos julkisen liikenteen harjoittaja tekee poikkeuksellisen suuria investointeja infrastruktuuriin tai liikkuvaan kalustoon ja ajoneuvoihin, pidentämisen pitäisi olla mahdollista tätä pidemmäksi ajaksi, edellyttäen, että sopimus tehdään oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.
- (16) Jos julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen voi johtaa julkisen liikenteen harjoittajan vaihtumiseen, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava velvoittaa valitut julkisen liikenteen harjoittajat soveltamaan työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltion lainsäädännön lähentämisestä 12 päivänä maaliskuuta 2001 annetun neuvoston direktiivin 2001/23/EY⁽¹⁾ säännöksiä. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita turvaamasta muita kuin direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettujen työntekijöiden oikeuksien siirtoa koskevia ehtoja ja ottamasta siinä yhteydessä tarvittaessa huomioon kansallisissa laeissa, asetuksissa tai hallinnollisissa määräyksissä tai työmarkkinaosapuolten välillä tehdyissä työehtosopimuksissa tai muissa työmarkkinaosapuolten välisissä sopimuksissa vahvistetut työehtoihin liittyvät vaatimukset.
- (17) Toimivaltaiset viranomaiset voivat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti vapaasti asettaa sosiaalisia ja laadullisia ehtoja ylläpitääkseen ja parantaakseen julkisen palvelun velvoitteiden laatuvaatimuksia, jotka koskevat esimerkiksi työoloja koskevia vähimmäisehtoja, matkustajan oikeuksia, liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita, ympäristönsuojelua, matkustajien ja työntekijöiden turvallisuutta sekä työehtosopimukseen perustuvia velvoitteita ja muita sääntöjä ja sopimuksia, jotka koskevat työpaikkaa ja sosiaalista suojelua paikassa, jossa palvelu tarjotaan. Avoimien ja vertailtavissa olevien kilpailuolosten varmistamiseksi liikenteenharjoittajien välillä ja sosiaalisen polkumyynnin riskin välttämiseksi voivat toimivaltaiset viranomaiset asettaa erityisiä sosiaalisia ja palvelun laatua koskevia vaatimuksia.
- (18) Jollei kansallisen lainsäädännön asiaa koskevista säännöksistä muuta johdu, paikallisilla viranomaisilla, tai ellei sellaisia ole, kansallisilla viranomaisilla, on mahdollisuus tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluita hallintoalueellaan tai antaa ne sisäisen liikenteenharjoittajan hoidettavaksi ilman kilpailumenettelyä. Tätä sisäisen tuotannon mahdollisuutta on kuitenkin valvottava tarkasti, jotta varmistetaan tasapuoliset kilpailuedellytykset. Integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoavan toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten ryhmittymän yhdessä tai jäsentensä välityksellä olisi huolehdittava tarvittavasta valvonnasta. Lisäksi itse liikennepalveluja tarjoavaa toimivaltaista viranomaista tai sisäistä liikenteenharjoittajaa olisi estettävä osallistumasta tarjouskilpailumenettelyyn tämän viranomaisen hallintoalueen ulkopuolella. Sisäistä liikenteenharjoittajaa valvovan viranomaisen olisi myös voitava estää tätä liikenteenharjoittajaa osallistumasta hallintoalueellaan järjestettyihin tarjouskilpailuihin. Sisäisen liikenteenharjoittajaa toimintaa koskevat rajoitukset eivät vaikuta mahdollisuuteen tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua, jos ne koskevat rautatieliikennettä mutteivät muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. Lisäksi raskasta raideliikennettä koskevien sopimusten tekeminen ilman tarjouskilpailua ei vaikuta toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen tehdä sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa julkisia henkilöliikennepalveluja koskevia sopimuksia muiden raideliikennemuotojen, kuten metro- tai raitiotieliikenteen, osalta.
- (19) Alihankinta saattaa tehostaa julkista henkilöliikennettä, ja sen ansiosta muutkin yritykset kuin julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen saanut julkisen liikenteen harjoittaja voivat osallistua markkinoille. Julkisten varojen järkevän käytön kannalta toimivaltaisten viranomaisten olisi kuitenkin voitava määrittää julkisia henkilöliikennepalveluja koskevien alihankintasopimusten tekemistä koskevat säännöt, erityisesti sisäisen liikenteenharjoittajan suorittamien palvelujen osalta. Alihankkijaa ei saisi myöskään estää osallistumasta tarjouskilpailuihin toimivaltaisten viranomaisten hallintoalueella. Toimivaltaisen viranomaisen tai sen sisäisen liikenteenharjoittajan on valittava alihankkija yhteisön oikeuden mukaisesti.
- (20) Kun viranomainen päättää antaa yleishyödyllisen palvelutehtävän ulkopuoliselle taholle, sen on valittava julkisen liikenteen harjoittaja perustamissopimuksen 43–49 artiklasta johtuvan julkisia hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskevan yhteisön oikeuden sekä avoimuusperiaatteen ja yhtäläisen kohtelun periaatteen mukaisesti. Tämän asetuksen säännösten tarkoituksena ei ole vaikuttaa viranomaisten velvoitteisiin, joita niillä on julkisia hankintoja koskevien direktiivien perusteella, silloin kun julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset kuuluvat niiden soveltamisalaan.

⁽¹⁾ EYVL L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Tehokas oikeussuoja olisi taattava vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY ⁽¹⁾ ja julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ⁽²⁾ mukaisesti myönnettävien sopimusten ohella myös, kun on kyse muista tämän asetuksen mukaisesti myönnettävistä sopimuksista. Tarvitaan tehokas muutoksenhakumenettely, ja sen olisi soveltuvin osin oltava vastaavanlainen kuin julkisia tavaranhankintoja ja rakennusurakoita koskeviin sopimuksiin liittyvien muutoksenhakumenettelyjen soveltamista koskevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetussa neuvoston direktiivissä 89/665/ETY ⁽³⁾ tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjä koskevien yhteisön sääntöjen soveltamiseen liittyvien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovittamisesta 25 päivänä helmikuuta 1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/13/ETY ⁽⁴⁾ vahvistettu asianomainen menettely.
- (22) Joitakin tarjouskilpailuja varten toimivaltaisten viranomaisten on tarpeen määritellä ja kuvata monimutkaisia järjestelmiä. Sen vuoksi näillä viranomaisilla olisi oltava oikeus neuvotella tällaisessa tapauksessa sopimuksia tehdessään yksityiskohdista joidenkin tai kaikkien mahdollisten julkisen liikenteen harjoittajien kanssa sen jälkeen, kun tarjoukset on jätetty.
- (23) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiselle silloin, kun sopimuksen arvo on pieni tai se koskee lyhyitä matkoja. Silloin kun sopimuksen arvo on suurempi tai se koskee pidempiä matkoja, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava ottaa huomioon pienten ja keski suurten yritysten erityistarpeet. Toimivaltaisilla viranomaisilla ei tulisi olla oikeutta jakaa sopimuksia tai verkostoja tarjouskilpailun välttämiseksi.
- (24) Kun palvelujen tarjoaminen on vaarassa keskeytyä, toimivaltaisilla viranomaisilla pitäisi olla oikeus toteuttaa ennen uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä lyhytaikaisia kiireellisiä toimia, jotka ovat kaikkien tässä asetuksessa säädettyjen sopimuksen tekoa koskevien ehtojen mukaisia.
- (25) Rautateiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyviä suuria investointeja ja infrastruktuurikustannuksia koskevia erityiskysymyksiä. Komissio teki maaliskuussa 2004 ehdotuksen yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ⁽⁵⁾ muuttamisesta siten, että kaikille yhteisön rautatieyrittäjille annetaan mahdollisuus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen. Tämän asetuksen tarkoituksena on laatia lainsäädäntökehys julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille ja/tai yksinoikeuksille, muttei rautatieliikenteen palvelumarkkinoiden avaaminen edelleen.
- (26) Koska kyseessä ovat julkiset palvelut, tämä asetus antaa kullekin toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden valita julkisista henkilöliikennepalveluista vastaava liikenteenharjoittaja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kautta. Ottaen huomioon jäsenvaltioiden alueellisten järjestelyjen erot, on perusteltua, että toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua.
- (27) Toimivaltaisten viranomaisten myöntämät korvaukset julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi olisi laskettava siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Kun toimivaltainen viranomainen aikoo tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, sen olisi noudatettava myös yksityiskohtaisia sääntöjä, joilla varmistetaan asianmukainen korvaus ja joilla pyritään tehokkaisiin ja korkealaatuisiin palveluihin.
- (28) Ottamalla liitteessä esitetyssä laskentamallissa asianmukaisesti huomioon julkista palvelua koskevien velvoitteiden täyttämisen vaikutukset julkisen henkilöliikenteen kysyntään toimivaltainen viranomainen ja julkisen liikenteen harjoittaja voivat todistaa välttäneensä liialliset korvaukset.
- (29) Suunnitellessaan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä, lukuun ottamatta kiireellisiä toimia ja lyhyitä matkoja koskevia sopimuksia, toimivaltaisten viranomaisten olisi toteutettava tarvittavat toimet tiedottaakseen vähintään vuosi etukäteen, että ne aikovat tehdä tällaisen sopimuksen, jotta mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat ehtivät reagoida.
- (30) Ilman tarjouskilpailua tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten avoimuutta olisi lisättävä.

⁽¹⁾ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston direktiivillä 2006/97/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 107).

⁽²⁾ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston direktiivillä 2006/97/EY.

⁽³⁾ EYVL L 395, 30.12.1989, s. 33, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 92/50/ETY (EYVL L 209, 24.7.1992, s. 1).

⁽⁴⁾ EYVL L 76, 23.3.1992, s. 14, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/97/EY.

⁽⁵⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Koska toimivaltaiset viranomaiset ja julkisen liikenteen harjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen tämän asetuksen säännöksiin, siirtymäkausijärjestelyt ovat tarpeen. Jotta julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voitaisiin tehdä asteittain tämän asetuksen mukaisesti, jäsenvaltioiden olisi toimitettava edistymisestään komissiolle kertomus kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon jälkeen. Komissio voi ehdottaa tarvittavia toimenpiteitä näiden kertomusten perusteella.
- (32) On todennäköistä, että toimivaltaiset viranomaiset aloittavat siirtymäkauden aikana tämän asetuksen säännösten soveltamisen eri ajankohtina. Sen vuoksi on mahdollista, että sellaisilta markkinoilta tulevat julkisen liikenteen harjoittajat, joihin tämän asetuksen säännökset eivät ole vielä vaikuttaneet, voivat kyseisen kauden aikana tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia koskevia tarjouksia markkinoilla, jotka on aikaisemmin avattu säännellylle kilpailulle. Välttääkseen oikeasuhtaisen toimen avulla epätasapainon julkisen liikenteen markkinoiden avaamisessa, toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus kieltäytyä siirtymäkauden jälkimmäisellä puoliskolla sellaisten yritysten tarjouksista, joiden tarjoamien julkisten liikennepalvelujen arvosta enemmän kuin puolet ei perustu tämän asetuksen mukaisiin sopimuksiin. Edellytyksenä on, että tätä mahdollisuutta käytetään ilman syrjintää ja siitä päätetään ennen tarjouspyynnön esittämistä.
- (33) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH, 24 päivänä heinäkuuta 2003 antamansa tuomion ⁽¹⁾ 87–95 kohdassa, etteivät julkisista palveluista maksettavat korvaukset ole perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuja etuja, jos neljä kumulatiivista edellytystä täyttyy. Jos nämä edellytykset eivät täyty mutta perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan yleiset soveltamisedellytykset täyttyvät, julkisista palveluista maksettavat korvaukset ovat valtiontukea, johon sovelletaan perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklaa.
- (34) Julkisista palveluista maksettavat korvaukset voivat olla tarpeellisia maaliikenteen henkilöliikenteen alalla, jotta julkisista palveluista vastaavat yritykset voivat toimia sellaisten periaatteiden pohjalta ja sellaisissa olosuhteissa, jotka tekevät niiden tehtävien täyttämisen mahdolliseksi. Tällaiset korvaukset voivat olla tietyin edellytyksin perustamissopimuksen mukaisia sen 73 artiklan nojalla. Ensinnäkin korvauksen tarkoituksena on oltava sellaisten palvelujen tarjonnan varmistaminen, jotka ovat tosiasiallisesti perustamissopimuksessa tarkoitettuja yleishyödyllisiä palveluja. Toiseksi kilpailun perusteettoman vääristymisen ehkäisemiseksi korvaukset eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi, ottaen huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullisen voiton.
- (35) Toimivaltaisten viranomaisten tämän asetuksen säännösten mukaisesti maksamista korvauksista ei siis tarvitse tehdä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä ennakoilmoitusta.
- (36) Tällä asetuksella korvataan asetus (ETY) N:o 1191/69, joten mainittu asetus olisi kumottava. Kolmen vuoden siirtymäkaudella helpotetaan sellaisten julkisille tavaraliikennepalveluille maksettujen korvausten vähittäistä lopettamista, joihin komissio ei ole antanut lupaa perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan mukaisesti. Muiden kuin tämän asetuksen soveltamisalaa kuuluvien julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyvien korvausten, joihin saattaa kuulua perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea, olisi oltava perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan mukaisia, sekä yhteisöjen tuomioistuimen näihin liittyvän oikeuskäytännön ja erityisesti sen edellä mainitussa asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH antaman tuomion mukaisia. Tarkastellessaan tällaisia tapauksia komission olisi siksi sovellettava tämän asetuksen mukaisia periaatteita tai tarvittaessa yleisiä taloudellisia etuja koskevien palvelujen alan muuta lainsäädäntöä.
- (37) Tämän asetuksen soveltamisala kattaa tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70 ⁽²⁾ soveltamisalan. Mainittu asetus katsotaan vanhentuneeksi, koska siinä rajoitetaan perustamissopimuksen 73 artiklan soveltamista varmistamatta asianmukaista oikeudellista perustaa nykyisten investointijärjestelmien hyväksymiselle erityisesti siltä osin kuin on kyse investoinneista liikenneinfrastruktuureihin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuussopimusten perusteella. Näin ollen asetus olisi kumottava, jotta perustamissopimuksen 73 artiklaa voidaan soveltaa alan jatkuvaan kehitykseen paremmin soveltuvalla tavalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän asetuksen ja yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 ⁽³⁾ soveltamista. Asianomaisten yhteisöjen sääntöjen soveltamisen helpottamiseksi edelleen komissio ehdottaa valtion tukea koskevia suuntaviivoja rautatieinvestoinneille, mukaan lukien investoinnit infrastruktuureihin, vuoden 2007 kuluessa.
- (38) Komission olisi laadittava kertomus, jotta voidaan arvioida tämän asetuksen soveltamista ja julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjontaa yhteisössä, erityisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen laatua ja ilman tarjouskilpailua tehtävien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten vaikutusta. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää tarvittavia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi,

⁽¹⁾ Kok. 2003, s. I-7747.

⁽²⁾ EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 543/97 (EYVL L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1791/2006 (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 1).

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteisön oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaa sellaisen yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Tätä varten asetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrätessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta.

2. Tätä asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen lukuun ottamatta liikennettä, jota harjoitetaan lähinnä sen historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta sisävesien ja rajoittamatta palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92⁽¹⁾ soveltamista, kansallisten merialueiden julkiseen henkilöliikenteeseen.

3. Tätä asetusta ei sovelleta direktiivin 2004/17/EY 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tai direktiivin 2004/18/EY 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin julkisiin käyttöoikeusurakoihin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) 'julkisella henkilöliikenteellä' yleistä taloudellista etua koskevia henkilöliikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä;
- b) 'toimivaltaisella viranomaisella' jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella, tai muuta elintä, jolle on annettu tällaiset valtuudet;

- c) 'toimivaltaisella paikallisella viranomaisella' toimivaltaista viranomaista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen;
- d) 'julkisen liikenteen harjoittajalla' julkista tai yksityistä yritystä tai yritysryhmittymää, joka harjoittaa julkista henkilöliikennettä, tai julkisyhteisöä, joka tarjoaa julkisia henkilöliikennepalveluja;
- e) 'julkisen palvelun velvoitteella' vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta;
- f) 'yksinoikeudella' oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;
- g) 'julkisesta palvelusta maksettavalla korvauksella' kaikkia etuja, erityisesti taloudellisia etuja, joita toimivaltainen viranomainen antaa suoraan tai välillisesti julkisista varoista julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisaikana tai tähän aikaan liittyen;
- h) 'ilman tarjouskilpailua tekemisellä' sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä;
- i) 'julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen palvelun velvoitteiden alaisen julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,
 - joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa, tai
 - jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;
- j) 'sisäisellä liikenteenharjoittajalla' oikeudellisesti erillistä yksikköä, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt;

⁽¹⁾ EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) 'arvolla' julkisen henkilöliikenteen palvelun, reitin, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai korvausjärjestelmän arvoa, joka vastaa julkisen liikenteen harjoittajan tai harjoittajien saamaa kokonaiskorvausta ilman arvonlisäveroa, mukaan luettuina kaikenlaiset viranomaisilta saadut korvaukset sekä matkalippujen myynnistä saadut tulot, joita ei tilitetä kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;
- l) 'yleisellä säännöllä' toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa;
- m) 'integroiduilla julkisilla henkilöliikennepalveluilla' määrättyllä maantieteellisellä alueella tarjottavia yhdistettyjä liikennepalveluja, joiden osalta käytetään samaa tiedotuspalvelua, lippujärjestelmää ja aikataulua.

3 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja yleiset säännöt

1. Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, julkisen palvelun velvoitteista, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, voidaan myös antaa yleisiä sääntöjä. Toimivaltainen viranomainen korvaa julkisen liikenteen harjoittajalle yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevat positiiviset tai negatiiviset taloudelliset nettovaikutukset 4 ja 6 artiklassa ja liitteessä olevien periaatteiden mukaisesti siten, että vältetään liiallisia korvauksia, sen estämättä, että toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus sisällyttää julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin julkisen palvelun velvoitteita, joilla vahvistetaan enimmäishintoja.
3. Jäsenvaltiot voivat olla soveltamatta tätä asetusta yleisiin sääntöihin, jotka koskevat taloudellisia korvauksia sellaisista julkisen palvelun velvoitteista, joilla vahvistetaan enimmäishinnat koululaisille, opiskelijoille, harjoittelijoille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan soveltamista. Näistä yleisistä säännöistä on ilmoitettava perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti. Ilmoituksessa on annettava täydelliset tiedot toimenpiteestä ja erityisesti yksityiskohtaiset tiedot laskentamenetelmästä.

4 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

1. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on
 - a) määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä maantieteelliset alueet, joita sopimus ja säännöt koskevat;

- b) määritettävä etukäteen puolueettomalla ja avoimella tavalla
 - i) parametrit, joiden perusteella mahdollinen korvaus lasketaan, ja
 - ii) mahdollisesti myönnettyjen yksinoikeuksien luonne ja laajuus

siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Jäljempänä 5 artiklan 2, 4, 5 ja 6 kohdan mukaisesti tehdyissä julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa parametrit on määritettävä siten, ettei yksikään korvaus voi ylittää määrää, joka on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevien taloudellisten nettovaikutusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon julkisen liikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto.

- c) määriteltävä palvelujen tarjoamiseen liittyvien kustannusten jakamista koskevat järjestelyt. Näihin kustannuksiin voivat sisältyä erityisesti henkilöstökustannukset, energiakustannukset, infrastruktuurin käyttömaksut, julkisen liikenteen ajoneuvojen, liikkuvan kaluston ja henkilöliikennepalvelujen toiminnan kannalta tarpeellisten laitteistojen huolto- ja korjauskustannukset sekä kiinteät kustannukset ja riittävä tuotto omalle pääomalle.

2. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä matkalippujen myynnistä saatavien tulojen jakamista koskevat järjestelyt, joiden mukaan tulot joko pitää julkisen liikenteen harjoittaja tai ne tilitetään toimivaltaiselle viranomaiselle taikka jaetaan näiden kesken.

3. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten on oltava määräaikaaisia. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään 15 vuotta, kun on kyse rautateiden henkilöliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen palveluista. Useisiin liikennemuotoihin liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaika saa olla enintään 15 vuotta, jos rautatieliikenne tai muut raideliikennemuodot edustavat yli 50:tä prosenttia kyseisten palveluiden arvosta.

4. Omaisuuden hankintamenojen poistoon liittyvät ehdot huomioon ottaen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voidaan tarvittaessa pidentää enintään 50 prosentilla, jos julkisen liikenteen harjoittaja antaa käyttöön omaisuutta, joka on merkittävää suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien henkilöliikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvaroihin ja jota käytetään pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin.

Jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset, 3 kohdan mukaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaika voidaan pidentää syrjäisimmillä alueilla enintään 50 prosentilla.

Jos perusteena ovat infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään poikkeukselliseen investointiin liittyvät pääoman poistot ja jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voi olla pidempi. Avoimuuden varmistamiseksi toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava tässä tapauksessa komissiolle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja perusteet sen pidemmälle voimassaoloajalle.

5. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että valittu julkisen liikenteen harjoittaja myöntää kyseisten palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet, jotka se olisi saanut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitetun luovutuksen perusteella, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisen lainsäädännön ja yhteisön oikeuden soveltamista, työmarkkinaosapuolten välillä tehdyt työehtosopimukset mukaan lukien. Kun toimivaltaiset viranomaiset edellyttävät julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen työehtoihin liittyvien vaatimusten noudattamista, tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on oltava luettelo kyseisestä henkilöstöstä ja niissä on avoimesti annettava yksityiskohtaiset tiedot henkilöstön sopimusperusteisista oikeuksista sekä niistä edellytyksistä, joiden mukaisesti työntekijöiden katsotaan liittyvän palveluihin.

6. Jos toimivaltaiset viranomaiset asettavat kansallisen lainsäädännön mukaisesti laatuvaatimuksia julkisen liikenteen harjoittajalle, laatuvaatimukset on sisällytettävä tarjouskilpailumenettelyä koskeviin asiakirjoihin ja julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin.

7. Tarjousasiakirjoista ja julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista on ilmentävä avoimella tavalla, onko alihankinta mahdollinen ja jos on, missä laajuudessa. Jos alihankinnat ovat mahdollisia, julkisen henkilöliikenteen palvelujen hallinnointiin ja hoitamiseen tämän asetuksen mukaisesti valittu liikenteenharjoittaja veloitetaan hoitamaan itse suurin osa julkisen henkilöliikenteen palveluista. Kun on kyse julkisia palveluhankintoja koskevasta sopimuksesta, joka kattaa samanaikaisesti julkisen henkilöliikennepalveluiden suunnittelun, rakentamisen ja hoitamisen, voidaan kyseisten palveluiden hoitaminen järjestää täysimääräisesti alihankintana. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on kansallisen lainsäädännön ja yhteisön oikeuden mukaisesti määritettävä alihankintaan sovellettavat ehdot.

5 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY, tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, sikäli kuin sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2–6 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroitua julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt, ellei tämä ole kiellettyä kansallisen lainsäädännön nojalla. Silloin, kun toimivaltainen paikallinen viranomainen tekee tällaisen päätöksen, sovelletaan seuraavia säännöksiä:

- a) Sen määrittämiseksi, onko toimivaltaisella paikallisella viranomaisella edellä tarkoitettu määräysvalta, on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johtotai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia päätöksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus ja määräysvalta. Yhteisön oikeuden mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen 100 prosentin omistusosuus, erityisesti, kun on kyse julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista, ei ole ehdoton edellytys tässä kohdassa tarkoitetun määräysvallan vahvistamiselle edellyttäen, että määräysvalta voidaan vahvistaa muiden tekijöiden pohjalta.
- b) Tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien yksiköiden, joihin kyseisellä liikenteenharjoittajalla on vähäistäkin vaikutusvaltaa, julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä toiminta tapahtuu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueella, siitä huolimatta, että toimintaan voi liittyä muita reittejä tai lisätoimintoja, jotka ulottuvat toisen toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueelle, ja että nämä liikkeenharjoittajat ja yksiköt eivät osallistu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.
- c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, sisäinen liikenteenharjoittaja voi osallistua oikeudenmukaisiin tarjouskilpailuihin kaksi vuotta ennen sen kanssa ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen päättymistä edellyttäen, että tämän sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien henkilöliikennepalvelujen osalta on tehty lopullinen päätös oikeudenmukaisen tarjouskilpailun järjestämisestä ja että sisäisellä liikenteenharjoittajalla ei ole muita julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty sen kanssa ilman tarjouskilpailua.
- d) Ellei toimivaltaista paikallista viranomaista ole, a–c alakohdassa sovelletaan kansalliseen viranomaiseen muun kuin valtakunnallisen maantieteellisen alueen hyväksi edellyttäen, että sisäinen liikenteenharjoittaja ei osallistu julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseen koskeviin tarjouskilpailuihin, jotka järjestetään sen alueen ulkopuolella, jonka osalta julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty.

- e) Jos kyseessä on 4 artiklan 7 kohdan mukainen alihankintaa koskevan sopimuksen tekeminen, sisäinen liikenteenharjoittaja on velvollinen hoitamaan suurimman osan julkisista henkilöliikennepalveluista itse.

3. Toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu muuhun ulkopuoliseen tahoon kuin sisäiseen liikenteenharjoittajaan, on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella lukuun ottamatta 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava edellä mainittuja periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset.

4. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä ilman tarjouskilpailua julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa tai jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa.

Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 23 ajoneuvoa, edellä mainittuja enimmäismääriä voidaan korottaa joko alle 2 000 000 euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 600 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.

5. Kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä, toimivaltaisen viranomaisen voi toteuttaa kiireellisiä toimia. Kiireellisenä toimena voi olla sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua tai muodollinen sopimus julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkamisesta tai vaatimus tarjota tiettyjä julkisia palveluita. Julkisen liikenteen harjoittajalla on oikeus valittaa päätöksestä, jolla sille asetetaan velvoite tarjota tiettyjä julkisia palveluita. Sopimuksen saa tehdä tai sitä saa jatkaa kiireellisellä toimella tai sopimusta koskevan määräyksen saa tehdä ainoastaan kahdeksi vuodeksi.

6. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitioliikennettä. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.

7. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 2–6 kohdan mukaisesti tehty päätökset voidaan tutkia uudelleen tehokkaasti ja nopeasti sellaisen henkilön hakemuksesta, joka joko on tavoitellut tai on tavoittelemassa tiettyä sopimusta ja jonka etua väitetty virheellinen menettely on vahingoittanut tai saattaa vahingoittaa sillä perusteella, että kyseiset päätökset ovat vastoin yhteisön oikeutta tai sen voimaan saatamiseksi annettuja kansallisia säännöksiä.

Jos muutoksenhakuelimet eivät ole tuomioistuimia, niiden on aina perusteltava päätöksensä kirjallisesti. Lisäksi tällaisessa tapauksessa on huolehdittava siitä, että muutoksenhakuelimen väitetty oikeudenvastainen toimenpide tai sille kuuluvan toimivallan käyttöön liittyvä virhe voidaan saattaa tuomioistuimen tai muun sellaisen elimen tutkittavaksi, joka on perustamissopimuksen 234 artiklassa tarkoitettu tuomioistuin ja joka on riippumaton sekä hankintaviranomaiseen että muutoksenhakuelimeen nähden.

6 artikla

Julkisista palveluista maksettavat korvaukset

1. Kaikkien korvausten, jotka liittyvät yleiseen sääntöön tai julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, on oltava 4 artiklan säännösten mukaisia riippumatta siitä, kuinka sopimus on tehty. Kaiken luonteisten korvausten, jotka liittyvät 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on lisäksi oltava liitteen säännösten mukaisia.

2. Jäsenvaltioiden on komission kirjallisesta pyynnöstä toimitettava sille kolmen kuukauden kuluessa tai pyynnössä ilmoitetussa pidemmässä määräajassa kaikki tiedot, joita komissio pitää tarpeellisina voidakseen arvioida, ovatko maksetut korvaukset tämän asetuksen mukaisia.

7 artikla

Julkaiseminen

1. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa yhdistelmäraportti, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut julkisen liikenteen harjoittajat sekä korvaukset, joita niille on maksettu, ja yksinoikeudet, joita niille on myönnetty korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä. Raportissa erotetaan toisistaan linja-autoliikenne ja raideliikenne ja sen pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä, laatua ja rahoitusta, ja siinä on tarpeen mukaan annettava tietoja myönnettyjen yksinoikeuksien luonteesta ja laajuudesta.

2. Toimivaltaisen viranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään vuosi ennen tarjouskilpailumenettelyn aloittamista tai vuosi ennen sopimuksen tekemistä ilman tarjouskilpailua *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistaan vähintään seuraavat tiedot:

- a) toimivaltaisen viranomaisen nimi ja yhteystiedot;
- b) suunniteltu sopimuksentekomenettely;
- c) palvelut ja alueet, joita sopimus mahdollisesti koskee.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää olla julkaisematta näitä tietoja, jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus koskee alle 50 000 kilometrin henkilöliikennepalvelujen tarjoamista vuodessa.

Jos kyseiset tiedot muuttuvat niiden julkaisemisen jälkeen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava mahdollisimman pian oikaisu. Oikaisu ei vaikuta ilman tarjouskilpailua tehtävää sopimusta tai tarjouskilpailua koskevien järjestelyjen aloituspäivään.

Tätä kohtaa ei sovelleta 5 artiklan 5 kohtaan.

3. Kun kyseessä on 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu rautatie-liikenteeseen liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten suora tekeminen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava seuraavat tiedot vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä:

- a) palvelun tarjoajan nimi ja sen omistussuhteet sekä tarpeen mukaan oikeudellista valvontaa harjoittavan osapuolen nimi;
- b) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kesto;
- c) suoritettavien henkilöliikennepalvelujen kuvaus;
- d) taloudellisen korvauksen parametrien kuvaus;
- e) muun muassa täsmällisyyttä ja luotettavuutta koskevat laatuvaatimukset sekä sovellettavat palkkiot ja seuraamukset;
- f) keskeiseen omaisuuteen liittyvät ehdot.

4. Toimivaltaisen viranomaisen on asiaan liittyvän tahon pyynnöstä toimitettava perustelut päätökselleen tehdä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ilman tarjouskilpailua.

8 artikla

Siirtymäkausi

1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa säädettyjen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY, tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, edellyttäen, että sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2–4 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen 3 päivästä joulukuuta 2019 lukien, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon päättymisestä toimitettava komissiolle edistymisestään kertomus, josta ilmenee 5 artiklan mukaisesti tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mahdollinen asteittainen täytäntöönpano. Jäsenvaltioiden kertomusten perusteella komissio voi ehdottaa jäsenvaltioille osoitettavia aiheellisia toimia.

3. Edellä 2 kohdan soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti

- a) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;
- b) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;
- c) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;
- d) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

Edellä a kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka. Edellä b ja c kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan. Edellä d kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, jos niiden päättymisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia ja edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

4. Edellä 3 kohdan soveltamista rajoittamatta, toimivaltaisilla viranomaisilla on 2 kohdassa tarkoitettujen siirtymäkauden jälkimmäisen puoliskon aikana mahdollisuus estää sellaisia julkisen liikenteen harjoittajia osallistumasta tarjouskilpailuun perustuviin sopimustentekomenettelyihin, jotka eivät voi toimittaa näyttöä siitä, että niiden julkisten liikennepalvelujen arvo, josta ne saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä korvausta tai johon niillä on tämän asetuksen mukaisesti myönnetty yksinoikeus, edustaa vähintään puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta, josta ne saavat korvausta tai johon niillä on yksinoikeus. Tätä ei sovelleta julkisen liikenteen harjoittajiin, jotka harjoittavat tarjouskilpailuun kuuluvia palveluja. Tämän perusteen soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on myönnetty 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna kiireellisenä toimenpiteenä.

Edellä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua mahdollisuutta soveltaessaan toimivaltaisten viranomaisten on toimittava syrjimättömästi ja suljettava pois kaikki mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat, jotka täyttävät kyseisen perusteen, ja ilmoitettava mahdollisille liikenteenharjoittajille päätöksestään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekomenettelyn alussa.

Toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan soveltaa tätä säännöstä vähintään kaksi kuukautta ennen tarjouspyynnön julkaisemista.

9 artikla

Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa

1. Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevien julkisista palveluista tämän asetuksen mukaisesti maksettavien korvausten on sovellettava yhteismarkkinoille. Tällaisista korvauksista ei tarvitse antaa perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tietoa.

2. Jollei perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklasta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat edelleen myöntää liikennealalle muuta kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa tukea perustamissopimuksen 73 artiklan nojalla, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä erityisesti:

- a) ennen infrastruktuurikustannusten jakamista koskevien yhteisten sääntöjen voimaantuloa, kun tuki myönnetään yrityksille, joiden on vastattava käyttämästään infrastruktuurista aiheutuvista kustannuksista silloin, kun muihin yrityksiin ei kohdistu tällaista rasitetta. Myönnettävän tuen määrää määriteltäessä on otettava huomioon ne infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset, joista kilpailevat liikennemuodot eivät joudu vastaamaan;
- b) kun tuen tarkoituksena on edistää koko yhteisön kannalta taloudellisempien liikennejärjestelmien ja teknologioiden tutkimusta tai kehittämistä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2007.

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
H.-G. PÖTTERING

Tällaisen tuen on rajoituttava tutkimus- ja kehitysvaiheeseen eikä sitä saa käyttää näiden liikennejärjestelmien ja teknologioiden kaupalliseen hyödyntämiseen.

10 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1191/69. Sen säännösten soveltamista julkisiin tavaraliikennepalveluihin jatketaan kuitenkin tämän asetuksen voimaantuloa seuraavien kolmen vuoden aikana.

2. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1107/70.

11 artikla

Kertomukset

Komissio toimittaa 8 artiklan 2 kohdassa säädetyn siirtymäkauden päätyttyä kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan kehittymisestä yhteisössä. Kertomuksessa arvioidaan erityisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen laadun kehittymistä ja ilman tarjouskilpailua tehtävien sopimusten vaikutuksia, ja siihen sisältyy tarvittaessa aiheellisia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 3 päivänä joulukuuta 2009.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
M. LOBO ANTUNES

LIITE

Korvaukseen sovellettavat säännöt 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa

1. Korvaus, joka liittyy 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai yleiseen sääntöön, on laskettava tässä liitteessä esitettyjen sääntöjen mukaisesti.
2. Korvaus ei saa ylittää sitä taloudellisten nettovaikutusten määrää, joka vastaa julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä julkisen liikenteen harjoittajan kustannuksiin ja tuloihin aiheutuvia positiivisia tai negatiivisia kokonaisvaikutuksia. Vaikutukset on arvioitava vertaamalla tilannetta, jossa julkisen palvelun velvoite on täytetty, tilanteeseen, joka olisi vallinnut, jos velvoitetta ei olisi täytetty. Taloudellisen nettovaikutuksen laskemisessa toimivaltainen viranomainen noudattaa seuraavaa mallia:

Kustannukset, jotka aiheutuvat toimivaltaisen viranomaisen/toimivaltaisten viranomaisten määräämästä julkisen palvelun velvoitteesta tai joukosta julkisen palvelun velvoitteita, joka sisältyy julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen ja/tai yleiseen sääntöön,

miinus mahdolliset positiiviset taloudelliset vaikutukset, jotka ovat syntyneet kyseessä olevan julkisen palvelun velvoitteen/velvoitteiden täyttämiseen käytetyssä verkossa,

miinus tariffiin perustuvat tulot tai muut tulot, jotka on saatu kyseessä olevaa julkisen palvelun velvoitetta täytettäessä,

pluss kohtuullinen voitto,

on yhtä kuin taloudellinen nettovaikutus.

3. Julkisen palvelun velvoitteen täyttämisenä voi olla myönteinen vaikutus liikenteenharjoittajan muuhunkin kuin julkisen palvelun velvoitetta koskevaan liikenteenharjoittamiseen. Liiallisen korvauksen tai riittämättömän korvauksen välttämiseksi on otettava huomioon mitattavissa olevat taloudelliset vaikutukset liikenteenharjoittajan kyseisiin verkkoihin laskettaessa taloudellista nettovaikutusta.
4. Kustannukset ja tulot on laskettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti.
5. Jos julkisen liikenteen harjoittaja harjoittaa myös muuta toimintaa sen liikenteen lisäksi, jota koskee julkisen palvelun velvoite ja josta sille maksetaan korvausta, kyseisistä julkisista palveluista on avoimuuden lisäämiseksi ja ristiintukemisen välttämiseksi pidettävä erillistä kirjanpitoa, jonka on täytettävä vähintään seuraavat vaatimukset:
 - kustakin toiminnasta on pidettävä erillistä kirjanpitoa, ja kutakin toimintaa vastaavat osuudet omaisuudesta ja kiinteistä kustannuksista on jaettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti,
 - julkisen liikenteen harjoittajan mahdolliseen muuhun toimintaan liittyviä muuttuvia kustannuksia, riittävää osuutta kiinteistä kustannuksista ja kohtuullista voittoa ei saa missään tapauksessa kattaa kyseisellä julkisella palvelulla,
 - julkisen palvelun kustannukset on katettava käyttötuloilla ja viranomaisten maksamilla korvauksilla ilman, että tuloja voi siirtää julkisen liikenteen harjoittajan toiminnan eri alalle.
6. 'Kohtuullisella voitolla' tarkoitetaan alalle kyseisessä jäsenvaltiossa tyypillistä pääoman tuottoa, jossa otetaan huomioon riski, jonka viranomaisen toiminta aiheuttaa julkisen liikenteen harjoittajalle, tai vastaavasti tällaisen riskin puuttuminen.

7. Korvausmenetelmällä on edistettävä seuraavien tekijöiden ylläpitämistä tai kehittämistä:
- julkisen liikenteen harjoittajan tehokas liikkeenjohto, jota voidaan arvioida objektiivisesti, ja
 - riittävän korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen tarjonta.
-

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1371/2007,**annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,****rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 31 päivänä heinäkuuta 2007 hyväksymän yhteisen tekstin ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) On tärkeää, että yhteisen liikennepolitiikan puitteissa turvataan rautatieliikenteen matkustajien käyttäjänoikeudet sekä parannetaan rautateiden matkustajaliikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta, jotta edistettäisiin rautatieliikenteen osuuden kasvua muihin liikennemuotoihin nähden.
- (2) Komission tiedonannossa "Kuluttajapoliittinen strategia vuosiksi 2002–2006" ⁽⁴⁾ asetetaan tavoitteeksi saavuttaa korkeatasoinen kuluttajansuoja liikenteen alalla perustamissopimuksen 153 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (3) Koska rautatiematkustaja on kuljetussopimuksen heikompi osapuoli, matkustajien oikeudet olisi turvattava tässä suhteessa.
- (4) Rautatieliikennepalveluihin liittyviin käyttäjänoikeuksiin kuuluu palvelua koskevien tietojen saanti ennen matkaa ja matkan aikana. Aina kun se on mahdollista, rautatieyritysten ja lipunmyyjien olisi annettava nämä tiedot etukäteen ja mahdollisimman pian.
- (5) Matkaa koskevien tietojen toimittamiseen liittyviä yksityiskohtaisempia vaatimuksia esitetään Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta

19 päivänä maaliskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY ⁽⁵⁾ tarkoite-
tuissa yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä.

- (6) Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksien vahvistamisen olisi perustuttava jo voimassa olevaan kansainvälisen oikeuden järjestelmään, joka on sisällytetty kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyn yleissopimuksen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä muutospöytäkirjalla (vuoden 1999 pöytäkirja), liitteeseen A – yhtenäiset oikeussäännökset sopimuksesta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta (CIV). Tämän asetuksen soveltamisalaa on kuitenkin syytä laajentaa niin, että matkustajia suojellaan kansainvälisen liikenteen lisäksi myös maiden sisäisessä liikenteessä.
- (7) Rautatieyritysten olisi tehtävä yhteistyötä helpottaakseen rautatieliikenteen matkustajien siirtymistä yhden liikenteenharjoittajan palveluista toisen liikenteenharjoittajan palveluihin tarjoamalla suoria lippuja aina kun se on mahdollista.
- (8) Tiedottamista ja lippujen toimittamista rautatieliikenteen matkustajille olisi helpotettava sovittamalla tietokonepohjaiset järjestelmät yhteisten vaatimusten mukaisiksi.
- (9) Matkatietojärjestelmiä ja paikanvarausjärjestelmiä olisi otettava edelleen käyttöön yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisesti.
- (10) Rautateiden matkustajaliikenteen palvelujen tulisi hyödyttää kansalaisia yleisesti. Sen vuoksi henkilöillä, jotka ovat vammaisia taikka vammasta, iästä tai muusta tekijästä johtuen liikuntarajoitteisia, olisi oltava samanlaiset mahdollisuudet rautateitse matkustamiseen kuin muilla kansalaisilla. Vammaisilla tai liikuntarajoitteisilla henkilöillä on sama oikeus vapaaseen liikkuvuuteen, valinnanvapauteen ja syrjimättömyyteen kuin kaikilla muilla kansalaisilla. Eri-tyistä huomiota olisi muun muassa kiinnitettävä rautatiepalvelujen saatavuutta, liikkuvaan kalustoon pääsyyn liittyviä olosuhteita ja junatiloja koskevien tietojen antamiseen vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille. Jotta aistivammat matkustajat saisivat tiedot junan viivästy-
misestä parhaalla mahdollisella tavalla, olisi käytettävä tarpeen mukaan visuaalisia ja auditiivisia tiedotusjärjestelmiä. Vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden olisi voitava ostaa matkalippuja junasta ilman lisäveloitusta.

⁽¹⁾ EUVL C 221, 8.9.2005, s. 8.

⁽²⁾ EUVL C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 28. syyskuuta 2005 (EUVL C 227 E, 21.9.2006, s. 490), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 24. heinäkuuta 2006 (EUVL C 289 E, 28.11.2006, s. 1), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. tammikuuta 2007 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 25. syyskuuta 2007, ja neuvoston päätös, tehty 26. syyskuuta 2007.

⁽⁴⁾ EYVL C 137, 8.6.2002, s. 2.

⁽⁵⁾ EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/32/EY (EUVL L 141, 2.6.2007, s. 63).

- (11) Rautatieyritysten ja aseman haltijoiden olisi liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä soveltamalla otettava huomioon vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet sen varmistamiseksi, että pääsy kaikkeen rakennettuun ympäristöön ja kuljetuskalustoon varmistetaan julkisia hankintoja koskevien yhteisön sääntöjen mukaisesti siten, että fyysiset esteet ja toiminnalliset rajoitukset poistetaan asteittain uutta kalustoa hankittaessa tai rakennettaessa tai laajoja kunnostustöitä tehtäessä.
- (12) Rautatieyrityksille olisi asetettava velvollisuus ottaa vakuutus tai tehdä vastaavia järjestelyjä, jotta ne kykenevät kantamaan rautatieliikenteen matkustajia koskevan vastuunsa tapaturman sattuessa. Rautatieyritysten vakuutuksen vähimmäismäärän olisi oltava tulevan uudelleentarkastelun aiheena.
- (13) Entistä varmemmista oikeuksista korvaukseen ja apuun junan viivästymisen, junayhteyden menettämisen tai matkan peruuttamisen yhteydessä olisi tultava suurempi kannustin rautatieliikenteen markkinoille, mikä hyödyttää matkustajia.
- (14) On suotavaa, että tässä asetuksessa luodaan matkustajille tarkoitettu korvausjärjestelmä sellaisia tapauksia varten, joissa viivästymiseen liittyy rautatieyrityksen vastuu, samalta pohjalta kuin COTIF:n ja erityisesti sen matkustajien oikeuksia koskevan CIV-liitteen määräysten mukainen kansainvälinen järjestelmä.
- (15) Jos jäsenvaltio myöntää rautatieyrityksille poikkeuksen tämän asetuksen säännöksistä, sen olisi kannustettava rautatieyrityksiä yhteistyössä matkustajia edustavien järjestöjen kanssa huolehtimaan korvauksia ja apua koskevista järjestelyistä siinä tapauksessa, että rautateiden matkustajaliikenteen palveluissa ilmenee vakava häiriö.
- (16) On myös toivottavaa, että onnettomuuksien uhrien ja heidän huollettaviensa lyhyen aikavälin taloudellista tilannetta helpotetaan heti onnettomuuden jälkeen.
- (17) Rautatieliikenteen matkustajien edun mukaista on, että yhteisymmärryksessä viranomaisten kanssa toteutetaan asianmukaiset toimet heidän henkilökohtaisen turvallisuutensa varmistamiseksi sekä asemilla että junissa.
- (18) Rautatieliikenteen matkustajien olisi voitava tehdä valitus tähän asetukseen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien osalta mille tahansa asianomaiselle rautatieyritykselle, ja heillä olisi oltava oikeus saada vastaus kohtuullisen ajan kuluessa.
- (19) Rautatieyritysten olisi määriteltävä, hallinnoitava ja valvottava rautatieliikenteen matkustajapalveluihin liittyviä palvelun laatuunormeja.
- (20) Tämän asetuksen sisältöä olisi tarkasteltava uudelleen markkinakehityksen perusteella siltä osin, kuin on kyse rahoituksen kokonaismäärien mukauttamisesta inflaatioon, tiedottamisesta sekä palvelun laatua koskevista vaatimuksista; tämän asetuksen vaikutuksia palvelun laatuun olisi myös tarkasteltava uudelleen.
- (21) Tämä asetus ei saisi rajoittaa yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY⁽¹⁾ soveltamista.
- (22) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja varmistettava, että seuraamuksia sovelletaan. Seuraamusten, joihin voi sisältyä korvausten maksaminen asianomaiselle henkilölle, olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (23) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat yhteisön rautateiden kehittäminen ja matkustajien oikeuksien käyttöönotto, vaan ne voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (24) Tämän asetuksen tarkoituksena on kehittää rautateiden matkustajaliikenteen palveluja yhteisössä. Jäsenvaltioilla olisi sitä varten oltava mahdollisuus myöntää poikkeuksia, jotka koskevat palveluja alueilla, joilla liikennöinti tapahtuu huomattavalta osin yhteisön ulkopuolella.
- (25) Joidenkin jäsenvaltioiden rautatieyrityksillä saattaa olla vaikeuksia soveltaa kaikkia tämän asetuksen säännöksiä sen voimaantulosta alkaen. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden olisi voitava myöntää rautateiden kotimaan pitkän matkan matkustajaliikenteen palveluihin väliaikaisia poikkeuksia tämän asetuksen säännösten soveltamisesta. Väliaikaisia poikkeuksia ei kuitenkaan tulisi soveltaa tämän asetuksen säännöksiin, jotka koskevat vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuutta matkustaa junalla, matkustajien oikeutta ostaa junalippuja ilman aiheettomia vaikeuksia, rautatieyritysten vastuuta matkustajista ja näiden matkatavaroista, vaatimusta yritysten riittävästä vakuutuksesta tai vaatimusta, jonka mukaan yritysten on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden takaamiseksi rautatieasemilla ja junissa ja riskien hallitsemiseksi.

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

- (26) Rautateiden matkustajaliikennepalvelut kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä ovat luonteeltaan erilaisia kuin pitkän matkan liikennepalvelut. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden olisi voitava myöntää rautateiden matkustajaliikennepalveluihin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä poikkeuksia muiden tämän asetuksen säännösten soveltamisesta kuin niiden, joita olisi sovellettava kaikkiin rautateiden matkustajaliikennepalveluihin koko yhteisössä.
- (27) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (28) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta hyväksyä täytäntöönpanotoimia. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia tai täydentää sitä lisäämällä siihen uusia muita kuin keskeisiä osia, niistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt seuraavista seikoista:

- a) tiedot, jotka rautatieyritysten on annettava, kuljetussopimusten tekeminen, lippujen kirjoittaminen ja rautatieliikenteen tietokonepohjaisen tieto- ja varausjärjestelmän toteuttaminen;
- b) rautatieyritysten vastuu ja niiden vakuutusvelvollisuus matkustajiin ja matkustajien matkatavaroihin nähden;
- c) rautatieyritysten velvollisuudet matkustajiin nähden viivästymistapauksissa;
- d) rautateillä matkustavien vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden suojelu ja auttaminen;
- e) liikennepalveluja koskevien laatuvaatimusten määrittäminen ja seuranta, matkustajien henkilökohtaiseen turvallisuuteen liittyvien riskien hallinta ja valitusten käsittely; ja
- f) yleiset täytäntöönpanoa koskevat säännöt.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan koko yhteisössä yhden tai useamman, rautatieyritysten toimiluvista 19 päivänä kesäkuuta 1995 annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ⁽²⁾ mukaisesti toimiluvan saaneen rautatieyrityksen tuottamiin kaikkiin rautatiematkoihin ja -palveluihin.

2. Tätä asetusta ei sovelleta sellaisiin rautatieyrityksiin ja liikennepalveluihin, joilla ei ole direktiivin 95/18/EY mukaista toimilupaa.

3. Jäljempänä 9, 11, 12 ja 19 artiklaa, 20 artiklan 1 kohtaa sekä 26 artiklaa sovelletaan tämän asetuksen voimaantulosta alkaen kaikkiin rautateiden matkustajaliikennepalveluihin koko yhteisön alueella.

4. Jäsenvaltio voi avoimuutta ja syrjimättömyyttä noudattaen myöntää tämän asetuksen muiden säännösten kuin 3 kohdan soveltamisesta rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalveluihin enintään viiden vuoden ajaksi poikkeuslupan, joka voidaan uudistaa kaksi kertaa kulloinkin enintään viiden vuoden ajaksi.

5. Jäsenvaltio voi avoimuutta ja syrjimättömyyttä noudattaen myöntää poikkeuslupan tämän asetuksen muiden säännösten kuin tämän artiklan 3 kohdan soveltamisesta rautateiden matkustajaliikennepalveluihin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä. Rautateiden matkustajaliikennepalvelujen erotteliseksi kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen välillä jäsenvaltioiden on noudatettava yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettuun neuvoston direktiiviin 91/440/ETY ⁽³⁾ sisältyviä määritelmiä. Jäsenvaltioiden on näitä määritelmiä soveltaessaan käytettävä seuraavia perusteita: välimatka, vuorotiheys, aikataulumukaisten pysähdysten lukumäärä, käytettävä kalusto, matkalippujärjestelmät, matkustajamäärien vaihtelu ruuhka-aikojen ja muiden aikojen välillä, junien tunnuksiset ja aikataulut.

6. Jäsenvaltio voi myöntää avoimuutta ja syrjimättömyyttä noudattaen enintään viideksi vuodeksi väliaikaisen, uusittavissa olevan poikkeuslupan tämän asetuksen säännösten soveltamisesta, sellaisiin palveluihin tai matkoihin, joiden merkittävä osa rautateiden matkustajaliikennepalvelusta, mukaan lukien vähintään yksi aikataulun mukainen asemalla pysähtyminen, tapahtuu yhteisön ulkopuolella.

7. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle 4, 5 ja 6 kohdan mukaisesti myönnettyistä poikkeusluvista. Komissio ryhtyy asianmukaisiin toimiin, jos osoittautuu, että myönnetty poikkeuslupa ei ole tämän artiklan säännösten mukainen. Viimeistään 3 päivänä joulukuuta 2014 komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 4, 5 ja 6 kohdan mukaisesti myönnettyistä poikkeusluvista.

⁽²⁾ EYVL L 143, 27.6.1995, s. 70, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. 'rautatieyrittäjällä' direktiivin 2001/14/EY ⁽¹⁾ 2 artiklassa määriteltä rautatieyrittäjästä ja mitä tahansa muuta julkista tai yksityistä yritystä, jonka toimena on harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;
2. 'kuljettajalla' sopimuspuolena olevaa rautatieyrittäjästä, jonka kanssa matkustaja on tehnyt kuljetussopimuksen, tai peräkkäisiä rautatieyrittäjiä, jotka ovat kyseisen sopimuksen perusteella vastuuvuolllisia;
3. 'suorittavalla kuljettajalla' rautatieyrittäjästä, joka ei ole tehnyt matkustajan kanssa kuljetussopimuksen mutta jolle kuljetussopimuksen tehnyt rautatieyrittäjä on antanut tehtäväksi suorittaa kuljetuksen osittain tai kokonaan;
4. 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka on erityisesti vastuussa direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn rautateiden infrastruktuurin tai sen osan perustamisesta ja ylläpidosta, mihin voi kuulua myös rataverkon valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi. Verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan osoittaa eri elimille tai yrityksille;
5. 'aseman haltijalla' jäsenvaltiossa olevaa organisaatioyksikköä, jolle on annettu vastuu rautatieasemien hallinnosta ja joka voi olla rataverkon haltija;
6. 'matkanjärjestäjällä' direktiivin 90/314/ETY ⁽²⁾ 2 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua matkanjärjestäjää tai välittäjää, joka ei ole rautatieyrittäjä;
7. 'lipunmyyjällä' liikennepalvelujen vähittäismyyjää, joka tekee kuljetussopimuksia ja myy lippuja rautatieyrittäjän puolesta tai omaan lukuunsa;
8. 'kuljetussopimuksella' rautatieyrittäjän tai lipunmyyjän matkustajan kanssa tekemää sopimusta, joka koskee yhden tai useamman kuljetuspalvelun suorittamista maksua vastaan tai korvauksetta;
9. 'varauksella' asiakirjan muodossa olevaa tai sähköistä vahvistusta, joka oikeuttaa matkustamiseen edellyttäen, että aiemmin on vahvistettu matkustusjärjestelyt, joihin on merkitty henkilötiedot;
10. 'suoralla lipulla' lippua tai lippuja, jotka vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrittäjän liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten;
11. 'kotimaan matkustajaliikennepalvelulla' matkustajaliikennepalvelua, joka ei ylitä jäsenvaltion rajaa;
12. 'viivästymisellä' eroa sen ajan, jolloin matkustajan oli julkaistun aikataulun mukaisesti määrä saapua, ja hänen tosiasiallisen tai arvioidun saapumisaikansa välillä;
13. 'näyttölipulla' tai 'kausilipulla' matkalippua, joka oikeuttaa sen oikean haltijan matkustamaan rajoittamattoman määrän rautatiematkoja tietyn ajan tietyllä reitillä tai tietyllä verkolla;
14. 'rautatieliikenteen tietokonepohjaisella tieto- ja varausjärjestelmällä' tietokonepohjaista järjestelmää, jossa on tiedot kaikista rautatieyrittäjien tarjoamista rautatieliikennepalveluista; matkustajaliikenteen osalta järjestelmään on tallennettu tiedot muun muassa:
 - a) matkustajaliikenteen reiteistä ja aikatauluista;
 - b) matkustajaliikenteen vapaista paikoista;
 - c) kuljetusmaksuista ja erityisistä ehdoista;
 - d) vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuuksista kulkea junalla;
 - e) toiminnoista, joiden avulla voidaan tehdä varauksia tai kirjoittaa lippuja tai suoria lippuja sikäli kuin jokin näistä palveluista tai kaikki nämä palvelut ovat käytettävissä;
15. 'vammaisella' tai 'liikuntarajoitteisella henkilöllä' henkilöä, jonka liikuntakyky on hänen kulkuneuvoja käyttäessään rajoittunut (pysyvän tai väliaikaisen sensorisen tai motorisen) fyysisen vamman, kehitysvamman tai älyllisen vajavaisuuden tai jonkin muun vamman tai iän takia ja jonka tilanne edellyttää asianmukaista huomiota ja kaikille matkustajille tarjolla olevien palvelujen mukauttamista kyseisen henkilön erityisiin tarpeisiin;
16. 'yleisillä kuljetusehdoilla' lain mukaisesti kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevien yleisten ehtojen tai tariffien muodossa asetettuja ja liikenteenharjoittajan noudattamia ehtoja, joista on tullut kuljetussopimuksen tekemisen myötä sen olennainen osa;
17. 'ajoneuvolla' matkustajien kuljetuksen yhteydessä kuljetettavaa moottoriajoneuvoa tai perävaunua.

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY, annettu 26 päivänä helmikuuta 2001, rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29), direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/49/EY.

(2) Neuvoston direktiivi 90/314/ETY, annettu 13 päivänä kesäkuuta 1990, matkapaketeista, pakettiliikenteestä ja pakettikiertomatoista (EYVL L 158, 23.6.1990, s. 59).

II LUKU

KULJETUSSOPIMUS, TIEDOTUS JA LIPUT

4 artikla

Kuljetussopimus

Jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu, kuljetussopimuksen tekemiseen ja toteuttamiseen sekä siihen liittyvään tiedottamiseen ja lippujen toimittamiseen sovelletaan liitteessä I olevien II ja III osan määräyksiä.

5 artikla

Polkupyörät

Rautatieyritysten on annettava matkustajille mahdollisuus tuoda tarvittaessa korvausta vastaan junaan polkupyöriä, jos ne ovat helposti käsiteltäviä, jos tämä ei haittaa kyseistä rautatieliikennepalvelua ja jos kalusto sen sallii.

6 artikla

Velvollisuuksista luopumista koskeva kielto ja rajojen määrittäminen

1. Tämän asetuksen mukaisia matkustajiin kohdistuvia velvollisuuksia ei voida rajoittaa eikä niistä voida luopua esimerkiksi kuljetussopimukseen sisältyvällä vapauttavalla tai rajoittavalla lausekkeella.

2. Rautatieyritykset voivat tarjota sopimusehtoja, jotka ovat matkustajan kannalta suotuisampia kuin tässä asetuksessa asetetut ehdot.

7 artikla

Velvollisuus tiedottaa liikenteen lakkauttamisesta

Rautatieyritysten tai tarvittaessa rautateiden julkisista palveluhankintasopimuksista vastaavien toimivaltaisten viranomaisten on tiedotettava yleisölle liikenteen lakkauttamisesta asianmukaisia keinoja käyttäen ja ennen toteuttamista koskevien päätösten tekemistä.

8 artikla

Matkaa koskevat tiedot

1. Rautatieyritysten ja lipunmyyjien, jotka tarjoavat yhden tai useamman rautatieyrityksen puolesta kuljetussopimuksia, on pyynnöstä annettava matkustajalle ainakin liitteessä II olevassa I osassa mainitut tiedot, jotka liittyvät matkoihin, joista asianomainen rautatieyritys tarjoaa kuljetussopimusta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 10 artiklan soveltamista. Lipunmyyjien, jotka tarjoavat kuljetussopimuksia omaan lukuunsa, ja matkanjärjestäjien on annettava nämä tiedot, jos ne ovat saatavissa.

2. Rautatieyritysten on annettava matkustajille matkan aikana vähintään liitteessä II olevassa II osassa mainitut tiedot.

3. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut tiedot on annettava mahdollisimman käyttökelpoisessa muodossa. Tältä osin on kiinnitettävä erityistä huomiota kuulo- ja/tai näkörajoitteisten henkilöiden tarpeisiin.

9 artikla

Lippujen, suorien lippujen ja varausten saatavuus

1. Rautatieyritysten ja lipunmyyjien on tarjottava lippuja ja suoria lippuja, jos niitä on saatavilla, ja otettava vastaan varauksia.

2. Rautatieyritysten on toimitettava lippuja matkustajille seuraavista myyntipisteistä vähintään yhden välityksellä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 kohdan soveltamista:

- a) lipputoimistoista tai lipunmyyntiautomaateista;
- b) puhelimen, Internetin tai muun yleisesti saatavilla olevan tietotekniikan välityksellä;
- c) junista.

3. Rautatieyritysten on toimitettava lippuja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella tarjottavien palveluiden osalta seuraavista myyntipisteistä vähintään yhden välityksellä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 ja 5 kohdan soveltamista:

- a) lipputoimistoista tai lipunmyyntiautomaateista;
- b) junista.

4. Rautatieyritysten on tarjottava mahdollisuutta lippujen saantiin kulloisellekin matkalle junasta, ellei mahdollisuutta ole rajoitettu tai evätty turvallisuussyistä tai petosten torjumiseksi tai siksi, että paikanvaraus on pakollinen, tai ymmärrettävistä kaukallisista syistä johtuen.

5. Jos lähtöasemalla ei ole lipputoimistoa tai lippuautomaattia, matkustajille on tiedotettava rautatieasemalla:

- a) mahdollisuudesta ostaa lippu puhelimitse, Internetin välityksellä tai junassa sekä tällöin noudatettavista menettelyistä;
- b) lähimmästä päärautatieasemasta tai paikasta, jossa on lipputoimisto ja/tai lippuautomaatti.

10 artikla

Matkatietojärjestelmät ja varausjärjestelmät

1. Rautatieyritysten ja lipunmyyjien on tässä artiklassa tarkoitettujen tietojen antamista ja lippujen kirjoittamista varten käytettävä rautatieliikenteen tietokonepohjaista tieto- ja varausjärjestelmää, joka on tarkoitettu perustaa tässä artiklassa tarkoitetuilla menettelyillä.

2. Tähän asetukseen sovelletaan direktiivissä 2001/16/EY tarkoitettuja yhteensopivuutta koskevia teknisiä eritelmiä.

3. Komissio hyväksyy Euroopan rautatieviraston ehdotuksesta matkustajia koskevien telemaattisten sovellusten yhteentoimivuuden tekniset eritelmit viimeistään 3 päivänä joulukuuta 2010. Yhteentoimivuuden tekniset eritelmit mahdollistavat liitteessä II mainittujen tietojen antamisen ja lippujen kirjoittamisen tämän asetuksen mukaisesti.

4. Rautatieyritykset muuttavat tietokonepohjaiset tieto- ja varausjärjestelmänsä yhteentoimivuuden teknisten eritelmien mukaisiksi yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä määritetyn käyttöönottosuunnitelman mukaisesti.

5. Jollei direktiivin 95/46/EY säännöksistä muuta johdu, ei rautatieyritys eikä lipunmyyjä saa paljastaa yksittäisiin varauksiin liittyviä henkilötietoja muille rautatieyrityksille ja/tai lipunmyyjille.

III LUKU

RAUTATIEYRITYKSEN VASTUU MATKUSTAJISTA JA NÄIDEN MATKATAVAROISTA

11 artikla

Vastuu matkustajista ja näiden matkatavaroista

Jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu, ja sanotun rajoittamatta sovellettavaa kansallista lainsäädäntöä, jonka nojalla matkustajille myönnetään lisäkorvausta vahingoista, matkustajia ja näiden matkatavaroita koskevasta rautatieyrityksen vastuusta säädetään liitteessä I olevan IV osan I, III ja IV luvussa ja sekä VI ja VII osassa.

12 artikla

Vakuutus

1. Direktiivin 95/18/EY 9 artiklassa asetetun velvollisuuden katsotaan siltä osin kuin se liittyy matkustajia koskevaan vastuuseen edellyttävän, että rautatieyritys on riittävästi vakuutettu tai se suorittaa järjestelyjä vastatakseen tämän asetuksen mukaisista vastuistaan.

2. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle raportin vakuutuspuolelman vähimmäismäärän asettamisesta rautatieyrityksille viimeistään 3 päivänä joulukuuta 2010. Raportin lisänä on tarvittaessa asiaa koskevia aiheellisia ehdotuksia tai suosituksia.

13 artikla

Ennakkomaksut

1. Jos matkustaja kuolee tai loukkaantuu, liitteessä I olevan 26 artiklan 5 kohdan mukaisen rautatieyrityksen on viipymättä ja viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun korvaukseen oikeutetun luonnollisen henkilön henkilöllisyys on todettu, suoritettava ennakkomaksu, joka kattaa kyseisen henkilön välittömät taloudelliset tarpeet ja joka on suhteessa siihen, mitä vahinkoa hän on kärsinyt.

2. Kuolemantapauksessa kyseisen ennakkomaksun on oltava vähintään 21 000 euroa matkustajaa kohti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 kohdan soveltamista.

3. Ennakkomaksun suorittaminen ei merkitse korvausvastuun tunnustamista, ja se voidaan vähentää tämän asetuksen perusteella maksettavista myöhemmistä määristä, mutta se on maksettava takaisin ainoastaan, jos vahinko on aiheutunut matkustajan huolimattomuudesta tai virheestä tai jos henkilö, jolle ennakkomaksu suoritettiin, ei ollut korvaukseen oikeutettu henkilö.

14 artikla

Korvausvastuun kiistäminen

Vaikka rautatieyritys kiistäisi olevansa vastuussa kuljettamalleen matkustajalle aiheutuneista ruumiillisista vahingoista, sen on ryhdyttävä kaikkiin kohtuudella vaadittaviin toimiin avustukseen matkustajaa, joka vaatii vahingonkorvausta kolmansilta osapuolilta.

IV LUKU

VIIVÄSTYMISET, JUNAYHTEYDEN MENETTÄMINEN JA LIIKENNEPALVELUN PERUUTTAMINEN

15 artikla

Vastuu viivästyksistä, junayhteyden menettämisestä ja liikennepalvelun peruuttamisesta

Jollei tämän luvun säännöksistä muuta johdu, rautatieyritysten vastuuseen viivästyksen, junayhteyden menettämisen ja liikennepalvelun peruuttamisen osalta sovelletaan liitteessä I olevan IV osan II lukua.

16 artikla

Korvaus tai uudelleenreititys

Jos perustellusti arvioidaan olevan todennäköistä, että kuljetuspuolelman mukaiseen lopulliseen määräpaikkaan saavutaan yli 60 minuuttia viivästyneenä, matkustajalla on heti oltava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista:

- lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan takaisin samoilla ehdoilla, joilla se on maksettu, kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos matkasta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa paluumatka mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan. Lipun hinnan palauttaminen on suoritettava samoilla ehdoilla kuin 17 artiklassa tarkoitetun korvauksen maksaminen; tai
- matkan jatkaminen tai uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai
- matkan jatkaminen tai uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana.

17 artikla

Matkalipun hinnan korvaaminen

1. Matkustaja voi kuljetusoikeutta menettämättä vaatia rautatieyrittäjästä korvausta häntä kohdanneesta, matkalipussa ilmoitetun lähtö- ja saapumipaikan välillä tapahtuvasta viivästymisestä, jonka osalta lipun hintaa ei ole palautettu 16 artiklan säännösten mukaisesti. Viivästymisestä maksettavat vähimmäiskorvaukset ovat seuraavat:

- a) 25 prosenttia matkalipun hinnasta 60–119 minuutin viivästymisestä;
- b) 50 prosenttia matkalipun hinnasta 120 minuutin tai sitä pidemmästä viivästymisestä.

Matkustajat, joilla on näyttölippu tai kausilippu ja jotka sen voimassaoloaikana kärsivät toistuvista myöhästymisistä tai peruuttamisista, voivat vaatia asianmukaista korvausta rautatieyrittäjien soveltamien korvausjärjestelmien mukaisesti. Näissä järjestelmissä on vahvistettava perusteet myöhästymisten ja korvauksen suuruuden laskemiselle.

Myöhästymisestä suoritettava korvaus on laskettava sen hinnan perusteella, jonka matkustaja on todellisuudessa suorittanut myöhässä olleesta palvelusta.

Jos kuljetussopimus on meno-paluumatkaa varten, korvaus viivästymisestä joko meno- tai paluumatkalla lasketaan suhteessa puoleen lipusta maksetusta hinnasta. Samaten viivästyneen liikennepalvelun hinta missä tahansa muussa kuljetussopimuksen muodossa, joka mahdollistaa matkustamisen useissa toisiaan seuraavissa jaksoissa, lasketaan osuutena koko hinnasta.

Viivästymisajan laskemisessa ei oteta huomioon viivästymistä, jonka rautatieyrittäjä voi osoittaa tapahtuneen niiden alueiden ulkopuolella, joihin Euroopan yhteisön perustamissopimusta sovelletaan.

2. Korvaus matkalipun hinnasta on maksettava kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä. Korvaus voidaan maksaa matkakuponkeina ja/tai muina palveluina, jos niiden ehdot ovat joustavat (erityisesti voimassaoloaika ja määräaika). Korvaus on matkustajan pyynnöstä maksettava rahana.

3. Matkalipun hinnasta maksettavasta korvauksesta ei saa vähentää rahoitustoimiin liittyviä kustannuksia, kuten maksuja tai puhelin- tai postimerkkikustannuksia. Rautatieyrittäjät voivat asettaa vähimmäisrajan, jonka alittuessa korvausta ei makseta. Tämä raja saa olla enintään neljä euroa.

4. Matkustajalla ei ole oikeutta korvaukseen, jos hänelle on ilmoitettu viivästymisestä ennen matkalipun ostamista tai jos viivästymisen eri liikennepalvelun käytön tai uudelleenreitityksen takia on edelleen alle 60 minuuttia.

18 artikla

Avunanto

1. Kun liikennepalvelu lähtee tai saapuu viivästyneenä, rautatieyrittäjien tai aseman haltijien on tiedotettava matkustajille tilanteesta sekä arvioidusta lähtö- ja saapumisajasta heti, kun kyseiset tiedot ovat saatavissa.

2. Kun 1 kohdassa tarkoitettu viivästymisen ylittää 60 minuuttia, matkustajille on lisäksi tarjottava ilmaiseksi:

- a) aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan, mikäli niitä on junassa tai asemalla saatavissa tai niitä voidaan kohtuudella toimittaa sinne;
- b) silloin kun se on fyysisesti mahdollista, hotelli- tai muu majoitus sekä rautatieaseman ja majoituspaikan välinen kuljetus, jos majoittuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä tai jos aiottua pitempi oleskelu osoittautuu välttämättömäksi;
- c) jos juna on pysähtynyt raiteille, kuljetus junasta rautatieasemalle, vaihtoehtoiseen lähtöpaikkaan tai liikennepalvelun lopulliseen määräpaikkaan, silloin kun se on fyysisesti mahdollista.

3. Jos rautatieliikennepalvelua ei voida enää jatkaa, rautatieyrittäjien on järjestettävä matkustajille mahdollisimman nopeasti vaihtoehtoinen kuljetuspalvelu.

4. Rautatieyrittäjien on matkustajan pyynnöstä merkittävä lipun tapauksesta riippuen, että liikennepalvelu on viivästynyt, johtanut junayhteyden menettämiseen tai peruutettu.

5. Rautatieyrittäjien on 1, 2 ja 3 kohtaa sovellettaessa kiinnitettävä erityistä huomiota vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja mahdollisiin saattajiin.

V LUKU

VAMMAISET JA LIIKUNTARAJOITTEISET HENKILÖT

19 artikla

Oikeus kuljetukseen

1. Rautatieyrittäjien ja aseman haltijoiden on vammaisia tai liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen aktiivisella myötävaikutuksella laadittava tai niillä on oltava säännöt vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudesta kuljetukseen ilman syrjintää.

2. Vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille on tarjottava varaukset ja liput ilman lisäkustannuksia. Rautatieyrittäjä, lipunmyyjä tai matkanjärjestäjä ei saa kieltäytyä tekemästä vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön pyytämää varausta eikä myymästä lippua tällaiselle henkilölle eikä myöskään vaatia, että tällaisen henkilön seurassa matkustaa toinen henkilö, paitsi milloin tämä on ehdottoman välttämätöntä 1 kohdassa tarkoitettujen oikeutta kuljetukseen koskevien sääntöjen noudattamiseksi.

20 artikla

Vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottaminen

1. Rautatieyrittäjän, lipunmyyjän tai matkanjärjestäjän on pyynnöstä ilmoitettava vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuudesta käyttää rautatiepalveluja ja liikkuvaan kalustoon pääsyn edellytyksistä 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen palvelujen käyttöä koskevien sääntöjen mukaisesti sekä tiedotettava vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille junassa tarjottavista järjestelyistä.

2. Kun rautatieyrittäjä, lipunmyyjä ja/tai matkanjärjestäjä soveltaa 19 artiklan 2 kohdassa säädettyä poikkeusta, sen on pyynnöstä ilmoitettava kyseiselle vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle perustelunsa kirjallisesti viiden arkipäivän kuluessa varauksen tai matkalipun kirjoittamisen epäämisestä tai saattajan vaatimisesta.

21 artikla

Palvelujen saatavuus

1. Rautatieyrittäjien ja aseman haltijoiden on liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevia YTE:iä noudattamalla varmistettava vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden pääsy asemille, laitureille, liikkuvaan kalustoon ja kaikkiin palveluihin.

2. Jos junassa tai asemalla ei ole avustamista varten henkilökuntaa, rautatieyrittäjien ja aseman haltijoiden on kaikin kohtuullisin keinoin pyrittävä mahdollistamaan se, että vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt voivat matkustaa rautateitse.

22 artikla

Avunanto rautatieasemilla

1. Vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön lähtiessä rautatieasemalta, jolla on virantoimituksessa olevaa henkilöstöä, matkustaessa tällaisen rautatieaseman kautta tai saapuessa tällaiselle rautatieasemalle aseman haltijan on huolehdittava korvauksesta siitä, että kyseinen henkilö saa sellaista apua, että hän voi nousta lähtevään junaan tai poistua määräpaikkaan saapuvasta junasta matkalla, jota varten hän on ostanut lipun, sanotun rajoittamatta 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja palvelujen käyttöä koskevia sääntöjä.

2. Jäsenvaltiot voivat säätää 1 kohtaa koskevasta poikkeuksesta silloin, kun henkilöt käyttävät liikennepalvelua, josta on tehty voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus, edellyttäen että toimivaltainen viranomais on perustanut vaihtoehtoisia palveluja tai järjestelyjä, jotka takaavat vastaavantasoisien tai paremman liikennepalvelujen saatavuuden.

3. Asemilla, joilla ei ole henkilökuntaa, rautatieyrittäjien ja aseman haltijan on huolehdittava siitä, että tiedot, jotka koskevat lähimpiä asemia, joilla on henkilökuntaa, ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden välittömästi saatavissa olevia avustuspalveluja, asetetaan nähtäville helposti saataviksi 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen oikeutta kuljetukseen koskevien sääntöjen mukaisesti.

23 artikla

Avunanto junissa

Rajoittamatta 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja oikeutta kuljetukseen koskevia sääntöjä rautatieyrittäjien on huolehdittava siitä, että vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilö saa korvauksesta apua noustessaan junaan, ollessaan junassa tai poistuessaan junasta.

Tätä artiklaa sovellettaessa avunanto junissa tarkoittaa kaikkia kohtuullisia pyrkimyksiä sellaisen vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle tarkoitettujen avun antamiseksi, jonka turvin kyseinen henkilö voi junassa käyttää samoja palveluja kuin muut matkustajat, kun henkilön vamma tai liikuntarajoitteisuus estää häntä käyttämästä näitä palveluja itsenäisesti ja turvallisesti.

24 artikla

Avunannon edellytykset

Rautatieyrittäjien, aseman haltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimittava yhteistyössä 22 ja 23 artiklan mukaisen avun antamiseksi vammaisille tai liikuntarajoitteisille henkilöille seuraavien alakohtien mukaisesti:

- a) Apua annetaan sillä ehdolla, että rautatieyrittäjälle, aseman haltijalle, lipunmyyjälle tai matkanjärjestäjälle, jolta lippu on ostettu, on ilmoitettu kyseisen henkilön avuntarpeesta vähintään 48 tuntia ennen kuin apua tarvitaan. Silloin kun samalla lipulla voidaan matkustaa useita matkoja, yksi ilmoitus riittää, edellyttäen, että seuraavien matkojen aikataulusta annetaan asianmukaiset tiedot.
- b) Rautatieyrittäjien, aseman haltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toteutettava tarvittavat toimet ilmoitusten vastaanottamiseksi.
- c) Jos ilmoitusta ei ole tehty a alakohdan mukaisesti, rautatieyrittäjien ja aseman haltijan on pyrittävä kaikin tavoin huolehtimaan avun antamisesta siten, että vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilö voi matkustaa.

- d) Aseman haltijan tai muun valtuutetun henkilön on ilmoitettava rautatieasemalla ja sen ulkopuolella sijaitsevat pisteet, joissa vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt voivat ilmoittaa tulostaan rautatieasemalle ja pyytää tarvitsemaansa apua, sanotun rajoittamatta muiden yhteisöjen toimivaltaa rautatieaseman tilojen ulkopuolella sijaitsevien alueiden suhteen.
- e) Apua annetaan sillä edellytyksellä, että vammainen tai liikuntarajoitteinen henkilö saapuu ilmoitettuun pisteeseen apua antavan rautatieyrityksen tai aseman haltijan ilmoittamaan määräaikaan mennessä. Määräaika ei saa olla aikaisempi kuin 60 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa tai määräaika, jona kaikkien matkustajien edellytetään ilmoittautuvan. Jos vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön saapumiselle ei ole asetettu määräaika, tämän on saavuttava ilmoitettuun pisteeseen viimeistään 30 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa tai määräaika, jona kaikkien matkustajien edellytetään ilmoittautuvan.

25 artikla

Liikkumisvälineiden tai muiden erityisvälineiden korvaaminen

Jos rautatieyrittäjä on vastuussa vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön käyttämien liikkumisvälineiden tai muiden erityisvälineiden täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vaurioitumisesta, minkäänlaista taloudellista ylärajaa ei sovelleta.

VI LUKU

TURVALLISUUS, VALITUKSET JA LIIKENNEPALVELUN LAATU

26 artikla

Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus

Rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden ja aseman haltijoiden on kunkin omalla vastuualueellaan toteutettava yhteisymmärryksessä viranomaisten kanssa asianmukaiset toimenpiteet ja mukautettava ne viranomaisten määrittelemän turvallisuustason mukaisiksi matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistamiseksi rautatieasemilla ja junissa ja riskien hallitsemiseksi. Niiden on toimittava yhteistyössä ja vaihdettava tietoja sellaisten toimien ehkäisemistä koskevista parhaista toimintatavoista, jotka todennäköisesti heikentävät turvallisuustasoa.

27 artikla

Valitukset

1. Rautatieyrityksen on perustettava valitusten käsittelymenetelmä tämän asetuksen kattamia oikeuksia ja velvoitteita varten. Rautatieyrityksen on huolehdittava siitä, että sen yhteystiedot ja työkieli (työkielet) tunnetaan yleisesti matkustajien keskuudessa.

2. Matkustaja voi tehdä valituksen mille tahansa osallisena olleelle rautatieyritykselle. Valituksen vastaanottajan on kuukauden kuluessa joko annettava perusteltu vastaus tai perustelluissa tapauksissa ilmoitettava matkustajalle, mihin päivään mennessä enintään kolmen kuukauden kuluttua valituksen jättämisestä vastauksia voidaan odottaa.

3. Rautatieyrityksen on julkistettava vastaanotettujen valitusten määrä ja luokat, käsitellyt valitukset, vastausaika ja mahdollisesti toteutetut parannustoimet 28 artiklassa tarkoitettussa vuosikertomuksessa.

28 artikla

Liikennepalveluja koskevat laatuvaatimukset

1. Rautatieyritysten on määriteltävä liikennepalveluja koskevat laatuvaatimukset ja otettava käyttöön laadunhallintajärjestelmä pitääkseen yllä liikennepalvelujen laatua. Laatuvaatimuksissa on otettava huomioon ainakin liitteessä III luetellut seikat.

2. Rautatieyritysten on valvottava omien liikennepalvelujensa tasoa liikennepalveluja koskevien laatuvaatimusten mukaisesti. Niiden on joka vuosi julkistettava kertomus liikennepalvelujensa laadun tasosta yhdessä vuosikertomuksensa kanssa. Liikennepalvelujen laadun tasoa koskevat kertomukset on julkistettava rautatieyritysten Internet-sivuilla. Nämä kertomukset on myös asetettava saataville Euroopan rautatieviraston Internet-sivuilla.

VII LUKU

TIEDOTTAMINEN JA TÄYTÄNTÖÖNPANO

29 artikla

Matkustajien oikeuksista tiedottaminen

1. Myydessään rautatiematkaan oikeuttavia matkalippuja rautatieyritysten, aseman haltijoiden ja matkanjärjestäjien on tiedotettava matkustajille heidän tämän asetuksen mukaisista oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan. Tämän tiedottamisvelvollisuuden täyttämiseksi rautatieyritykset, aseman haltijat ja matkanjärjestäjät voivat käyttää komission kaikilla Euroopan unionin virallisilla kielillä laatimaa ja rautatieyritysten, aseman haltijoiden ja matkanjärjestäjien saataville saattamaa yhteenvetoa tämän asetuksen säännöksistä.

2. Rautatieyritysten ja aseman haltijoiden on ilmoitettava matkustajille asemalla ja junassa asianmukaisella tavalla jäsenvaltioiden 30 artiklan nojalla nimeämän elimen yhteystiedot.

30 artikla

Täytäntöönpano

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä elin tai elimet, joka vastaa tai jotka vastaavat tämän asetuksen täytäntöönpanosta. Kunkin elimen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan.

Kunkin elimen on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätoiseltaan, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton rataverkon haltijoista, maksujenperintäelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä rautatieyrityksistä.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän kohdan mukaisesti nimitystä elimestä tai elimistä sekä sen tai niiden vastuualueista.

2. Matkustaja voi valittaa 1 kohdan mukaisesti nimetyille asianmukaiselle elimelle tai muulle jäsenvaltion nimeämälle asianmukaiselle elimelle tämän asetuksen väitetystä rikkomisesta.

31 artikla

Täytäntöönpanoelinten välinen yhteistyö

Edellä 30 artiklassa tarkoitettujen täytäntöönpanoelinten on vaihdettava tietoja työskentely- ja päätöksentekoperiaatteistaan ja -käytännöistään päätöksentekoperiaatteiden sovittamiseksi yhteen koko yhteisössä. Komissio tukee niitä tässä tehtävässä.

VIII LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

32 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on annettava säännökset tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava tarvittavat toimenpiteet niiden soveltamisen varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä ja toimenpiteistä komissiolle viimeistään 3 päivänä kesäkuuta 2010 ja viipymättä kaikista säännöksiin myöhemmin tehdyistä muutoksista.

33 artikla

Liitteet

Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia mukauttamalla sen liitteitä, lukuun ottamatta liitettä I, päätetään 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2007.

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
H.-G. PÖTTERING

34 artikla

Muutossäännökset

1. Edellä olevien 2, 10 ja 12 artiklan täytäntöönpanon edellyttämistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, päätetään 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

2. Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia mukauttamalla siinä tarkoitettuja rahoitusmääriä, liitetä I lukuun ottamatta, inflaatiokehityksen mukaisesti, päätetään 35 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

35 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 91/440/ETY 11 a artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

36 artikla

Kertomus

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja erityisesti liikennepalvelujen laatuvaatimuksista viimeistään 3 päivänä joulukuuta 2012.

Kertomus perustuu tämän asetuksen sekä direktiivin 91/440/ETY 10 b artiklan mukaisesti toimitettuihin tietoihin. Kertomukseen liitetään tarvittaessa asianmukaisia ehdotuksia.

37 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 24 kuukauden kuluttua siitä, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
M. LOBO ANTUNES

LIITE I

Ote kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan 9 päivänä toukokuuta 1980 tehdyn yleissopimuksen (COTIF), sellaisena kuin se on muutettuna kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (CIV) 3 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyllä muutospöytäkirjalla,

liitteenä A

olevista yhtenäisistä oikeussäännöksistä, jotka koskevat sopimusta matkustajien ja matkatavaran kansainvälisestä rautatiekuljetuksesta

II OSA

KULJETUSSOPIMUKSEN SOLMIMINEN JA TOIMEENPANO

6 artikla

Kuljetussopimus

1. Kuljetussopimuksella kuljettaja sitoutuu kuljettamaan matkustajan sekä tarvittaessa matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikkaan sekä luovuttamaan matkatavaran ja ajoneuvot määräpaikassa.
2. Kuljetussopimuksen todisteena on yksi tai useampi matkustajalle kirjoitettu matkalippu. Matkalipun puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta kuljetussopimuksen olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan kuljetussopimus pysyy näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisena, ottaen kuitenkin huomioon 9 artiklan mukaiset seuraukset.
3. Matkalippu on, kunnes toisin osoitetaan, todiste kuljetussopimuksen solmimisesta ja sen sisällöstä.

7 artikla

Matkalippu

1. Matkalippujen muoto ja sisältö sekä se, millä kielellä ja millaisin kirjaimin ne on painettava ja täytettävä, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.
2. Matkalipussa on oltava ainakin seuraavat merkinnät:
 - a) kuljettaja tai kuljettajat;
 - b) ilmoitus siitä, että kuljetus on myös päinvastaisesta määräyksestä huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen; tämä voidaan ilmoittaa lyhenteellä CIV;
 - c) kaikki muut merkinnät, jotka tarvitaan todistamaan kuljetussopimuksen solmiminen sekä sen sisältö ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan tästä sopimuksesta johtuvat oikeutensa.
3. Matkustajan on lipun vastaanottaessaan varmistauduttava siitä, että se on hänen pyyntönsä mukainen.
4. Matkalippu voidaan luovuttaa toiselle ainoastaan, ellei siinä ole mainittu matkustajan nimeä eikä matkaa ole aloitettu.
5. Matkalippu voi olla myös luettaviksi kirjoitusmerkeiksi muunnettavien elektronisten tietotallenteiden muodossa. Tietojen tallennukseen ja käsittelyyn käytettävien menettelyjen on taattava tällaisen matkalipun samanarvoisuus muussa muodossa olevan matkalipun kanssa, erityisesti sen todistusvoiman suhteen.

8 artikla

Kuljetusmaksun maksaminen ja palauttaminen

1. Ellei matkustajan ja kuljettajan kesken ole toisin sovittu, on kuljetusmaksu maksettava etukäteen.
2. Ehdot, joilla kuljetusmaksu palautetaan, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

9 artikla

Matkustusoikeus. Junasta poistaminen

1. Matkustajalla on matkan alusta lähtien oltava voimassa oleva matkalippu, jonka hänen on esitettävä lippuja tarkastettaessa. Yleisissä kuljetusehdoissa voidaan määrätä,

- a) että matkustajan, joka ei esitä voimassa olevaa matkalippua, on maksettava kuljetusmaksu ja sen lisäksi lisämaksu;
- b) että matkustaja, joka kieltäytyy heti maksamasta kuljetusmaksua tai lisämaksua, voidaan poistaa junasta;
- c) palautetaanko lisämaksu ja millä ehdoin.

2. Yleisissä kuljetusehdoissa voidaan määrätä, ettei matkustajia, jotka

- a) vaarantavat liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden tai muiden matkustajien turvallisuuden,
- b) häiritsevät kohtuuttomasti muita matkustajia,

oteta kuljetettavaksi tai että heidät voidaan poistaa junasta kesken matkaa ja ettei tällaisilla henkilöillä ole oikeutta vaatia kuljetusmaksun ja matkatavararahdin palauttamista.

10 artikla

Hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen

Matkustajan on noudatettava tulli- tai muiden hallintoviranomaisten antamia määräyksiä.

11 artikla

Junan peruuntuminen tai myöhästyminen. Jatkoysteiden menettäminen

Kuljettajan on tarvittaessa merkittävä matkalippuun, että juna on peruutettu tai jatkoysteys menetetty.

III OSA

KÄSIMATKATAVARAN, ELÄINTEN, MATKATAVARAN JA AJONEUVOJEN KULJETUS

I luku

Yhteiset määräykset

12 artikla

Sallitut esineet ja eläimet

1. Matkustaja saa kuljettaa mukanaan helposti kannettavia esineitä (käsimatkatavara) ja eläviä eläimiä yleisten kuljetusehtojen mukaisesti. Lisäksi hän saa kuljettaa mukanaan suurikokoisia esineitä yleisten kuljetusehtojen erityismääräysten mukaisesti. Esineitä ja eläimiä, jotka voivat häiritä muita matkustajia tai aiheuttaa vahinkoja, ei saa kuljettaa käsimatkatavarana.

2. Matkustaja voi jättää esineitä ja eläimiä kuljetettavaksi matkatavarana yleisten kuljetusehtojen mukaisesti.

3. Kuljettaja voi henkilökuljetuksen yhteydessä ottaa kuljetettavaksi ajoneuvoja yleisten kuljetusehtojen erityismääräysten mukaisesti.

4. Vaarallisia aineita voidaan kuljettaa käsimatkatavarana, matkatavarana tai ajoneuvoissa, jotka kuljetetaan rautateitse tämän osan määräysten mukaisesti, vain jos vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskeva ohjesääntö (RID) sen sallii.

*13 artikla***Tarkastus**

1. Kuljettajalla on oikeus tarkastaa, että kuljetettavat esineet ja eläimet (käsimatkatavara, matkatavara, ajoneuvot kuormineen) ovat kuljetusmääräysten mukaisia, milloin on perusteltua syytä epäillä kuljetusmääräysten rikkomista ja edellyttäen, etteivät sen valtion lait ja määräykset, jonka alueella tarkastus suoritetaan, sitä kiellä. Matkustaja on kutsuttava olemaan läsnä tarkastuksessa. Ellei hän siihen saavu tai ellei hän ole tavattavissa, kuljettajan on toimitettava tarkastus kahden riippumattoman todistajan läsnä ollessa.
2. Jos todetaan, ettei kuljetusmääräyksiä ole noudatettu, kuljettaja voi vaatia matkustajaa suorittamaan tarkastuksesta aiheutuneet kulut.

*14 artikla***Hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen**

Matkustajan on kuljetettavien esineiden ja eläinten (käsimatkatavara, matkatavara, ajoneuvot kuormineen) osalta noudatettava tulli- tai muiden hallintoviranomaisten antamia määräyksiä. Hänen tulee olla läsnä näiden esineiden tarkastuksessa, elleivät kunkin valtion lait ja määräykset myönnä poikkeusta.

II luku***Käsimatkatavara ja eläimet****15 artikla***Valvonta**

Matkustajan on valvottava käsimatkatavaraa ja mukanaan kuljettamia eläimiä.

III luku***Matkatavara****16 artikla***Matkatavaran kirjaaminen**

1. Matkatavaran kuljetusta koskevat sopimusvelvoitteet määritellään matkatavaratodistuksessa, joka on luovutettava matkustajalle.
2. Matkatavaratodistuksen puuttuminen, puutteellisuus tai katoaminen ei vaikuta matkatavaran kuljetusta koskevien sopimusten olemassaoloon eikä voimassaoloon, vaan ne pysyvät näiden yhtenäisten oikeussäännösten alaisina, ottaen kuitenkin huomioon 22 artiklan mukaiset seuraukset.
3. Matkatavaratodistus on, kunnes toisin osoitetaan, todiste matkatavaran kirjaamisesta ja sen kuljetusehdoista.
4. Kunnes toisin osoitetaan, oletetaan, että matkatavara oli kuljettajan ottaessa sen kuljetukseen ulkonaisesti hyvässä kunnossa ja että koolien lukumäärä ja paino täsmäsivät matkatavaratodistuksen merkintöjen kanssa.

*17 artikla***Matkatavaratodistus**

1. Matkatavaratodistuksen muoto ja sisältö sekä se, millä kielellä ja millaisin kirjaimin se on painettava ja täytettävä, määrätään yleisissä kuljetusehdoissa. 7 artiklan 5 kohtaa sovelletaan vastaavasti.
2. Matkatavaratodistukseen tulee olla merkitty ainakin seuraavat tiedot:
 - a) kuljettaja tai kuljettajat;
 - b) ilmoitus siitä, että kuljetus on myös päinvastaisesta määräyksestä huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen; tämä voidaan ilmoittaa lyhenteellä CIV;

- c) kaikki muut ilmoitukset, jotka tarvitaan osoittamaan sopimusvelvoitteet matkatavaran kuljetuksessa ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeutensa.
3. Ottaessaan vastaan matkatavaratodistuksen matkustajan on tarkistettava, että todistus on laadittu hänen ilmoitustensa mukaisesti.

18 artikla

Kirjaaminen ja kuljetus

1. Ellei yleisissä kuljetusehdoissa ole määrätty poikkeuksia, kirjattua matkatavaraa otetaan kuljetettavaksi ainoastaan esittäessä vähintään matkatavaran määräpaikalle saakka kelpaava matkalippu. Muussa suhteessa matkatavaran kirjaaminen tapahtuu niiden määräysten mukaan, jotka ovat voimassa paikkakunnalla, jolla matkatavara jätetään kuljetettavaksi.
2. Jos yleisten kuljetusehtojen mukaan matkatavara voidaan ottaa kuljetettavaksi esittämättä matkalippua, on näiden yhteisten oikeussäännösten määräyksiä matkustajan oikeuksista ja velvollisuuksista matkatavaroidensa suhteen sovellettava vastaavasti myös matkatavaran lähettäjään.
3. Kuljettaja voi kuljettaa matkatavaran toisella junalla, toista reittiä tai toisilla liikennevälineillä kuin mitä matkustaja käyttää.

19 artikla

Matkatavararahdin maksaminen

Ellei matkustajan ja kuljettajan välillä ole toisin sovittu, on matkatavararahdi maksettava jätettäessä matkatavara kuljetettavaksi.

20 artikla

Matkatavaran merkitseminen

Matkustajan on merkittävä jokaiseen kolliin hyvin näkyvään paikkaan kestävästi ja selvästi:

- a) nimensä ja osoitteensa;
- b) määräpaikka.

21 artikla

Matkustajan määräämisoikeus matkatavaraan nähden

1. Jos olosuhteet sallivat eivätkä tulli- tai muiden hallintoviranomaisten määräykset ole esteenä, matkustaja voi vaatia matkatavaran luovuttamista lähetyspaikalla matkatavaratodistuksen palauttamista sekä yleisten kuljetusehtojen niin määrätessä matkalipun esittämistä vastaan.
2. Yleiset kuljetusehdot voivat sisältää lisäksi muita määräyksiä määräämisoikeudesta matkatavaraan nähden, erityisesti määräyksiä määräpaikan muutoksesta ja tämän mahdollisista kustannusseurauksista matkustajalle.

22 artikla

Matkatavaran luovutus

1. Matkatavara luovutetaan matkatavaratodistusta ja tapauksen mukaan lähetystä rasittavien kulujen suoritusta vastaan.
- Kuljettaja on oikeutettu, ei kuitenkaan velvollinen, toteamaan, onko matkatavaratodistuksen haltija oikeutettu saamaan matkatavaran haltuunsa.
2. Matkatavara katsotaan luovutetuksi matkatavaratodistuksen haltijalle myös, kun määräpaikalla voimassa olevien määräysten mukaisesti
- a) se on jätetty tulli- tai veroviranomaisille heidän toimipaikkoihinsa tai varastoihinsa silloin, kun nämä eivät ole kuljettajan valvonnassa;
- b) elävät eläimet on annettu kolmannen henkilön huostaan.

3. Matkatavaratodistuksen haltija voi vaatia määräpaikalla, että matkatavara annetaan hänelle niin pian kuin on sovittu sekä tarpeen vaatiessa tulli- tai muiden hallintoviranomaisten määräysten täyttämiseen tarpeellinen aika on kulunut.
4. Ellei matkatavaratodistusta esitetä, on kuljettaja velvollinen luovuttamaan matkatavaran vain sille, joka todistaa oikeutensa siihen; jos tätä oikeutta ei katsota riittävän selvästi toteennäytetyksi, voi kuljettaja vaatia vakuuden.
5. Matkatavara luovutetaan kirjauksessa määräpaikaksi merkityllä paikalla.
6. Matkatavaratodistuksen haltijalla, joka ei ole saanut matkatavaraansa 3 kohdassa mainitulla tavalla, on oikeus vaatia, että matkatavaratodistukseen merkitään päivä ja kellonaika, jolloin hän on käynyt matkatavaraa vaatimassa.
7. Oikeudenomistaja voi kieltäytyä vastaanottamasta matkatavaraa, jos kuljettaja ei noudata hänen pyyntöään olla läsnä tarkistettaessa matkatavaran kunto väitetyin vahingon toteamiseksi.
8. Muussa suhteessa matkatavaran luovutus tapahtuu luovutuspaikalla voimassa olevien määräysten mukaisesti.

IV luku

Ajoneuvot

23 artikla

Kuljetusehdot

Yleisten kuljetusehtojen ajoneuvojen kuljetusta koskeissa erityismääräyksissä määrätään erityisesti kuljetukseen otto-, kirjaamis-, kuormaus-, kuljetus-, purkaus- ja luovutusehdot sekä matkustajan velvollisuudet.

24 artikla

Kuljetusasiakirja

1. Ajoneuvojen kuljetusta koskevat sopimusvelvoitteet määrätään kuljetusasiakirjassa, joka luovutetaan matkustajalle. Kuljetusasiakirja voi olla matkalipun osa.
2. Kuljetusasiakirjan muoto ja sisältö sekä se, millaisin kirjaimin se on painettava ja täytettävä, määrätään yleisten kuljetusehtojen ajoneuvojen kuljetusta koskeissa erityismääräyksissä. 7 artiklan 5 kohtaa sovelletaan vastaavasti.
3. Kuljetusasiakirjassa on oltava ainakin seuraavat merkinnät:
 - a) kuljettaja tai kuljettajat;
 - b) ilmoitus siitä, että kuljetus on myös päinvastaisesta määräyksestä huolimatta näiden yhtenäisten oikeussäännösten alainen; tämä voidaan ilmoittaa lyhenteellä CIV;
 - c) kaikki muut ilmoitukset, jotka tarvitaan osoittamaan sopimusvelvoitteet ajoneuvojen kuljetuksessa ja joiden nojalla matkustaja voi saattaa voimaan kuljetussopimuksesta johtuvat oikeutensa.
4. Ottaessaan vastaan kuljetusasiakirjan matkustajan on tarkistettava, että se on laadittu hänen ilmoitustensa mukaisesti.

25 artikla

Sovellettava oikeus

Ellei tässä luvussa toisin määrätä, sovelletaan ajoneuvojen kuljetukseen III luvun mukaisia matkatavaran kuljetusmääräyksiä.

IV OSA

KULJETTAJAN VASTUU

I luku

Vastuu matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta

26 artikla

Vastuuperiaatteet

1. Kuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut matkustajan kuolemasta, ruumiinvammasta tai muusta fyysisen tai henkisen koskemattomuuden haitasta rautatien käyttöön liittyvän onnettomuuden seurauksena matkustajan oleskellessa junassa, noustessa siihen tai siitä poistuessa, käytettävästä rataverkosta riippumatta.
2. Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa:
 - a) jos onnettomuus on aiheutunut rautatien käyttöön kuulumattomasta seikasta, jota kuljettaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia;
 - b) onnettomuus on aiheutunut matkustajan syystä;
 - c) onnettomuus johtuu kolmannen henkilön käyttäytymisestä, jota kuljettaja tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia. Toista kuljetusyritystä, joka käyttää samaa rataverkkoa, ei katsota kolmanneksi henkilöksi; takautumisoikeus säilyy muuttumattomana.
3. Jos onnettomuus johtuu kolmannen henkilön käyttäytymisestä eikä kuljettaja tästä huolimatta ole kokonaan vapaa vastuustaan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti, hän vastaa kaikesta vahingosta näiden yhtenäisten oikeussäännösten rajoituksin, ottaen kuitenkin huomioon kolmanteen henkilöön kohdistuvat mahdolliset takautumisoikeudet.
4. Nämä yhtenäiset oikeussäännökset eivät vaikuta siihen vastuuseen, joka saattaa tulla kuljettajan kannettavaksi muissa kuin 1 kohdassa edellytetyissä tapauksissa.
5. Jos yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla tapahtuvan kuljetuksen suorittajina on perättäisiä kuljettajia, matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta vastaa se kuljettaja, jonka kuljetussopimuksen mukaan tuli suorittaa kuljetusta onnettomuuden sattuessa. Jos kuljetuksen suorittajana oli tällöin kuljettajan asemesta suorittava kuljettaja, molemmat vastaavat yhteisvastuullisesti näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti.

27 artikla

Vahingonkorvaus kuolemantapauksessa

1. Jos matkustaja on saanut surmansa, vahingonkorvaus käsittää:
 - a) matkustajan kuolemasta aiheutuvat välttämättömät kustannukset, erityisesti kustannukset ruumiin kuljetuksesta ja hautauksesta;
 - b) ellei kuolema ole seurannut välittömästi, 28 artiklassa määrätyt korvaukset.
2. Jos matkustajan kuoleman johdosta henkilöt, joita hän lain nojalla oli tai olisi ollut tulevaisuudessa velvollinen elättämään, menettävät toimeentulonsa, on myös tämän menetys korvattava. Sellaisten henkilöiden vahingonkorvausvaateet, joiden elatuksesta matkustaja on huolehtinut lain häntä siihen velvoittamatta, ratkaistaan kansallisen oikeuden mukaan.

28 artikla

Vahingonkorvaus loukkaantumistapauksissa

Jos matkustaja on saanut ruumiinvamman tai hänen fyysistä tai henkistä koskemattomuuttaan on muuten loukattu, vahingonkorvaus käsittää:

- a) korvauksen välttämättömistä kuluista, erityisesti hoidosta ja kuljetuksesta;
- b) korvauksen joko täydellisestä tai osittaisesta työkyvyttömyydestä tai tarpeiden lisääntymisestä aiheutuneesta haitasta.

29 artikla

Muiden henkilövahinkojen korvaaminen

Kansallisen oikeuden mukaan ratkaistaan, onko ja missä määrin kuljettajan suoritettava korvausta muusta kuin 27 ja 28 artiklassa tarkoitettusta haitasta.

30 artikla

Vahingonkorvauksen muoto ja yläraja kuoleman- ja loukkaantumistapauksissa

1. Edellä 27 artiklan 2 kohdassa ja 28 artiklan b alakohdassa tarkoitettu vahingonkorvaus on suoritettava kertakaikkisen pääoman muodossa. Jos kuitenkin kansallisen oikeuden mukaan elinkoron maksaminen on sallittua, korvaus suoritetaan tässä muodossa, jos loukkaantunut matkustaja tai 27 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut oikeudenomistajat sitä pyytävät.

2. Tämän artiklan 1 kohdan nojalla maksettavan vahingonkorvauksen suuruus määrätään kansallisen oikeuden mukaan. Kuitenkin näiden yhtenäisten oikeussäännösten soveltamista varten määrätään 175 000 laskentayksikön yläraja pääomana tai tätä pääomaa vastaavana elinkorkona kutakin matkustajaa kohti siinä tapauksessa, että tämä raja kansallisen oikeuden mukaan on alhaisempi.

31 artikla

Muut kuljetusvälineet

1. Muissa kuin 2 kohdan tapauksissa vastuuta matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta koskevia määräyksiä ei sovelleta vahinkoihin, jotka syntyvät kuljetuksessa, joka kuljetussopimuksen mukaisesti ei tapahdu rautateitse.

2. Jos rautatievaunut kuljetetaan junalautalla, vastuuta matkustajien kuolemasta ja loukkaantumisesta koskevia määräyksiä sovelletaan 26 artiklan 1 kohdassa ja 33 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin vahinkoihin, jotka aiheutuvat matkustajalle rautatien käyttöön liittyvän onnettomuuden seurauksena matkustajan oleskellessa näissä vaunuissa, noustessa niihin tai niistä poistuessa.

3. Jos rautatieliikenne poikkeuksellisista syistä keskeytyy tilapäisesti ja matkustajat kuljetetaan muulla kulkuneuvolla, kuljettaja on vastuussa näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaisesti.

II luku

Vastuu aikataulun noudattamatta jättämisestä

32 artikla

Vastuu junan peruuntumisesta tai myöhästymisestä tai jatkoyhteyden menettämisestä

1. Kuljettaja vastaa matkustajalle vahingosta, joka aiheutuu siitä, ettei junan peruuntumisen tai myöhästymisen tai jatkoyhteyden menettämisen johdosta matkaa voida jatkaa samana päivänä tai kyseisissä olosuhteissa matkan jatkamista samana päivänä ei voida kohtuudella vaatia. Vahingonkorvaus käsittää matkustajalle yöpymisestä sekä häntä odottaville henkilöille ilmoittamisesta aiheutuvat kohtuulliset kustannukset.

2. Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos peruutus, myöhästyminen tai jatkoyhteyden menetys johtuu jostakin seuraavasta syystä:

- a) rautatien käytöstä riippumattomat seikat, joita kuljettaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia;
- b) matkustajan virhe; tai
- c) kolmannen henkilön käyttäytyminen, jota kuljettaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää eikä estää sen seurauksia. Toista kuljetusyritystä, joka käyttää samaa rataverkkoa, ei katsota kolmanneksi henkilöksi; takautumisoikeudet säilyvät muuttumattomana.

3. Se, onko kuljettajan suoritettava korvausta muista kuin 1 kohdassa tarkoitetuista vahingoista ja missä määrin, määräytyy kansallisen oikeuden mukaan. Tätä määräystä ei sovelleta 44 artiklan tapauksessa.

III luku

Vastuu käsimatkatavarasta, eläimistä, matkatavarasta ja ajoneuvoista

1 OSASTO

Käsimatkatavara ja eläimet

33 artikla

Vastuu

1. Matkustajan kuollessa tai loukkaantuessa vastaa kuljettaja myös vahingosta, joka aiheutuu matkustajan yllä olevien tai hänen käsimatkatavarana mukanaan kuljettamiensa esineiden täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta. 26 artiklaa sovelletaan vastaavasti.

2. Muussa suhteessa kuljettaja on vastuussa vahingoista, jotka aiheutuvat esineiden, käsimatkatavaran tai eläinten, joiden valvonta 15 artiklan mukaan kuuluu matkustajalle, täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta vain silloin, kun vahinko on luettava kuljettajan syyksi. IV osan muita artikloita, 51 artiklaa lukuun ottamatta, ja VI osan artikloita ei sovelleta tässä tapauksessa.

34 artikla

Vahingonkorvauksen yläraja esineiden kadotessa tai vahingoittuessa

Kuljettajan ollessa vastuussa 33 artiklan 1 kohdan mukaisesti on hänen suoritettava vahingonkorvausta enintään 1 400 laskentayksikön määrään saakka kutakin matkustajaa kohti.

35 artikla

Vastuusta vapauttaminen

Kuljettaja ei vastaa matkustajalle vahingosta, joka johtuu siitä, ettei matkustaja ole noudattanut tulli- tai muiden hallintoviranomaisten antamia määräyksiä.

2 OSASTO

Matkatavara

36 artikla

Vastuuperiaatteet

1. Kuljettaja on vastuussa vahingosta, joka aiheutuu matkatavaran täydellisestä tai osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta sen kuljetettavaksi ottamisesta luovuttamiseen saakka, samoin kuin matkatavaran luovutuksen viivästymisestä.

2. Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos katoamiseen, vahingoittumiseen tai viivästyneeseen luovuttamiseen on syynä matkustajan virhe, hänen määräyksensä, joka ei johdu kuljettajan virheestä, matkatavarassa itsessään oleva vika tai seikat, joita rautatie ei ole voinut välttää ja joiden seurauksia se ei ole voinut estää.

3. Kuljettaja on tästä vastuusta vapaa, jos katoaminen tai vahingoittuminen on aiheutunut erityisistä vahingonvaaroista, jotka liittyvät yhteen tai useampaan seuraavista seikoista:

- a) päällyksen puuttuminen tai puutteellisuus;
- b) matkatavaran erikoinen laatu;
- c) esineiden, joita ei oteta kuljetettavaksi, lähettäminen matkatavarana.

37 artikla

Todistustaakka

1. Kuljettaja on velvollinen näyttämään toteen, että katoamiseen, vahingoittumiseen tai viivästyneeseen luovuttamiseen on ollut syynä jokin 36 artiklan 2 kohdan tarkoittamista seikoista.

2. Jos kuljettaja osoittaa, että katoaminen tai vahingoittuminen on, asianhaarat huomioon ottaen, voinut johtua yhdestä tai useammasta 36 artiklan 3 kohdassa mainitusta erityisestä vahingonvaarasta, oletetaan sen johtuneen siitä tai niistä. Oikeudenomistajalla on kuitenkin oikeus osoittaa, ettei vahinko kokonaan tai osaksikaan ole aiheutunut jostakin näistä vahingonvaaroista.

38 artikla

Perättäiset kuljettajat

Jos yhden kuljetussopimuksen nojalla tapahtuvan kuljetuksen suorittajina on useampia perättäisiä kuljettajia, jokainen näistä ottaessaan kuljetettavaksi matkatavaran matkatavaratodistuksineen tai ajoneuvon kuljetusasiakirjoineen liittyy matkatavaran tai ajoneuvon kuljetuksen osalta kuljetussopimukseen matkatavaratodistuksen tai kuljetusasiakirjan ehtojen mukaisesti ja sitoutuu tästä johtuviin velvoitteisiin. Jokainen kuljettaja on tällöin vastuussa kuljetuksen suorituksesta koko kuljetusmatkalla luovutukseen saakka.

39 artikla

Suorittava kuljettaja

1. Vaikka kuljettaja, olipa hän siihen kuljetussopimuksen nojalla oikeutettu tai ei, on siirtänyt kuljetuksen tosiasiallisen suorittamisen kokonaan tai osaksi suorittavalle kuljettajalle, vastaa kuljettaja kuitenkin koko kuljetuksesta.

2. Kaikkia näiden yhtenäisten oikeussäännösten kuljettajan vastuuta säänteleviä määräyksiä sovelletaan myös suorittavan kuljettajan vastuuseen suorittamastaan kuljetuksesta. 48 ja 52 artiklaa sovelletaan niissä tapauksissa, jolloin suorittavan kuljettajan henkilökuntaa ja muita hänen kuljetuksen suorittamiseen käyttämiään henkilöitä vastaan nostetaan kanne.

3. Erityissopimus, jolla kuljettaja ottaa itselleen velvoitteita, jotka näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan eivät kuulu hänelle, tai luopuu oikeuksista, jotka näiden yhtenäisten oikeussäännösten mukaan kuuluvat hänelle, koskee suorittavaa kuljettajaa vain, jos hän on nimenomaan suostunut tähän kirjallisesti. Riippumatta siitä, onko suorittava kuljettaja antanut tällaisen suostumuksen, erityissopimuksesta johtuvat velvoitteet ja luopumisilmoitukset sitovat kuljettajaa.

4. Jos sekä kuljettaja että suorittava kuljettaja ovat vastuussa, he vastaavat yhteisvastuullisesti.

5. Korvaus, joka voidaan vaatia kuljettajalta, suorittavalta kuljettajalta sekä heidän henkilökunnaltaan ja muilta henkilöiltä, joita he käyttävät kuljetuksen suorittamiseen, ei saa kokonaismäärältään ylittää näissä yhtenäisissä oikeussäännöksissä edellytettyä vastuun enimmäismääriä.

6. Tämä artikla ei vaikuta kuljettajan ja suorittavan kuljettajan keskinäisiin takautumisoikeuksiin.

40 artikla

Katoamisolettamus

1. Oikeudenomistaja voi muita todisteita esittämättä katsoa kollin kadonneeksi, ellei sitä luovuteta hänelle tai aseteta haettavaksi 14 päivän kuluessa siitä, kun luovutusta 22 artiklan 3 kohdan mukaisesti on pyydetty.

2. Jos kadonneeksi katsottu kolli löytyy vuoden kuluessa siitä, kun pyyntö sen luovuttamisesta on esitetty, on kuljettajan ilmoitettava siitä oikeudenomistajalle, jos tämän osoite tiedetään tai voidaan saada selville.

3. Oikeudenomistaja voi 30 päivän kuluessa 2 kohdan mukaisen ilmoituksen saamisesta vaatia, että matkatavara luovutetaan hänelle. Hänen on tällöin suoritettava matkatavaran kuljetuskustannukset lähetyspaikalta paikalle, jolla luovuttaminen tapahtuu, ja palautettava saamansa korvausmäärä vähentämällä siitä tähän korvaukseen ehkä sisältyneet kustannukset. Hänellä on kuitenkin edelleen oikeus vaatia vahingonkorvausta luovutuksen viivästymisestä 43 artiklan mukaisesti.

4. Ellei löytynyttä matkatavaraa vaadita takaisin 3 kohdassa mainitun määräajan kuluessa tai jos matkatavara löytyy yli vuoden kuluttua luovutuspyynnön esittämisestä, on matkatavara kuljettajan käytettävissä sen paikkakunnan lakien ja määräysten mukaan, jolla matkatavara on.

41 artikla

Korvaus katoamistapauksessa

1. Matkatavaran kadotessa täydellisesti tai osittain kuljettajan on suoritettava, olematta enemmälti korvausvelvollinen:
 - a) jos vahingon määrä on todistettu, tätä määrää vastaava korvaus, enintään kuitenkin 80 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta tai 1 200 laskentayksikköä kolliä kohti;
 - b) ellei vahingon määrää ole todistettu, kertakaikkinen korvaus, jonka suuruus on 20 laskentayksikköä puuttuvan bruttopainon kilogrammalta tai 300 laskentayksikköä kolliä kohti.

Korvaustapa puuttuvaa kilogrammaa tai kolliä kohti määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

2. Lisäksi kuljettajan on korvattava suoritettut kuljetusmaksut ja muut kadonneen matkatavaran kuljetuksesta aiheutuneet kustannukset sekä jo suoritettut tullit ja valmisteverot.

42 artikla

Korvaus vahingoittumistapauksesta

1. Jos matkatavara on vahingoittunut, kuljettajan on suoritettava matkatavaran arvonvähennyksen määrä. Muita korvausvaateita ei oteta huomioon.
2. Korvaus ei saa ylittää:
 - a) jos koko lähetyksen arvo on vahingoittumisen johdosta alentunut: määrää, johon se olisi noussut lähetyksen kokonaan kadottua;
 - b) jos vain osa lähetyksestä on vahingoittumisen johdosta arvoltaan laskenut: määrää, johon se olisi noussut arvoltaan alentuneen osan kokonaan kadotessa.

43 artikla

Korvaus luovutuksen viivästyessä

1. Matkatavaran luovutuksen viivästyessä kuljettajan on suoritettava kultakin alkavalta 24 tunnin ajalta matkatavaran luovutusvaatimuksen tekemisestä luettuna, enintään kuitenkin 14 päivältä:
 - a) jos oikeudenomistaja todistaa siitä aiheutuneen vahingon, tavarán vaurioituminen mukaan luettuna: korvausta, jonka määrä vastaa aiheutunutta vahinkoa, enintään 0,80 laskentayksikköä myöhästyneen matkatavaran bruttopainon kilogrammaa kohti tai 14 laskentayksikköä myöhästynyttä kolliä kohti;
 - b) ellei oikeudenomistaja osoita siitä aiheutuneen vahinkoa: kertakaikkista korvausta, jonka määrä on 0,14 laskentayksikköä myöhästyneen matkatavaran bruttopainon kilogrammaa kohti tai 2,80 laskentayksikköä myöhästynyttä kolliä kohti.

Korvaustapa kilogrammaa tai kolliä kohti määrätään yleisissä kuljetusehdoissa.

2. Jos matkatavara on kokonaan kadonnut, 1 kohdassa mainittua korvausta ei suoriteta 41 artiklassa mainitun korvauksen lisäksi.
3. Jos osa matkatavarasta on kadonnut, 1 kohdassa mainittu korvaus on suoritettava siitä osasta, joka ei ole kadonnut.
4. Jos matkatavara on vahingoittunut eikä vahingoittuminen johdu luovutuksen viivästyisestä, suoritetaan 1 kohdassa mainittu korvaus tarvittaessa 42 artiklassa mainitun korvauksen lisäksi.
5. Missään tapauksessa 1 kohdassa sekä 41 ja 42 artiklassa edellytettyjen korvausten kokonaismäärä ei saa ylittää määrää, joka maksettaisiin matkatavaran kokonaan kadotessa.

3 OSASTO

Ajoneuvot

44 artikla

Korvaus viivästymisestä

1. Jos ajoneuvon kuormaus tai luovutus viivästyy kuljettajan syystä, kuljettajan on, mikäli oikeudenomistaja osoittaa viivästyksestä aiheutuneen vahinkoa, suoritettava korvaus, jonka määrä ei saa ylittää ajoneuvon kuljetusmaksua.
2. Jos kuormauksen viivästyessä kuljettajan syystä oikeudenomistaja luopuu kuljetussopimuksesta, kuljetusmaksu maksetaan hänelle takaisin. Mikäli oikeudenomistaja osoittaa tästä viivytyksestä aiheutuneen vahinkoa, hän voi lisäksi vaatia korvausta, jonka määrä ei saa ylittää ajoneuvon kuljetusmaksua.

45 artikla

Korvaus ajoneuvon katoamisesta

Jos koko ajoneuvo tai osa siitä katoaa, oikeudenomistajalle todistetusta vahingosta suoritettava korvaus lasketaan ajoneuvon käyvän arvon mukaan eikä se saa ylittää 8 000:ta laskentayksikköä. Kuormattu tai tyhjä perävaunu katsotaan ajoneuvoksi.

46 artikla

Vastuu muista esineistä

1. Ajoneuvoon jätettyjen tai ajoneuvoon kiinnitetyissä säiliöissä (esim. matkatavarasäiliöt tai suksilaatikot) kuljetettavien esineiden osalta kuljettaja vastaa ainoastaan vahingosta, joka on aiheutunut kuljettajan syystä. Kokonaiskorvaus ei saa ylittää 1 400:aa laskentayksikköä.
2. Ajoneuvon ulkopuolelle kiinnitetyistä esineistä, 1 kohdassa mainitut säiliöt mukaan luettuna, kuljettaja vastaa vain, jos osoitetaan, että vahinko johtuu kuljettajan toimenpiteestä tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaen tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

47 artikla

Sovellettava oikeus

Ellei tämän osaston säännöksissä toisin määrätä, sovelletaan ajoneuvoihin 2 osaston vastuuta matkatavarasta koskevia säännöksiä.

IV luku

Yhteiset määräykset

48 artikla

Vastuurajoitusoikeuden menettäminen

Näiden yhtenäisten oikeussäännösten vastuurajoituksia sekä kansallisen oikeuden määräyksiä, jotka rajoittavat korvaukset tiettyyn määrään, ei sovelleta, jos osoitetaan, että vahinko johtuu kuljettajan toimenpiteestä tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaen tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

49 artikla

Korvausmäärän muuntaminen ja korko

1. Jos korvausmäärää laskettaessa on muunnettava ulkomaisissa rahayksiköissä ilmoitettuja summia, muuntaminen tapahtuu korvauksen maksupäivänä maksupaikalla voimassa olevan kurssin mukaan.

2. Oikeudenomistaja voi vaatia korvausmäärälle korkoa, joka lasketaan viiden prosentin vuotuisikoron mukaan alkaen 55 artiklassa mainitun maksuvaatimuksen esittämispäivästä tai, ellei tällaista maksuvaatimusta ole tehty, kanteen vireillepanopäivästä.
3. Kuitenkin 27 ja 28 artiklan nojalla maksettavasta korvauksesta korkoa lasketaan vasta siitä päivästä, jolloin ne olosuhteet, joihin korvaussumman määrittäminen on perustunut, ovat syntyneet, jos tämä päivä on myöhäisempi kuin maksuvaatimuksen esittäminen tai kanteen vireillepanopäivä.
4. Matkatavaran osalta korkoa suoritetaan vain, jos korvaus ylittää 16 laskentayksikköä matkatavaratodistusta kohden.
5. Ellei oikeudenomistaja hänelle määrätyn kohtuullisen ajan kuluessa toimita matkatavaran osalta kuljettajalle vaateen lopullista käsittelyä varten tarpeellisia asiakirjoja, ei korkoja lasketa tämän määräajan umpeen kulumisen ja asiakirjojen sisäänjättöpäivän väliseltä ajalta.

50 artikla

Vastuu ydintapahtuman yhteydessä

Kuljettaja on vapaa hänelle näiden yhtenäisten oikeussäännösten nojalla tulevasta vastuusta, kun ydintapahtuma on aiheuttanut vahingon ja kun jossakin sopimusvaltiossa voimassa olevien lakien ja määräysten nojalla, jotka koskevat vastuuta ydinenergian alalla, tästä vahingosta on vastuussa asianomaisen laitoksen haltija tai joku muu henkilö hänen asemastaan.

51 artikla

Henkilöt, joista kuljettaja on vastuussa

Kuljettaja on vastuussa henkilökunnastaan ja muista kuljetuksen suorittamiseen käyttämistään henkilöistä heidän suorittamissaan tehtäviään. Rataverkon, jolla kuljetus tapahtuu, hallinnot katsotaan henkilöiksi, joita kuljettaja käyttää kuljetuksen suorittamiseen.

52 artikla

Muut kanteet

1. Kaikissa tapauksissa, joihin näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan, voidaan kuljettajaa vastaan ajaa vahingonkorvauskannetta, tapahtuipa se millä perusteella tahansa, vain näissä oikeussäännöksissä edellytetyin ehdoin ja rajoituksin.
2. Sama koskee kanteita henkilökuntaa ja muita henkilöitä vastaan, joista kuljettaja on vastuussa 51 artiklan nojalla.

V OSA

MATKUSTAJAN VASTUU

53 artikla

Erityiset vastuuperiaatteet

Matkustaja on vastuussa kuljettajalle kaikista vahingoista,

a) jotka aiheutuvat siitä, ettei hän ole noudattanut

1. 10, 14 ja 20 artiklan mukaisia velvollisuuksiaan,
2. yleisten kuljetusehtojen ajoneuvojen kuljetusta koskevista erityismääräyksistä johtuvia velvollisuuksiaan,
3. vaarallisten aineiden kansainvälistä rautatiekuljetusta koskevasta ohjesäännöstä (RID) johtuvia velvollisuuksiaan, tai

b) jotka ovat matkustajan mukanaan kuljettamien esineiden tai eläinten aiheuttamia,

mikäli hän ei voi todistaa vahingon aiheutuneen olosuhteiden johdosta, joita matkustaja tunnolliselta matkustajalta vaadittavasta huolellisuudesta huolimatta ei ole voinut välttää eikä estää niiden seurauksia. Tämä määräys ei koske kuljettajalle 26 artiklan ja 33 artiklan 1 kohdan nojalla kuuluvaa vastuuta.

VI OSA

VAATEIDEN TOTEUTTAMINEN

54 artikla

Osittaisen katoamisen tai vahingoittumisen toteaminen

1. Jos kuljettaja huomaa tai otaksuu tai oikeudenomistaja väittää, että osa kuljettajan vastuulla kuljetetusta esineestä (matkatavara, ajoneuvo) on kadonnut tai että esine on vahingoittunut, kuljettajan on viipymättä ja mikäli mahdollista oikeudenomistajan läsnä ollessa laadittava vahingon laadun mukainen tarkastuspöytäkirja esineen kunnosta ja mikäli mahdollista vahingon suuruudesta ja syystä sekä vahingon tapahtumahetkestä.
2. Jäljennös tästä tarkastuspöytäkirjasta on lunastuksetta toimitettava oikeudenomistajalle.
3. Ellei oikeudenomistaja hyväksy pöytäkirjassa esitettyjä seikkoja, hän voi vaatia, että matkatavaran tai ajoneuvon kunto sekä vahingon syy ja määrä todetaan kuljetussopimuksen osapuolten nimeämän asiantuntijan toimesta tai oikeudenkäyntiteitse. Menettelyssä noudatetaan sen valtion lakeja ja määräyksiä, jossa toteaminen tapahtuu.

55 artikla

Vaateiden esittäminen

1. Kuljettajan vastuuta matkustajien kuoleman- ja loukkaantumistapauksessa koskevat vaateet on esitettävä kirjallisesti sille kuljettajalle, jota vastaan kannetta voidaan ajaa. Jos kyseessä on kuljetus, jonka suorittavat perättäiset kuljettajat yhden ainoan kuljetussopimuksen nojalla, vaateet voidaan esittää myös ensimmäiselle tai viimeiselle kuljettajalle samoin kuin kuljettajalle, jolla on siinä maassa, jossa matkustajan kotipaikka tai vakinainen asuinpaikka sijaitsee, pääkonttorinsa tai sivukonttori taikka toimipaikka, jonka välityksellä kuljetussopimus on solmittu.
2. Muut kuljetussopimukseen perustuvat vaateet on esitettävä kirjallisesti 56 artiklan 2 ja 3 kohdassa mainitulle kuljettajalle.
3. Asiakirjat, joiden liittämistä vaatimuksiin oikeudenomistaja pitää tarpeellisenä, on esitettävä joko alkuperäisinä tai jäljennöksinä, jotka on vahvistettava asianmukaisesti, jos kuljettaja niin vaatii. Selvittäessään vaatimukset lopullisesti voi kuljettaja vaatia takaisin matkalipun, matkatavaratodistuksen ja kuljetusasiakirjan.

56 artikla

Kuljettajat, joita vastaan kannetta voidaan ajaa

1. Vahingonkorvauskannetta, joka perustuu kuljettajan vastuuseen matkustajien kuoleman- tai loukkaantumistapauksessa, voidaan ajaa ainoastaan 26 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua vastuussa olevaa kuljettajaa vastaan.
2. Tämän artiklan 4 kohdan tapausta lukuun ottamatta muita matkustajan kuljetussopimukseen perustuvia kanteita voidaan ajaa ainoastaan ensimmäistä, viimeistä tai sitä kuljettajaa vastaan, jonka kuljetusosuudelle kanteen aiheuttanut seikka tapahtui.
3. Jos kuljetuksen suorittajina on perättäisiä kuljettajia ja kuljettaja, joka on velvollinen luovuttamaan matkatavaran tai ajoneuvon, on suostumuksellaan merkitty matkatavaratodistukseen tai ajoneuvon kuljetusasiakirjaan, voidaan 2 kohdan mukaisia kanteita ajaa häntä vastaan siinäkin tapauksessa, ettei hän ole vastaanottanut matkatavaraa tai ajoneuvoa.
4. Kuljetussopimuksen perusteella suoritettujen maksujen palauttamista koskevaa kannetta voidaan ajaa joko sitä kuljettajaa vastaan, joka on tämän maksun kantaanut, tai sitä vastaan, jonka hyväksi maksu on kannettu.
5. Kannetta voidaan ajaa muitakin kuin 2 ja 4 kohdassa mainittuja kuljettajia vastaan, milloin se esitetään vastahaasteena tai väitteenä samaan kuljetussopimukseen perustuvaa päävaatimusta koskevassa oikeudenkäynnissä.
6. Mikäli näitä yhtenäisiä oikeussäännöksiä sovelletaan suorittavaan kuljettajaan, voidaan kannetta ajaa myös häntä vastaan.
7. Jos kantajalla on oikeus valita jokin useammasta kuljettajasta, hänen valintaoikeutensa lakkaa niin pian kuin kanne on voitu panna vireille niistä jotakuta vastaan; tämä on voimassa myös silloin, kun kantajalla on oikeus valita yhden tai useamman kuljettajan ja suorittavan kuljettajan välillä.

58 artikla

Kuoleman- ja loukkaantumistapauksista johtuvan vaateen raukeaminen

1. Oikeudenomistajan kuljettajan vastuuseen matkustajien kuoleman- tai loukkaantumistapauksissa perustuva vaade raukeaa, ellei hän ilmoita matkustajaa kohdanneesta onnettomuudesta 12 kuukauden kuluessa vahingosta tiedon saatuaan jollekin niistä kuljettajista, joille korvausvaatimus 55 artiklan 1 kohdan mukaan voidaan esittää. Jos oikeudenomistaja ilmoittaa onnettomuudesta suullisesti, on kuljettajan annettava hänelle tästä ilmoituksesta kirjallinen todistus.
2. Vaade ei kuitenkaan raukea:
 - a) jos oikeudenomistaja on 1 kohdassa mainittuna aikana esittänyt korvausvaatimuksen jollekin 55 artiklan 1 kohdassa mainituista kuljettajista;
 - b) jos vastuussa oleva kuljettaja on 1 kohdassa mainitun ajan kuluessa saanut tiedon matkustajaa kohdanneesta onnettomuudesta muuta tietä;
 - c) jos onnettomuudesta ei ole lainkaan ilmoitettu tai siitä on ilmoitettu liian myöhään ja laiminlyönti on johtunut oikeudenomistajasta riippumattomista olosuhteista;
 - d) jos oikeudenomistaja osoittaa, että onnettomuus on aiheutunut kuljettajan tuottamuksesta.

59 artikla

Matkatavaran kuljetuksesta johtuvan vaateen raukeaminen

1. Oikeudenomistajan ottaessa matkatavaran vastaan raukeavat kaikki ne kuljetussopimukseen perustuvat vaatteet kuljettajaa vastaan, jotka johtuvat matkatavaran osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta tai luovutuksen viivästyisestä.
2. Korvausvaatteet eivät kuitenkaan raukea:
 - a) kysymyksen ollessa osittaisesta katoamisesta tai vahingoittumisesta:
 1. jos katoaminen tai vahingoittuminen on todettu 54 artiklan mukaisesti, ennen kuin oikeudenomistaja on ottanut matkatavaran haltuunsa;
 2. jos toteaminen, joka 54 artiklan mukaisesti olisi pitänyt suorittaa, on laiminlyöty yksinomaan kuljettajan omasta syystä;
 - b) kysymyksen ollessa sellaisesta ulkonaisesti näkymättömästä vahingosta, joka todetaan vasta oikeudenomistajan otettua matkatavaran haltuunsa, mikäli oikeudenomistaja:
 1. pyytää 54 artiklan mukaista toteamista heti, kun vahinko on havaittu ja viimeistään kolmantena päivänä matkatavaran haltuunotosta sekä
 2. lisäksi todistaa vahingon syntyneen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana;
 - c) kysymyksen ollessa luovutuksen viivästyisestä, jos oikeudenomistaja esittää 21 päivän kuluessa vaatimuksensa jollekin 56 artiklan 3 kohdassa mainituista kuljettajista;
 - d) jos oikeudenomistaja osoittaa, että vahinko on aiheutunut kuljettajan tuottamuksesta.

60 artikla

Vaateen vanhentuminen

1. Vahingonkorvausvaatteet, jotka perustuvat kuljettajan vastuuseen matkustajien kuolemasta tai loukkaantumisesta, vanhentuvat seuraavasti:
 - a) matkustajan osalta kolmessa vuodessa onnettomuutta seuraavasta päivästä lukien;
 - b) muiden oikeudenomistajien osalta kolmessa vuodessa matkustajan kuolemaa seuraavasta päivästä lukien, kuitenkin niin, ettei tämä aika saa ylittää viittä vuotta onnettomuutta seuraavasta päivästä lukien.

2. Muiden kuljetussopimukseen perustuvien vaateiden vanhentumisaika on yksi vuosi. Vanhentumisaika on kuitenkin kaksi vuotta, jos kyseessä on kanne sellaisen vahingon johdosta, joka johtuu teosta tai laiminlyönnistä, joka on tehty joko tarkoituksella aiheuttaa tällainen vahinko tai huolimattomuudesta ja tietäen, että tällainen vahinko todennäköisesti aiheutuu.

3. Edellä 2 kohdassa mainittu vanhentumisaika alkaa:

- a) kun kyseessä on korvausvaade täydellisestä katoamisesta: neljännestoista päivästä 22 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun määräjän kuluttua umpeen;
- b) kun kyseessä on korvausvaade osittaisen katoamisen tai vahingoittumisen tai luovutuksen viivästymisen johdosta: päivästä, jolloin matkatavara on luovutettu matkustajalle;
- c) kaikissa muissa matkustajakuljetusta koskevissa tapauksissa: päivästä, jolloin matkalipun kelpoisuus aika päättyy.

Vanhentumisajan alkukohdaksi ilmoitettua päivää ei lueta tähän aikaan.

4. [...]

5. [...]

6. Muussa suhteessa vanhentumisen lakkaamisesta tai keskeyttämisestä on voimassa kansallinen oikeus.

VII LUKU

KULJETTAJIEN VÄLISET SUHTEET

61 artikla

Kuljetusmaksun jako

1. Kunkin kuljettajan on maksettava muille kuljetukseen osallistuneille kuljettajille näille tuleva osa kuljetusmaksusta, jonka se on kantanut tai jonka sen olisi pitänyt kantaa. Maksutapa määrätään kuljettajien välisillä sopimuksilla.
2. 6 artiklan 3 kohtaa, 16 artiklan 3 kohtaa ja 25 artiklaa sovelletaan myös perättäisten kuljettajien välisiin suhteisiin.

62 artikla

Takautumisoikeus

1. Kuljettajalla, joka on suorittanut näiden yhtenäisten oikeussäännösten perusteella korvausta, on kuljetukseen osallistuneisiin kuljettajiin kohdistuva takautumisoikeus seuraavien määräysten mukaan:
 - a) kuljettaja, joka on aiheuttanut vahingon, on yksin siitä vastuussa;
 - b) jos useat kuljettajat ovat aiheuttaneet vahingon, vastaa kukin kuljettaja siitä vahingosta, jonka se on aiheuttanut; jos tällaista erittelyä ei voida suorittaa, korvausmäärä on jaettava niiden kesken c alakohdan mukaisesti;
 - c) ellei voida näyttää toteen, kuka kuljettajista on aiheuttanut vahingon, korvausmäärä on jaettava kaikkien kuljetukseen osallistuneiden kuljettajien kesken, lukuun ottamatta niitä, jotka osoittavat, etteivät ne ole aiheuttaneet vahinkoa; jako toimitetaan kuljettajille tulevan kuljetusmaksun osuuden mukaisessa suhteessa.
2. Jos jokin kuljettajista on maksukyvytön, sen osalle tuleva maksamaton osuus on jaettava kaikkien muiden kuljetukseen osallistuneiden kuljettajien kesken kuljettajille tulevan kuljetusmaksuosuuden mukaisessa suhteessa.

63 artikla

Menettely takautumisjutuissa

1. Kuljettajalla, jota vastaan 62 artiklassa mainittua takautumiskannetta ajetaan, ei ole oikeutta kiistää sen maksun oikeellisuutta, jonka takautumiskanteen esittänyt kuljettaja on suorittanut, jos korvausmäärän on vahvistanut tuomioistuimien, sen jälkeen kun ensiksi mainitulle kuljettajalle on asianmukaisesti annettu tieto haasteesta ja sillä on ollut tilaisuus esiintyä väliintulijana jutussa. Pääkannetta käsittelevä tuomioistuin määrää haasteen tiedoksi antamista ja väliintulijana esiintymistä varten määräjät.

2. Kuljettajan, joka esittää takautumiskanteen, on esitettävä vaatimuksensa samassa kanteessa kaikkia kuljetukseen osallistuneita kuljettajia vastaan, joiden kanssa ei ole päästy sovintoratkaisuun sillä uhalla, että takautumisoikeus niitä vastaan, joita ei ole haastettu, raukeaa.
3. Tuomioistuimen tulee yhdistää kaikki sen käsiteltävänä olevat takautumiskanteet.
4. Kuljettaja, joka haluaa toteuttaa takautumisoikeutensa, voi nostaa oikeusjutun sen maan tuomioistuimissa, jossa jollakin kuljetukseen osallistuneista kuljettajista on pääkonttorinsa tai sivukonttori taikka toimisto, jonka välityksellä kuljetussopimus on solmittu.
5. Jos kanne on nostettava useita kuljettajia vastaan, kanteen nostavalla kuljettajalla on oikeus valita jokin 4 kohdan mukaan laillisista tuomioistuimista, jossa se panee kanteen vireille.
6. Takautumiskannetta ei saa yhdistää oikeudenomistajan kuljetussopimuksen perusteella vireille panemaan korvauskanteeseen.

64 artikla

Takautumista koskevat sopimukset

Kuljettajat voivat tehdä keskenään 61 ja 62 artiklasta poikkeavia sopimuksia.

LIITE II

VÄHIMMÄISTIEDOT, JOTKA RAUTATIEYRITYSTEN JA/TAI LIPUNMYYYJIEN ON ANNETTAVA

I osa: Ennen matkaa annettavat tiedot

Sopimukseen sovellettavat yleiset ehdot

Nopeimman matkan aikataulut ja siihen liittyvät ehdot

Halvimpiin hintoihin liittyvät aikataulut ja ehdot

Vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön mahdollisuus käyttää kyseistä liikennepalvelua, käyttöehdot ja junassa olevien palvelutilojen saatavuus

Polkupyörien kuljetusmahdollisuus ja kuljetusehdot

Mahdollisuus saada paikkoja savuttomista ja tupakkavaunuista, ensimmäisestä ja toisesta luokasta sekä lepo- ja makuuvaunuista

Toimet, jotka todennäköisesti keskeyttävät liikennepalvelun tai viivästyttävät sitä

Palvelujen saatavuus junassa

Menettelyt kadonneiden matkatavaroiden takaisin saamiseksi

Valitustentekomenettelyt

II osa: Matkan aikana annettavat tiedot

Junassa tarjottavat palvelut

Seuraava asema

Viivästymiset

Tärkeimmät junayhteydet

Turvallisuusasiat

*LIITE III***LIIKKENEPALVELUJEN LAATUA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET**

Tiedotus ja liput

Liikennepalvelujen täsmällisyys ja liikennepalvelujen keskeytymistä koskevat yleiset periaatteet

Liikennepalvelujen peruuttaminen

Liikkuvan kaluston ja rautatieasemien siisteys (vaunujen ilman laatu, saniteettitilojen puhtaus jne.)

Asiakastytytyväisyystutkimus

Valitusten käsittely, takaisinmaksut ja korvaukset, kun palveluiden laatuvaatimuksia ei ole noudatettu

Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustaminen

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1372/2007,**annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,****yhteisön työvoimaa koskevan otantatutkimuksen järjestämisestä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 577/98 muuttamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

keskeisenä muuttujana oltava vakio-osana mukana tutkimuksessa, jotta työmarkkinoita voitaisiin analysoida entistä täydellisemmin.

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 285 artiklan 1 kohdan,

(5) Neuvoston päätöksellä 89/382/ETY, Euratom ⁽²⁾ perustettua tilasto-ohjelmakomiteaa on kuultu mainitun päätöksen 3 artiklan mukaisesti.

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

(6) Asetus (EY) N:o 577/98 ⁽³⁾ olisi tämän vuoksi muutettava vastaavasti,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽¹⁾,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

sekä katsovat seuraavaa:

1 artikla

(1) Lissabonin strategian mukaisesti, ja kuten sen vuonna 2005 tehdyssä väliarvioinnissa vahvistetaan, Euroopan on edelleen keskitettävä politiikkaansa kasvuun ja työllisyyteen, jotta Lissabonin tavoitteet voidaan saavuttaa.

Muutetaan asetus (EY) N:o 577/98 seuraavasti:

(2) Yhteisön kehittyminen ja sisämarkkinoiden toiminta lisäävät tarvetta saada vertailukelpoisia tietoja, joiden perusteella voidaan tutkia palkkojen rakenteen ja jakautumisen vaikutuksia työmarkkinoihin, varsinkin keinona analysoida taloudellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden edistymistä.

1) Korvataan 4 artiklan 1 kohdan l alakohta seuraavasti:

”l) päätyön palkka;”

(3) Suoriutuakseen sille annetuista tehtävistä komissio tarvitsee tietoja palkoista suhteessa sosioekonomisiin ominaisuuksiin sekä erilaisiin ansiotyön muotoihin, jotta voidaan analysoida ja ymmärtää työmarkkinoita ja työvoiman rakenteessa tapahtuvia muutoksia. Tässä yhteydessä katsotaan yleisesti, että on hyödyllistä, jos palkkatiedot ovat saatavilla desiileittäin suhteessa muihin työllisyyden ominaisuuksia koskeviin tietoihin.

2) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla**Tietojen toimittaminen**

Kahdentoista viikon kuluessa viitejakson päättymisestä jäsenvaltioiden on toimitettava tutkimuksen tulokset Eurostatille ilman suoria tunnistetietoja.

(4) Yhteisön työvoimatutkimus on tärkein ja arvovaltaisin työmarkkinatietojen lähde Euroopan unionissa, ja palkkatiedon olisi työmarkkinakäyttötymistä selittävä

Tutkittavaa ominaisuutta ’päätyön palkka’ vastaavat tiedot voidaan toimittaa Eurostatille kahdenkymmenen viikon kauden kuluessa viitejakson päättymisestä, jos tiedot saadaan hallinnollisista lähteistä.”

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 10. heinäkuuta 2007 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä) ja neuvoston päätös, tehty 9. lokakuuta 2007.

⁽²⁾ EYVL L 181, 28.6.1989, s. 47.

⁽³⁾ EYVL L 77, 14.3.1998, s. 3, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2257/2003 (EUVL L 336, 23.12.2003, s. 6).

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2007.

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
M. LOBO ANTUNES

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2007/58/EY,

annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,

yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 31 päivänä heinäkuuta 2007 hyväksymän yhteisen tekstin ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ⁽⁴⁾ tarkoituksena on helpottaa yhteisön rautateiden mukauttamista yhtenäismarkkinoiden vaatimuksiin ja parantaa niiden tehokkuutta.
- (2) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY ⁽⁵⁾ koskee periaatteita ja menettelytapoja, joita sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.

- (3) Valkoisessa kirjassaan Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika komissio ilmoitti aikovansa jatkaa rautatiepalveluiden sisämarkkinoiden toteuttamista ehdottamalla kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista.

- (4) Tämän direktiivin tarkoitus on säännellä rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista yhteisön sisällä, eikä sen siksi olisi koskettava jäsenvaltion ja kolmannen maan välisiä palveluja. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi voitava jättää yhteisön kautta kulkevat palvelut tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

- (5) Kansainvälisten rautatiepalvelujen tilanne vaihtelee nykyisin voimakkaasti. Pitkän matkan palvelut (kuten yöjunat) ovat vaikeuksissa, ja niitä liikennöivät rautatieyritykset ovat viime aikoina lopettaneet useita tällaisia yhteyksiä tappioidensa rajoittamiseksi. Kansainvälisten suurnopeusyhteyksien markkinoilla liikenne on puolestaan kasvanut voimakkaasti, ja kasvu jatkuu sellaisena edelleen, kun Euroopan laajuiset suurnopeusverkot kaksinkertaistuvat ja ne liitetään yhteen vuoteen 2010 mennessä. Halpalentoyhtiöiden aiheuttama kilpailupaine on näiden kummankin osalta kuitenkin erittäin voimakas. Tästä syystä onkin erityisen tärkeää rohkaista uusia aloitteita, joilla edistetään rautatieyritysten välistä kilpailua.

⁽¹⁾ EUVL C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUVL C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 28. syyskuuta 2005 (EUVL C 227 E, 21.9.2006, s. 460), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 24. heinäkuuta 2006 (EUVL C 289 E, 28.11.2006, s. 30), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. tammikuuta 2007 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 25. syyskuuta 2007, ja neuvoston päätös, tehty 26. syyskuuta 2007.

⁽⁴⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/49/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44). Oikaistu toisinto julkaistu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (6) Kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen ei ole mahdollista, ellei infrastruktuurin käyttöoikeuksia säännellä yksityiskohtaisesti, yhteentoimivuudessa saavuteta merkittävää edistymistä ja rautateiden turvallisuudelle luoda tiukat puitteet kansallisella ja Euroopan tasolla. Kaikki nämä tekijät ovat nyt olemassa, kun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY ⁽¹⁾, neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY ⁽²⁾, neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY ⁽³⁾, direktiivi 2001/14/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY ⁽⁴⁾ on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tätä uutta säännösketystä on tarpeen tukea vakiintuneella ja yhtenäisellä käytännöllä kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden ehdotettuun avaamisajankohtaan mennessä. Tämä vaatii tietyn ajan. Sen vuoksi tavoitteena olisi oltava markkinoiden avaaminen 1 päivänä tammikuuta 2010.
- (7) Sellaisia rautatieyhteyksiä, joilla ei ole lainkaan väliasemia, on erittäin vähän. Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, on olennaisen tärkeää sallia, että markkinoille tulijat voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella, jotta tälläisellä liikenteellä olisi realistinen mahdollisuus olla kannattavaa ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei aseteta epäsuotuisaan asemaan sellaisiin jo toiminnassa oleviin liikenteenharjoittajiin nähden, jotka voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella. Tällä oikeudella ei olisi rajoitettava kilpailupolitiikkaa koskevien yhteisön tai jäsenvaltioiden säännösten soveltamista.
- (8) Avoimen markkinoille pääsyn ja tällaisia väliasemia sisältävien uusien kansainvälisten palvelujen käyttöönoton ei olisi tapahduttava siten, että se johtaa kansallisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamiseen, vaan niiden olisi koskettava vain kansainvälisellä reitillä olevia liitännäisasemia. Näin ollen niiden käyttöönoton olisi koskettava vain palveluja, joiden päätarkoituksena on kuljettaa kansainvälisellä matkalla olevia matkustajia. Sen määrittämiseksi, onko tämä kulloisenkin palvelun päätarkoitus, huomioon olisi otettava eri arviointiperusteita, kuten kansallisen tai kansainvälisen liikenteen matkustajien kuljetuksesta saatu osuus liikevaihdosta ja matkustajamäärästä sekä matkaosuuden pituus. Asianomaisen kansallisen sääntelyelimen olisi tehtävä tämä määrittäminen asianomaisen osapuolen pyynnöstä.
- (9) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 ⁽⁵⁾ mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Näihin sopimuksiin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksino-oikeuksia. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa.
- (10) Kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen, joihin kuuluu oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä, myös samassa jäsenvaltiossa sijaitsevilla asemilla, avaaminen kilpailulle voi vaikuttaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen rautateiden matkustajaliikennepalvelujen järjestelyihin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa markkinoille pääsyä, jos tämä vaarantaisi tällaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon ja jos direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitettu asianomainen sääntelyelin on tämän hyväksynyt objektiivisen taloudellisen arvioinnin perusteella ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneiden toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä.
- (11) Jotkut jäsenvaltiot ovat jo aloittaneet rautateiden matkustajaliikennepalvelujen avaamisen kilpailulle tiettyjen tällaisten palvelujen tarjoamista koskevan avoimen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn avulla. Niillä ei olisi oltava velvollisuutta antaa täyttä ja avointa pääsyä kansainvälisiin matkustajaliikennepalveluihin, sillä tämä tiettyjen rautatie-reittien käyttöoikeutta koskeva kilpailu on riittävällä tavalla testannut kyseisten palvelujen suorittamisen käyvän arvon.
- (12) Arvioitaessa, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua, olisi otettava huomioon ennalta määritellyt perusteita kuten vaikutus minkä tahansa julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyvän palvelun kannattavuuteen, mukaan lukien siitä aiheutuvat vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen toimivaltaisen viranomaisen nettokustannuksiin, matkustajien kysyntä, lippujen hinnoittelu, lipunmyyntijärjestelyt, väliasemien sijainti ja lukumäärä rajan molemmin puolin sekä ehdotetun uuden palvelun ajoitus ja vuorotiheys. Tällaista arviointia ja asianomaisen sääntelyelimen päätöstä noudattaen jäsenvaltiot voivat myöntää tai evätä haetun kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun käyttöoikeuden taikka muuttaa sitä, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun liikenteenharjoittajalta, taloudellisen arvioinnin mukaisesti sekä yhteisön lainsäädäntöä ja yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.

(1) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

(2) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 58.

(3) EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

(4) EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

(5) Katso tämän virallisen lehden sivu 1.

- (13) Henkilöliikennepalvelujen toiminnan edistämiseksi linjoilla, joilla toteutetaan julkisen palvelun velvoitetta, jäsenvaltioiden olisi halutessaan voitava antaa palveluista vastaaville viranomaisille valtuudet periä maksu niiden toimivaltaan kuuluvista matkustajaliikennepalveluista. Maksu olisi käytettävä sellaisten julkisen palvelun velvoitteiden rahoittamiseen, jotka asetetaan yhteisön lainsäädännön mukaisesti tehdyssä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa. Maksu olisi perittävä yhteisön lainsäädännön ja erityisesti oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatteita noudattaen.
- (14) Sääntelyelimen olisi toimittava tavalla, jolla vältetään eturistiriidat ja mahdollinen osallistuminen käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen. Erityisesti silloin, jos se on organisatorisista tai oikeudellisista syistä läheisessä yhteydessä käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen osallistuvaan toimivaltaiseen viranomaiseen, sen toiminnallisen riippumattomuus olisi taattava. Sääntelyelimen toimivaltaa olisi laajennettava siten, että siihen sisältyy kansainvälisen palvelun tarkoituksen ja tarvittaessa olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin kohdistuvien taloudellisten vaikutusten arviointi.
- (15) Tämä direktiivi on uusi vaihe rautatieliikennemarkkinoiden avaamisessa. Jotkut jäsenvaltiot ovat jo avanneet alueellaan tarjottavien kansainvälisen matkustajaliikennepalvelujen markkinat. Tältä osin tätä direktiiviä ei olisi tulkittava siten, että se luo näille jäsenvaltioille velvollisuuden myöntää ennen 1 päivää tammikuuta 2010 oikeuden markkinoille pääsyyn yrityksille, joilla on toimilupa sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa vastaavia oikeuksia ei myönnetä.
- (16) Suurnopeusyhteyksien kaltaisia erikoistuneita infrastruktuureita käytäviin palveluihin tehtävien investointien rohkaisemiseksi hakijoiden on voitava suunnitella toimintaansa ja edellyttää oikeusvarmuutta ottaen huomioon laajat ja pitkäaikaiset investoinnit. Siksi näiden yritysten olisi voitava tehdä pääsääntöisesti enintään 15 vuoden pituisia puitesopimuksia.
- (17) Kansallisten sääntelyelinten olisi direktiivin 2001/14/EY 31 artiklan perusteella vaihdettava keskenään tietoja ja tarvittaessa yksittäistapauksissa sovittava yhteen niitä periaatteita ja käytäntöjä, joiden perusteella arvioidaan, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Niiden olisi asteittain laadittava saamiinsa kokemuksiin perustuvat suuntaviivat.
- (18) Tämän direktiivin soveltamista olisi arvioitava kertomuksen perusteella, jonka komissio antaa kahden vuoden kuluttua siitä ajankohdasta, jona kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinat avataan. Tässä kertomuksessa olisi myös arvioitava markkinoiden kehitystä, mukaan lukien valmistautumisaste rautateiden matkustajaliikenteen markkinoiden avaamiseksi edelleen. Komission olisi tässä kertomuksessa myös analysoitava eri malleja näiden markkinoiden järjestämiseksi ja tämän direktiivin vaikutuksia julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin ja niiden rahoitukseen. Samalla komission olisi otettava huomioon asetuksen (EY) N:o 1370/2007 täytäntöönpano ja jäsenvaltioiden väliset olennaiset erot (verkkojen tiheys, matkustajien määrä, keskimääräinen matkan pituus). Kertomuksessaan komission olisi tarvittaessa ehdotettava täydentäviä toimenpiteitä markkinoiden avaamisen helpottamiseksi ja arvioitava näiden toimenpiteiden vaikutuksia.
- (19) Direktiivien 91/440/ETY ja 2001/14/EY täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (20) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta mukauttaa mainittujen direktiivien liitteitä. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa mainittujen direktiivien muita kuin keskeisiä osia, niistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (21) Jäsenvaltio, jolla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, joutuisi täyttämään suhteettoman ja hyödyttömän velvoitteen, jos sen olisi saatettava direktiivit 91/440/ETY ja 2001/14/EY osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pantava ne täytäntöön. Näiden direktiivien saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden täytäntöönpanoa koskevan velvoitteen ei sen vuoksi olisi koskettava tällaisia jäsenvaltioita niin kauan kuin niillä ei ole rautatiejärjestelmää.
- (22) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on yhteisön rautateiden kehittäminen, ottaen huomioon tarve turvata tasapuoliset ja syrjimättömät infrastruktuurin käyttöedellytykset ja rautatieverkon keskeisiin tekijöihin liittyvä ilmeinen kansainvälinen ulottuvuus sekä valtioiden rajat ylittävän yhteensovitetun toiminnan tarve, vaan se voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- (23) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽²⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoita, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastavuus, ja julkaisemaan ne.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (24) Direktiivit 91/440/ETY ja 2001/14/EY olisi siten muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklaan kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle rautatiepalvelut, jotka toteutetaan kautta-kuljetuksina yhteisön kautta ja jotka alkavat ja päättyvät yhteisön alueen ulkopuolella.”;

- 2) Kumotaan 3 artiklan neljäs luetelmakohta;

- 3) Lisätään 3 artiklan viidennen luetelmakohdan jälkeen luetelmakohta seuraavasti:

— ’kansainvälisellä matkustajaliikennepalvelulla’ matkustajaliikennepalvelua, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan ja jossa palvelun päätarkoituksena on kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpäätyt edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan.”;

- 4) Lisätään 3 artiklan kuudennen luetelmakohdan jälkeen uusi luetelmakohta seuraavasti:

— ’kauttakuljetuksella’ yhteisön alueen kautta kulkemista, joka toteutetaan lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia yhteisön alueella.”;

- 5) Kumotaan 5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen luetelmakohta;

- 6) Poistetaan 8 artiklan ensimmäisestä kohdasta ilmaus ”ja kansainvälisiltä ryhmittymiltä”;

- 7) Kumotaan 10 artiklan 1 kohta;

- 8) Lisätään 10 artiklaan kohdat seuraavasti:

”3 a. Edellä 2 artiklassa tarkoitetuille rautatieyrittäjille on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2010 myönnettävä oikeus kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamiseksi. Rautatieyrittäjillä on kansainvälisiä matkustajaliikennepalveluja tarjotessaan oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitseville asemille, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa.

Oikeus niiden jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön, joissa rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen osuus on yli puolet kyseisen jäsenvaltion rautatieyrittäjien matkustajaliikenteen liikevaihdosta, on myönnettävä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2012.

Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitettua yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määriteltävä asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten ja/tai asianomaisten rautatieyrittäjien pyynnöstä, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä.

3 b. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 3 a kohdassa määriteltyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpääty välisellä osuudella tarjottavien sellaisten palvelujen osalta, joista on tehty yksi tai useampi voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällaisella rajoittamisella ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitseville asemille, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa, paitsi jos tämän oikeuden käyttäminen vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitettua yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määriteltävä objektiivisen taloudellisen arvioinnin ja ennalta määriteltyjen perusteiden nojalla, vaarantuuko taloudellinen tasapaino, jonkin seuraavan tahon pyynnöstä:

- julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen,
- muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta,
- infrastruktuurin haltija, tai
- julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytännön paneva rautatieyrittäjä.

Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisia palveluja tarjoavien rautatieyrittäjien on toimitettava yhdelle tai useammalle asianomaiselle sääntelyelimelle tiedot, joita päätöksen tekeminen kohtuudella edellyttää. Sääntelyelimen on tarkasteltava toimitettuja tietoja, tarvittaessa kaikkia asianomaisia osapuolia kuullen, ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määrätyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kahden kuukauden kuluessa kaikkien asianomaisten tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja asetettava määräaika, jonka kuluessa, ja edellytykset, joiden mukaisesti

- asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen,
- infrastruktuurin haltija,

- julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytöntöön paneva rautatieyrittäjä, tai
- käyttöoikeutta hakeva rautatieyrittäjä

voi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua.

3 c. Jäsenvaltiot voivat niin ikään rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa kansainvälisellä matkustajaliikennepalvelun reitillä sijaitsevilla asemilla, jos matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus toimilupasopimuksen nojalla, joka on tehty ennen 4 päivää joulukuuta 2007 oikeudenmukaisen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn perusteella ja yhteisön lainsäädännön asiaankuuluvien periaatteiden mukaisesti. Tätä rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen alkuperäisen keston ajan tai 15 vuotta sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi.

3 d. Tämän direktiivin säännöksillä ei ennen 1 päivää tammikuuta 2010 velvoiteta jäsenvaltiota myöntämään 3 a kohdassa tarkoitettua käyttöoikeutta rautatieyrittäjille ja niiden määräysvallassa suoraan tai välillisesti oleville yrityksille, jotka ovat saaneet toimiluvan sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa vastaavanlaisia käyttöoikeuksia ei myönnetä.

3 e. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 3 b, 3 c ja 3 d kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin voidaan hakea muutosta.

3 f. Jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädetyin edellytyksin sallia, että rautateiden matkustajaliikenteestä vastaava viranomainen perii matkustajaliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrittäjiltä maksun sellaisten viranomaisen toimivallan piiriin kuuluvien reittien käytöstä, joilla liikennöidään kahden kyseisessä jäsenvaltiossa olevan aseman välillä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 b kohdan soveltamista.

Tässä tapauksessa kotimaan tai kansainvälisiä rautateiden matkustajaliikennepalveluja tarjoavilta rautatieyrittäjiltä peritään sama maksu liikennöinnistä reiteillä, jotka kuuluvat kyseisen viranomaisen toimivallan piiriin.

Maksu on tarkoitettu korvaamaan viranomaiselle yhteisön lainsäädännön mukaisesti tehdyssä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa asetetut julkisen palvelun velvoitteet. Maksusta kertyneet ja korvauksena maksettavat tulot eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen kattamaan kaikki asianomaisten julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneet kustannukset tai osa niistä ottaen huomioon kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatavat tulot ja kohtuullinen voitto.

Maksun on oltava yhteisön lainsäädännön mukainen ja sen on noudatettava erityisesti oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatetta etenkin palvelusta matkustajalta perittävän keskimääräisen hinnan ja

maksun suuruuden osalta. Tämän kohdan mukaisesti perittyjen maksujen kokonaismäärä ei saa vaarantaa sen rautateiden matkustajaliikennepalvelun taloudellista elinkelpoisuutta, josta ne peritään.

Asianomaisten viranomaisten on säilytettävä tiedot maksuista, jotta niiden alkuperä ja käyttö voidaan jäljittää. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä tiedot komissiolle.”;

9) Korvataan 10 artiklan 8 kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa käsitellään:

- tämän direktiivin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja erityisesti sen vaikutuksia 3 a kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin jäsenvaltioihin sekä eri asianomaisten elinten työskentelyn tehokkuutta,
- markkinoiden kehitystä, erityisesti kansainvälisiä liikenteen kehityssuuntauksia, toimintaa ja kaikkien markkinoiden toimijoiden, myös markkinoille tulijoiden, markkinaosuuksia.”

10) Lisätään 10 artiklaan kohta seuraavasti:

”9. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen 3 kohdan a–f alakohdan säännösten täytäntöönpanosta.

Tämän direktiivin soveltamisen arvioinnin perustana on kertomus, jonka komissio antaa kahden vuoden kuluttua siitä ajankohdasta, jona kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinat avataan.

Tässä kertomuksessa arvioidaan myös markkinoiden kehitystä, mukaan lukien valmistautumisaste rautateiden matkustajaliikenteen markkinoiden avaamiseksi edelleen. Tässä kertomuksessa komissio myös analysoi eri malleja näiden markkinoiden järjestämiseksi ja tämän direktiivin vaikutuksia julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimukseen ja niiden rahoitukseen. Samalla komissio ottaa huomioon rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (*) täytäntöönpanon ja jäsenvaltioiden väliset olennaiset erot (verkkojen tiheys, matkustajien määrä, keskimääräinen matkan pituus). Kertomuksessaan komissio tarvittaessa ehdottaa täydentäviä toimenpiteitä markkinoiden avaamisen helpottamiseksi ja arvioi näiden toimenpiteiden vaikutuksia.

(*) EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.”

11) Korvataan 11 artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat sen liitteiden mukauttamista, päätetään 11 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."

12) Korvataan 11 a artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset."

13) Lisätään 15 artiklaan kohta seuraavasti:

"Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanemista eivät koske Kyprosta ja Maltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää."

2 artikla

Muutetaan direktiivi 2001/14/EY seuraavasti:

1) Lisätään 1 artiklan 3 kohtaan alakohta seuraavasti:

"e) rautatiepalveluina suoritettavat kuljetukset, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina yhteisön kautta.;"

2) Lisätään 2 artiklaan alakohta seuraavasti:

"n) 'kauttakuljetuksella' yhteisön alueen kautta kulkemista, joka toteutetaan lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia yhteisön alueella.;"

3) Lisätään 13 artiklaan kohta seuraavasti:

"4. Jos hakija aikoo pyytää infrastruktuurikapasiteettia direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun harjoittamiseksi, sen on ilmoitettava tästä asianomaisille infrastruktuurin haltijoille ja sääntelyelimille. Jotta olisi mahdollista arvioida, onko kansainvälisen palvelun tarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä, ja olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin mahdollisesti kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia, sääntelyelinten on varmistettava, että asiasta ilmoitetaan kaikille toimivaltaisille viranomaisille, jotka ovat myöntäneet oikeuden julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyn rautateiden henkilöliikennepalvelun tarjoamiseen, muulle asiaan liittyvälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on direktiivin 91/440/ETY 10 artiklan 3b kohdan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta, ja kaikille rautatieyrityksille, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta tämän kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun käyttämällä reitillä."

4) Korvataan 17 artiklan 5 kohta seuraavasti:

"5. Puitesopimusten kesto on periaatteessa viisi vuotta, ja sitä voidaan jatkaa niiden alkuperäistä kestoja vastaaviksi

ajanjaksoiksi. Infrastruktuurin haltija voi erityisissä tapauksissa hyväksyä lyhyemmän tai pitemmän keston. Viittä vuotta pitempi kesto on perusteltava liiketoimintaan liittyvillä sopimuksilla, erityisillä investoinneilla tai riskeillä.

5a. Jos kyseessä ovat 24 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria käyttävät palvelut, jotka edellyttävät laajoja ja pitkäaikaisia investointeja, jotka hakijan on asianmukaisesti perusteltava, puitesopimusten kesto voi olla 15 vuotta. Kaudet, jotka ylittävät 15 vuotta, ovat sallittuja vain poikkeustapauksissa, erityisesti kun on kyse laajamittaisesta ja pitkäaikaisesta investoinnista ennen kaikkea silloin, kun investointeihin liittyy sopimusvelvoitteita kuten monivuotisia lyhennyssuunnitelmia.

Hakijalle asetetut vaatimukset voivat tässä tapauksessa edellyttää sen kapasiteetin ominaispiirteiden – mukaan lukien reittien liikennetiheys, liikennemäärät ja laatu – yksityiskohdista määrittelyä, joka toimitetaan hakijalle puitesopimuksen voimaansaolon ajaksi. Infrastruktuurin haltija voi vähentää varattua kapasiteettia, jos sitä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin 27 artiklassa on vahvistettu kynnysmääräksi.

Alustava puitesopimus voidaan 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen laatia viiden vuoden ajaksi ennen 1 päivää tammikuuta 2010 palveluja tarjoavien hakijoiden käyttämän kapasiteetin ominaispiirteiden pohjalta erityisten investointien tai liiketoimintaan liittyvien sopimusten huomioon ottamiseksi, ja sopimusta voidaan jatkaa yhden kerran. Jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettua sääntelyelimen tehtävänä on antaa lupa tällaisen sopimuksen voimaantulolle.;"

5) Lisätään 30 artiklan 1 kohdan viimeisen virkkeen edelle virke seuraavasti:

"Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.;"

6) Korvataan 34 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat sen liitteiden mukauttamista, päätetään 35 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen."

7) Korvataan 35 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset."

8) Lisätään 38 artiklaan kohta seuraavasti:

"Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa, eivät koske Kyprosta ja Maltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää."

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 4 päivänä kesäkuuta 2009. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3. Edellä 1 artiklan 2, 5, 6 ja 7 kohdan säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2010.

4 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2007.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. LOBO ANTUNES

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2007/59/EY,
annettu 23 päivänä lokakuuta 2007,
vetureita ja junia rautateilla yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 31 päivänä heinäkuuta 2007 hyväksymän yhteisen tekstin ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY ⁽⁴⁾ mukaan rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten on järjestettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä sellaisiksi, että rautatiejärjestelmä voi saavuttaa vähintään yhteiset turvallisuustavoitteet ja että se on kansallisten turvallisuussääntöjen ja yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE) vahvistettujen turvallisuusvaatimusten mukainen ja että siinä sovelletaan yhteisten turvallisuusmenetelmien asiaankuuluvia osia. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään kuuluu muun muassa sellaisten henkilökunnan koulutusohjelmien ja järjestelmien tarjoaminen, joilla varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen ja tehtävien asianmukainen suorittaminen.
- (2) Direktiivissä 2004/49/EY säädetään, että saadaksesen rataverkon käyttöoikeuden rautatieyrityksellä on oltava turvallisuustodistus.
- (3) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annettu neuvoston direktiivi 91/440/ETY ⁽⁵⁾ edellyttää, että toimiluvan saaneilla rautatieyrityksillä on ollut 15 päivästä maaliskuuta 2003 alkaen oikeus käyttää Euroopan laajuista rautateiden rahtiliikenneverkkoa kansainvälisen rahtiliikenteen palvelujen hoitamiseksi ja

että sillä on viimeistään vuodesta 2007 alkaen oikeus käyttää koko rautatieverkkoa kansallisen ja kansainvälisen rahtiliikenteen palvelujen hoitamiseksi. Tämä asteittainen käyttöoikeuden laajentaminen johtaa väistämättä veturinkuljettajien kansalliset rajat ylittävän liikkuvuuden kasvuun. Tämän vuoksi kasvaa sellaisten kuljettajien kysyntä, jotka ovat saaneet koulutuksen ja luvan ajaa useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

- (4) Komission vuonna 2002 tekemä tutkimus osoitti, että veturinkuljettajien hyväksymisen ehtoja koskevissa kansallisissa säädöksissä on huomattavia eroja. Jotta nämä erot voitaisiin poistaa ja säilyttää samalla korkea rautatiejärjestelmän turvallisuuden taso yhteisössä, veturinkuljettajien hyväksymistä varten olisi siksi vahvistettava yhteisön säännöt.
- (5) Näiden yhteisön sääntöjen olisi myös edistettävä työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen, sijoittautumisvapauteen ja palvelujen tarjoamisen vapauteen liittyviä yhteisön politiikkoja yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä siten, että vältetään kilpailun vääristymät.
- (6) Näillä yhteisillä säännöksillä olisi pyrittävä ennen kaikkea helpottamaan veturinkuljettajien liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä ja myös rautatieyritysten välillä sekä edistettävä yleisesti sitä, että kaikki rautatiealan toimijat tunnustavat lupakirjat ja yhdenmukaistetut lisätodistukset. Tätä varten olisi vahvistettava vähimmäisvaatimukset, jotka hakijan on täytettävä saadaksesen lupakirjan tai yhdenmukaistetun lisätodistuksen.
- (7) Tämä direktiivi liittyy ja laajalti myös perustuu Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) tekemään historialliseen sopimukseen tietyistä yhteentoimivia rajatylittäviä palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista seikoista ⁽⁶⁾.
- (8) Vaikka jäsenvaltio jättäisi tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle kuljettajat, jotka toimivat yksinomaan tietyissä rautatiejärjestelmä-, verkko- ja rataverkkoluokissa, tämä ei saisi rajoittaa millään tavoin kyseisen jäsenvaltion velvollisuutta ottaa huomioon lupakirjojen voimassaolo koko Euroopan unionin alueella tai yhdenmukaistettujen lisätodistusten voimassaolo asianomaisen rataverkon osalta.

⁽¹⁾ EUVL C 221, 8.9.2005, s. 64.

⁽²⁾ EUVL C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 28. syyskuuta 2005 (EUVL C 227 E, 21.9.2006, s. 464), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 14. syyskuuta 2006 (EUVL C 289 E, 28.11.2006, s. 42), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. tammikuuta 2007 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 25. syyskuuta 2007, ja neuvoston päätös, tehty 26. syyskuuta 2007.

⁽⁴⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁵⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁶⁾ EUVL L 195, 27.7.2005, s. 18.

- (9) Vaatimusten pitäisi koskea ainakin veturinkuljettajalta vaadittavaa vähimmäisikää, fyysistä ja psyykkistä kuntoa, ammattikokemusta, tietämystä junan kuljettamiseen liittyvistä tietyistä aihepiireistä sekä rataverkkojen, joilla kuljettajan edellytetään ajavan, ja niillä käytetyn kielen tuntemusta.
- (10) Kustannustehokkuuden lisäämiseksi olisi yhdenmukaistetun lisätodistuksen saamiseksi kuljettajilta vaadittavassa koulutuksessa keskityttävä – siltä osin kuin se on turvallisuusnäkökohtien kannalta mahdollista ja toivottavaa – erityisiin tehtäviin, joita kuljettajan on suoritettava, esimerkiksi vaihtotyöhön, kunnossapitoon sekä matkustaja- ja tavaraliikenteeseen liittyvät tehtävät. Euroopan rautatieviraston, jäljempänä 'virasto', olisi arvioidessaan tämän direktiivin täytäntöönpanoa arvioitava tarvetta liitteessä eriteltyjen koulutusvaatimusten muuttamiseen, jotta ne vastaisivat paremmin markkinoiden uutta kehittyvää rakennetta.
- (11) Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat, jotka yhdenmukaistettuja lisätodistuksia myöntävät, voivat itse antaa yleistä ammatillista tietämystä, kielitaitoa sekä liikkuvaan kalustoon ja rataverkkoon liittyvää koulutusta. Olisi kuitenkin vältettävä mahdollisia tutkintoihin liittyviä eturistiriitoja, sulkematta kuitenkaan pois mahdollisuutta, että tutkinnon vastaanottaja voi olla yhdenmukaistetun lisätodistuksen myöntävän rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan henkilöstöä.
- (12) Rautatieyritykset ja rataverkon haltijat ovat direktiivin 2004/49/EY 13 artiklan 4 kohdan mukaan vastuussa palveluksessaan olevien kuljettajien koulutustasosta. Kuljettajia palvelukseen ottaessaan rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden olisi tässä tarkoituksessa otettava huomioon kuljettajien aiemmin saama koulutus ja pätevyys mainitun direktiivin 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti. On myös tärkeää varmistaa, että kuljettajia koulutetaan riittävä määrä. Tässä yhteydessä on kuitenkin tarpeen toteuttaa toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että rautatieyritys tai rataverkon haltija ei saa perusteetonta hyötyä siitä, että toinen rautatieyritys tai rataverkon haltija on kouluttanut kuljettajan, jos kuljettaja vapaaehtoisesti eroaa tämän palveluksesta siirtyäkseen ensiksi mainitun rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan palvelukseen. Nämä toimenpiteet voivat olla luonteeltaan millaisia tahansa, kuten esimerkiksi kansallista lainsäädäntöä, työehtosopimuksia tai kuljettajien ja heidän työnantajien välisen sopimusten ehtoja tai vaihtoehtoisesti sopimuksia ehdoista, joita noudatetaan kuljettajien siirtyessä toisen yhtiön palvelukseen, jos kuljettajat ovat tällaisten sopimusten osapuolena.
- (13) Henkilöstön pätevyyttä ja terveys- ja turvallisuusoloja kehitetään yhteentoimivuutta koskevien direktiivien yhteydessä, erityisesti osana käyttötoimintaa ja liikenteen hallintaa koskevia yhteentoimivuuden teknisiä eritelmiä (YTE). On varmistettava johdonmukaisuus näiden YTE:ien ja tämän direktiivin liitteiden välillä. Komissio toteuttaa tämän muuttamalla kyseisiä YTE:itä tai mukauttamalla niitä tähän direktiiviin ja sen liitteisiin Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/48/EY ⁽¹⁾ ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19 päivänä maaliskuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/16/EY ⁽²⁾ säädettyjen menettelyjen mukaisesti.
- (14) Työntekijöiden vapaan liikkuvuuden ja yhteisön rautateiden turvallisuuden lisäämiseksi olisi kiinnitettävä erityistä huomiota turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä veturissa ja junassa suorittavaan muuhun junahenkilökuntaan. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi varmistettava, että vetureiden ja junien turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittava muu junahenkilökunta täyttää käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ssä vahvistetut vähimmäisvaatimukset. Viraston olisi määriteltävä vaihtoehtoisia mahdollisuuksia lupatodistusten myöntämisessä turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavalle muulle junahenkilökunnalle ja arvioitava eri vaihtoehtojen vaikutuksia ottaen huomioon kansalliset täytäntöönpanosuunnitelmat, jotka jäsenvaltioiden on ilmoitettava näiden YTE:ien täytäntöönpanon osalta. Tämän kertomuksen perusteella komission olisi tarvittaessa esitettävä ehdotus ehdoista ja menettelystä, joita sovelletaan lupatodistuksen myöntämiseen vetureiden ja junien turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavalle muulle junahenkilökunnalle.
- (15) Tässä direktiivissä esitettyjen lupakirjaa ja todistusta koskevien vaatimusten pitäisi koskea vain kuljettajan laillisia edellytyksiä voida kuljettaa junaa. Kaikkia muita oikeudellisia vaatimuksia, jotka ovat yhteisön lainsäädännön mukaisia ja joita sovelletaan syrjimättömällä tavalla ja jotka koskevat rautatieyrityksiä, rataverkon haltijoita, rataverkkoa ja liikkuvaa kalustoa, olisi myös noudatettava ennen kuin kuljettaja voi kuljettaa junaa jossakin tietyssä rataverkossa.
- (16) Tämä direktiivi ei saisi rajoittaa yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY ⁽³⁾ eikä yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001 ⁽⁴⁾ säännösten soveltamista.

(1) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 6, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/32/EY (EUVL L 141, 2.6.2007, s. 63).

(2) EYVL L 110, 20.4.2001, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2007/32/EY.

(3) EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

(4) EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

- (17) Tarvittavan yhdenmukaisuuden ja avoimuuden takaamiseksi yhteisön olisi vahvistettava kaikkien jäsenvaltioiden vastavuoroisesti tunnustama yhteinen hyväksymismalli, joka osoittaa yhtäältä tiettyjen vähimmäisedellytysten täytymisen ja toisaalta veturinkuljettajien ammatillisen pätevyyden ja kielitaidon ja jättää lupakirjojen myöntämisen jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja yhdenmukaistettujen lisätodistusten myöntämisen rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille.
- (18) Viraston pitäisi tarkastella myös älykortin käyttöä lupakirjan ja yhdenmukaistettujen lisätodistusten sijasta. Älykortin etuna olisi, että siihen voitaisiin yhdistää molemmat edellä mainitut ja sitä voitaisiin käyttää myös muihin tarkoituksiin turvallisuuden alalla tai kuljettajien hallinnoinnissa.
- (19) Turvallisuusviranomaisten olisi käytettävä kaikkia lupakirjoissa, yhdenmukaistetuissa lisätodistuksissa ja niiden rekistereissä olevia tietoja helpottaakseen direktiivin 2004/49/EY 10 ja 11 artiklassa tarkoitettua henkilöstön hyväksymismenettelyn arviointia ja vauhdittakseen noissa artikloissa säädettyjen turvallisuustodistusten antamista.
- (20) Sellaisten veturinkuljettajien käyttö, joihin on sovellettu tämän direktiivin mukaista lupajärjestelmää, ei saisi vapauttaa rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijoita velvoitteesta ottaa käyttöön veturinkuljettajien pätevyyden ja tehtävien suorittamisen sisäinen seuranta- ja valvontajärjestelmä direktiivin 2004/49/EY 9 artiklan ja liitteen III mukaisesti, vaan sen pitäisi muodostaa osa kyseistä järjestelmää. Yhdenmukaistettu lisätodistus ei saisi vapauttaa rautatieyrityksiä eikä rataverkon haltijoita vastuusta, joka liittyy turvallisuuteen ja erityisesti niiden henkilökunnan koulutukseen.
- (21) Tietyt yritykset tarjoavat rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille veturinkuljettajapalveluja. Tällaisissa tapauksissa vastuun sen varmistamisesta, että kuljettajalla on tämän direktiivin mukainen lupakirja ja että hänellä on tämän direktiivin mukainen todistus, pitäisi olla sillä rautatieyrityksellä tai rataverkon haltijalla, jonka kanssa kuljettaja on sopimussuhteessa.
- (22) Rautateiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi veturinkuljettajien, jotka jo työskentelevät kyseisessä ammatissa ennen tämän direktiivin voimaantuloa, olisi säilytettävä hankkimansa ajo-oikeudet siirtymäkauden aikana.
- (23) Tarpeettomia hallinnollisia ja taloudellisia rasitteita olisi vältettävä korvattaessa ennen tämän direktiivin asianomaisten säännösten soveltamista myönnettyjä ajolupia tämän direktiivin mukaisilla yhdenmukaistetuilla lisätodistuksilla ja lupakirjoilla. Kuljettajille aiemmin myönnettyjen ajo-oikeuksien voimassaolo olisi siksi taattava mahdollisimman suurelta osin. Luvan myöntävien elinten olisi otettava huomioon kunkin yksittäisen kuljettajan tai kuljettajaryhmän ammattipätevyys ja kokemus, kun lupia korvataan. Luvan myöntävän elimen olisi ratkaistava kuljettajan tai kuljettajaryhmän ammattipätevyys ja/tai kokemuksen perusteella, edellyttäkö korvaavan lupakirjan ja yhdenmukaistetun lisätodistuksen saaminen lisäkokeisiin ja/tai koulutukseen osallistumista. Luvan myöntävän elimen olisi näin ollen päätettävä, onko ammattipätevyys ja/tai kokemus riittävä vaadittujen lupakirjojen ja yhdenmukaistettujen lisätodistusten myöntämiseksi ilman tarvetta lisäkokeisiin tai -koulutukseen.
- (24) Tarpeettomia hallinnollisia ja taloudellisia rasitteita olisi myös vältettävä veturinkuljettajien vaihtaessa työnantajaa. Kuljettajan palvelukseensa ottavan rautatieyrityksen olisi otettava huomioon aiemmin hankitut pätevyydet ja oltava mahdollisuuksien mukaan vaatimatta lisätutkintoja ja lisäkoulutusta.
- (25) Tämän direktiivin nojalla ei synny vastavuoroisen tunnustamisen velvoitetta ennen tämän direktiivin soveltamista saatujen ajo-oikeuksien osalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta ammattipätevyyden tunnustamisesta 7 päivänä syyskuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/36/EY⁽¹⁾ mukaisesti käytönotettua vastavuoroisen tunnustamisen yleistä järjestelmää, jota sovelletaan siirtymäkauden loppuun.
- (26) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽²⁾ mukaisesti.
- (27) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta vahvistaa tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavat edellytykset ja kriteerit. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia tai täydentää sitä lisäämällä siihen uusia muita kuin keskeisiä osia, niistä on päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

(1) EUVL L 255, 30.9.2005, s. 22, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna neuvoston direktiivillä 2006/100/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 141).

(2) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (28) Jos valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn tavallisesti sovellettavia määräaikoja ei erittäin kiireellisessä tapauksessa voida noudattaa, komission olisi voitava käyttää päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 6 kohdassa säädettyä kiireellistä menettelyä, kun se vahvistaa tässä direktiivissä tarkoitettuja tutkinnon vastaanottajien ja tutkintojen valintaan sovellettavia perusteita ja mukauttaa tämän direktiivin liitteitä tieteen ja tekniikan kehitykseen tässä direktiivissä tarkoitettulla tavalla.
- (29) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽¹⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkistamaan ne.
- (30) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä tämän direktiivin noudattamista koskevista tarkastuksista ja asianmukaisista toimista, joita sovelletaan kuljettajan rikkoessa tämän direktiivin vaatimuksia.
- (31) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä asianmukaisista seuraamuksista, joita sovelletaan tämän direktiivin kansallisten täytäntöönpanosäännösten rikkomiseen.
- (32) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on henkilö- ja tavaraliikenteen vetureita ja junia ajavien veturinkuljettajien hyväksymistä koskeva yhteinen sääntelykehys, vaan se voidaan tämän direktiivin laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainituissa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (33) Kustannustehokkuuden vuoksi voisi olla aiheellista vapauttaa rajoitetuksi ajaksi yksinomaan yhden jäsenvaltion alueella toimivat veturinkuljettajat niiden tämän direktiivin säännösten soveltamisesta, joiden mukaan kyseisillä kuljettajilla on oltava tämän direktiivin mukaiset luvat ja yhdenmukaistetut lisätodistukset. Tällaisten vapautusten edellytykset olisi määriteltävä selkeästi.
- (34) Jäsenvaltiota, jolla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, koskisi suhteeton ja hyödytön velvoite, jos sen pitäisi saattaa tämän direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna ne täytäntöön. Tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden täytäntöönpanemista koskeva velvoite ei sen vuoksi saisi koskea tällaisia jäsenvaltioita niin kauan kuin niillä ei ole rautatiejärjestelmää,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I LUKU

TARKOITUS, SOVELTAMISALA JA MÄÄRITELMÄT

1 artikla

Tarkoitus

Tässä direktiivissä vahvistetaan ehdot ja menettelyt vetureita ja junia yhteisön rautatieverkossa ajavien veturinkuljettajien hyväksymiselle. Siinä vahvistetaan myös jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, veturinkuljettajille ja muille alan toimijoille, erityisesti rautatieyrityksille, rataverkon haltijoille ja koulutuskeskuskille, kuuluvat tehtävät.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan veturinkuljettajiin, jotka ajavat vetureita ja junia rautateilla yhteisössä sellaisen rautatieyrityksen lukuun, joka tarvitsee turvallisuustodistuksen, tai rataverkon haltijan lukuun, joka tarvitsee turvallisuusluvan.

2. Jäsenvaltiot eivät saa tavarajunissa olevaa muuta henkilöstöä koskevien kansallisten säännösten perusteella estää tavarajunaa ylittämästä rajaa tai liikennöimästä niiden alueella.

3. Rajoittamatta kuitenkin 7 artiklan soveltamista jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin täytäntöönpanosäännösten soveltamisalan ulkopuolelle veturinkuljettajat, jotka ajavat vain:

- metroliikenteessä, raitioteilla ja muissa kevytraidejärjestelmissä;
- verkoissa, jotka ovat toiminnallisesti erillisiä muusta rautatiejärjestelmästä ja jotka on tarkoitettu ainoastaan paikalliseen, kaupunkien ja esikaupunkien henkilö- ja tavaraliikenteeseen ja yksinomaan näissä verkoissa liikennöivien rautatieyritysten käyttöön;
- yksityisomistuksessa olevalla rataverkolla, jota rataverkon omistaja käyttää yksinomaan omassa tavaraliikenteessään;
- radan osilla, jotka on suljettu tavanomaiselta liikenteeltä rautatiejärjestelmän kunnossapitoa, uusimista tai parannusta varten.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 'toimivaltaisella viranomaisella' direktiivin 2004/49/EY 16 artiklassa tarkoitettua turvallisuusviranomaista;

⁽¹⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) 'veturinkuljettajalla' henkilöä, jolla on kyky ja lupa kuljettaa itsenäisesti, vastuullisesti ja turvallisesti junia, esimerkiksi vetureita, vaihtovetureita, työjunia, kunnossapitoon tarkoitettua raidekalustoa tai rautateiden matkustaja- tai tavaraliikenteeseen tarkoitettuja junia;
- c) 'turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavalla muulla junahenkilökunnalla' junassa olevaa henkilökuntaa, veturinkuljettajia lukuun ottamatta, jotka myötävaikuttavat junan, matkustajien ja kuljetettavan tavarantoiminnan turvallisuuteen;
- d) 'rautatiejärjestelmällä' direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY määritelmän mukaista rataverkkojen muodostamaa järjestelmää, jossa on ratoja ja kiinteitä laitteita, mihin tahansa ryhmään kuuluvaa ja mitä tahansa alkuperää olevaa liikkuvaa kalustoa, joka kulkee näissä rataverkoissa;
- e) 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka vastaa erityisesti direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn rataverkon tai jonkin sen osan perustamisesta ja kunnossapidosta, mihin voi kuulua myös rataverkon valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnointi. Verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan jakaa eri elimille tai yrityksille;
- f) 'rautatieyrityksellä' rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2001/14/EY ⁽¹⁾ määriteltyä rautatieyritystä sekä muuta julkista tai yksityistä yritystä, joka harjoittaa rautateiden tavarajäsen tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalvelusta. Tähän kuuluvat myös yritykset, jotka tarjoavat ainoastaan vetopalveluja;
- g) 'yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä' eli 'YTE:illä' eritelmiä, joita kunkin osajärjestelmän tai osajärjestelmän osan on vastattava olennaisten vaatimusten täyttämiseksi ja direktiiveissä 96/48/EY ja 2001/16/EY määriteltyjen Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden varmistamiseksi;
- h) 'virastolla' 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 881/2004 ⁽²⁾ perustettua Euroopan rautatievirastoa;
- i) 'turvallisuustodistuksella' todistusta, jonka toimivaltainen viranomainen myöntää rautatieyritykselle direktiivin 2004/49/EY 10 artiklan mukaisesti;
- j) 'todistuksella' yhdenmukaistettua lisätodistusta, jossa mainitaan, millä rataverkolla lupakirjan haltijalla on lupa kuljettaa ja mitä liikkuvaa kalustoa;

- k) 'turvallisuusluvalla' lupaa, jonka toimivaltainen viranomainen myöntää rataverkon haltijalle direktiivin 2004/49/EY 11 artiklan mukaisesti;
- l) 'koulutuskeskuksella' toimivaltaisen viranomaisen koulutuksen antajaksi kelpuuttamaa ja tunnustamaa elintä.

II LUKU

KULJETTAJIEN HYVÄKSYMINEEN

4 artikla

Yhteisön hyväksymismalli

1. Kaikilla veturinkuljettajilla on oltava junan kuljettamisen edellyttämä kelpoisuus ja pätevyys ja hallussaan seuraavat asiakirjat:

- a) lupakirja, joka todistaa, että kuljettaja täyttää terveydentilaa koskevat vähimmäisvaatimukset sekä koulutusta ja yleistä ammatillista pätevyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset. Lupakirjassa on mainittava kuljettajan henkilötiedot ja luvan antanut viranomainen sekä luvan voimassaoloaika. Lupakirjan on oltava liitteessä I esitettyjen vaatimusten mukainen siihen asti, kun yhteisön hyväksymismalli otetaan käyttöön 4 kohdan mukaisesti;
- b) yksi tai useampi todistus, jossa mainitaan, millä rataverkoilla lupakirjan haltijalla on lupa kuljettaa ja mitä liikkuvaa kalustoa. Kunkin todistuksen on oltava liitteessä I esitettyjen vaatimusten mukainen.

2. Vaatimusta, että kuljettajalla on oltava todistus jotakin tiettyä rataverkon osaa varten, ei kuitenkaan sovelleta jäljempänä luetelluissa poikkeustapauksissa edellyttäen, että toinen veturinkuljettaja, jolla on voimassa oleva todistus asianomaista rataverkkoa varten, istuu kuljettajan vieressä ajon aikana:

- a) kun rautatieliikenteen häiriön vuoksi rataverkon haltijan nimeämissä tapauksissa on tarpeen kuljettaa juna toista reittiä tai kunnossapitää rataa;
- b) poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa, joissa liikennöidään museojunilla;
- c) poikkeuksellisissa yksittäistapauksissa tavaraliikenteessä rataverkon haltijan suostumuksella;
- d) uuden junan tai veturin toimittamisen tai esittelyn yhteydessä;
- e) kuljettajakoulutuksen tai -kokeen yhteydessä.

Tämän mahdollisuuden käyttämisestä päättää rautatieyritys, eikä sitä voi edellyttää asianomainen rataverkon haltija tai toimivaltainen viranomainen.

⁽¹⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/49/EY.

⁽²⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1, oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 3.

Aina kun toista kuljettajaa käytetään siten kuin siitä säädetään edellä, asiasta on ilmoitettava etukäteen rataverkon haltijalle.

3. Todistus sallii kuljettamisen jommassakummassa tai molemmissa seuraavista luokista:

- a) luokka A: vaihtoveturit, työjunat, kunnossapitoon tarkoitettu raidekalusto ja kaikki muut veturit, kun niitä käytetään vaihtotyössä;
- b) luokka B: matkustaja- ja/tai tavaraliikenne.

Todistus voi sisältää kaikkia luokkia koskevan luvan, joka kattaa 4 kohdassa tarkoitettut koodit.

4. Komissio hyväksyy 4 päivään joulukuuta 2008 mennessä viraston laatiman ehdotuksen perusteella lupakirjaa, todistusta ja todistuksen oikeaksi todistettua jäljennöstä varten yhteisön mallit ja päättää niiden fyysisistä ominaisuuksista ottaen huomioon toimenpiteet väärentämisen estämiseksi. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, päätetään 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Komissio hyväksyy 4 päivään joulukuuta 2008 mennessä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä ja jotka koskevat tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen luokkien A ja B eri tyyppejä varten tarvittavia yhteisön koodeja, 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen ja viraston suosituksen perusteella.

5 artikla

Petostentorjuntatoimenpiteet

Toimivaltaiset viranomaiset ja todistukset myöntävät elimet toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta vältetään lupakirjojen ja todistusten väärentämisen ja 22 artiklassa edellytettyjen rekisterien luvattoman muuttamisen vaarat.

6 artikla

Omistajuus, kieli ja myöntävät viranomaiset

1. Lupakirja kuuluu sen haltijalle, ja sen myöntää 3 artiklan a alakohdassa määritelty toimivaltainen viranomainen. Jos toimivaltainen viranomainen tai sen edustaja myöntää lupakirjan jollakin kansallisella kielellä, joka ei ole yhteisön kieli, sen on laadittava luvasta kaksikielinen toisinto, jossa toisena kielenä on jokin yhteisön kielistä.

2. Todistuksen myöntää rautatieyritys tai rataverkon haltija, joka on kuljettajan työnantaja tai alihankkija. Todistus kuuluu sen myöntävälle yritykselle tai rataverkon haltijalle. Direktiivin 2004/49/EY 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti kuljettajalla on

kuitenkin oikeus saada siitä jäljennös. Jos rautatieyritys tai rataverkon haltija myöntää todistuksen jollakin kansallisella kielellä, joka ei ole yhteisön kieli, sen on laadittava todistuksesta kaksikielinen toisinto, jossa toisena kielenä on jokin yhteisön kielistä.

7 artikla

Maantieteellinen kelpoisuus

1. Lupakirja on voimassa koko yhteisön alueella.
2. Todistus on voimassa vain siinä mainittujen rataverkkojen ja siinä mainitun liikkuvan kaluston osalta.

8 artikla

Kolmansien maiden veturinkuljettajien hyväksymisasiakirjojen tunnustaminen

Jäsenvaltio voi tunnustaa yksinomaan jäsenvaltion rajat ylittävillä rautateiden rataosuuksilla ajavien kolmannen maan veturinkuljettajien hyväksymisasiakirjat kyseisen kolmannen maan kanssa tehtyjen kahdenvälisten sopimusten mukaisesti.

III LUKU

LUPAKIRJAN JA TODISTUKSEN SAAMISEHDOT

9 artikla

Vähimmäisvaatimukset

1. Lupakirjan saadakseen hakijan on täytettävä 10 ja 11 artiklassa asetetut vähimmäisvaatimukset. Hakijalla on oltava todistuksen myöntämiseksi ja sen voimassa pitämiseksi lupakirja ja hänen on täytettävä 12 ja 13 artiklassa asetetut vähimmäisvaatimukset.
2. Jäsenvaltio voi soveltaa tiukempia vaatimuksia lupakirjojen myöntämiselle omalla alueellaan. Muiden jäsenvaltioiden myöntämät lupakirjat sen on kuitenkin tunnustettava 7 artiklan mukaisesti.

I jakso

Lupakirja

10 artikla

Vähimmäisikä

Jäsenvaltioiden on säädettävä lupakirjan hakijalta vaadittava vähimmäisikä, jonka on oltava vähintään 20 vuotta. Jäsenvaltio voi kuitenkin myöntää lupakirjan 18 vuotta täyttäneelle hakijalle, jolloin lupakirja on voimassa vain sen myöntäneen jäsenvaltion alueella.

11 artikla

Perusvaatimukset

1. Hakijalla on oltava hyväksyttävästi suoritettu vähintään yhdeksän vuoden yleissivistävä peruskoulutus (alemman ja ylemmän perusasteen koulutus) ja hyväksyttävästi suoritettu ammatillinen peruskoulutus, joka vastaa Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ammatillisen koulutuksen todistusten vastaavuudesta 16 päivänä heinäkuuta 1985 tehdyssä neuvoston päätöksessä 85/368/ETY⁽¹⁾ tarkoitettua tasoa 3.

2. Hakijan on osoitettava 20 artiklan säännösten mukaisesti kelpuutetun tai tunnustetun lääkärin suorittamalla tai – jäsenvaltion päätöksestä riippuen – tämän valvonnassa suoritettulla terveystarkastuksella olevansa fyysisiltä ominaisuuksiltaan sopiva. Terveystarkastuksessa on tutkittava ainakin liitteessä II olevissa 1.1, 1.2, 1.3 ja 2.1 kohdassa mainittujen vaatimusten täyttyminen.

3. Hakijan on osoitettava 20 artiklan säännösten mukaisesti kelpuutetun tai tunnustetun psykologin tai lääkärin suorittamalla tai – jäsenvaltion päätöksestä riippuen – tämän valvonnassa suoritettulla testillä olevansa psyykkisiltä ominaisuuksiltaan tehtävään sopiva. Testissä on tutkittava ainakin liitteessä II olevassa 2.2 kohdassa mainittujen vaatimusten täyttyminen.

4. Hakijan on osoitettava ammatissa vaadittava yleinen pätevyytensä suorittamalla hyväksytysti ainakin liitteessä IV luetellut yleiset aihepiirit kattava koe.

II jakso

Todistus

12 artikla

Kielitaito

Liitteessä VI tarkoitettut kielitaitoon liittyvät vaatimukset on täytettävä sen rataverkon osalta, jota varten todistusta haetaan.

13 artikla

Ammatillinen pätevyys

1. Hakijan on suoritettava hyväksytysti koe, jolla tutkitaan siihen liikkuvaan kalustoon liittyvä ammatillinen tietämys, jonka osalta todistusta haetaan. Tämän kokeen on katettava ainakin liitteessä V luetellut yleiset aihepiirit.

2. Hakijan on suoritettava hyväksytysti koe, jolla tutkitaan niihin rataverkkoihin liittyvä ammatillinen tietämys, joita varten todistusta haetaan. Tämän kokeen on katettava ainakin liitteessä VI luetellut yleiset aihepiirit. Tarvittaessa tällä kokeella tutkitaan myös liitteessä VI olevassa 8 kohdassa tarkoitettu kielitaito.

(¹) EYVL L 199, 31.7.1985, s. 56.

3. Rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija antaa hakijalle direktiivin 2004/49/EY mukaista turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä koskevan koulutuksen.

IV LUKU

LUPAKIRJAN JA TODISTUKSEN SAAMISMENETTELY

14 artikla

Lupakirjan saaminen

1. Toimivaltainen viranomainen julkistaa lupakirjan saamiseksi noudatettavan menettelyn.

2. Hakijan tai hakijan puolesta toimivan tahon on jätettävä lupakirjaa koskeva hakemus toimivaltaiselle viranomaiselle.

3. Toimivaltaiselle viranomaiselle jätettävät hakemukset voivat koskea uuden lupakirjan myöntämistä, lupakirjan tietojen päivittämistä, lupakirjan uusimista tai sen kaksoiskappaleen saamista.

4. Toimivaltainen viranomainen myöntää lupakirjan mahdollisimman pian ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut kaikki tarvittavat asiakirjat.

5. Lupakirja on voimassa 10 vuotta, ellei 16 artiklan 1 kohdan säännöksistä muuta johdu.

6. Lupakirja myönnetään yhtenä alkuperäiskappaleena. Lupakirjasta saa valmistaa virallisen jäljennöksen vain toimivaltainen viranomainen kaksoiskappaletta koskevan pyynnön perusteella.

15 artikla

Todistuksen saaminen

Kunkin rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on osana turvallisuusjohtamisjärjestelmäänsä määritettävä menettelyt todistusten myöntämiselle ja päivittämiselle tämän direktiivin mukaisesti, sekä muutoksenhakumenettelyt, joilla kuljettajat voivat pyytää myöntämistä, päivittämistä taikka tilapäistä tai lopullista peruuttamista koskevan päätöksen uudelleentutkimista.

Erimielisyystapauksissa asianosaiset voivat saattaa asian toimivaltaisen viranomaisen tai riippumattoman muutoksenhakuelimen ratkaistavaksi.

Rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan on viipymättä päivitettävä todistus, jos todistuksen haltijalle on myönnetty liikkuvaa kalustoa tai rataverkkoa koskevia lisälupia.

16 artikla

Määräaikaistarkastukset

1. Jotta lupakirja pysyy voimassa, sen haltijan on määräajoin käytävä kokeissa ja/tai tarkastuksissa, joissa tutkitaan 11 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten täyttyminen. Terveystilavaatimusten osalta vähimmäistoistumistiheydessä noudatetaan liitteessä II olevan 3.1 kohdan säännöksiä. Terveystarkastukset suorittaa 20 artiklan mukaisesti kelpuutettu tai tunnustettu lääkäri tai ne suoritetaan tämän valvonnassa. Yleisen ammatillisen tietämyksen osalta sovelletaan 23 artiklan 8 kohtaa.

Lupakirjaa uusittaessa toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava 22 artiklan 1 kohdan a alakohdassa edellytetystä rekisteristä, että kuljettaja täyttää tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut vaatimukset.

2. Jotta todistus pysyy voimassa, sen haltijan on määräajoin suoritettava hyväksytysti kokeet ja/tai tarkastukset, joissa tutkitaan 12 ja 13 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten täyttyminen. Kokeiden ja/tai tarkastusten toistumistiheydestä päättää se rautatieyritys tai rataverkon haltija, jonka kanssa kuljettaja on työ- tai sopimussuhteessa, oman turvallisuusjohtamisjärjestelynsä mukaisesti ja liitteessä VII vahvistettua vähimmäistoistumistiheyttä noudattaen.

Kunkin tarkastuksen osalta myöntävän elimen on vahvistettava todistuksessa olevassa lausumassa ja merkittävä 22 artiklan 2 kohdan a alakohdassa edellytettyyn rekisteriin tieto siitä, että kuljettaja täyttää tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut vaatimukset.

3. Jos määräaikaistarkastusta ei ole suoritettu tai jos sen tulos on kielteinen, sovelletaan 18 artiklassa säädettyä menettelyä.

17 artikla

Työsuhteen päättyminen

Kun kuljettajan ja rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan välinen työsuhte päättyy, on asianomaisen rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan ilmoitettava tästä viipymättä toimivaltaiselle viranomaiselle.

Lupakirja pysyy voimassa niin kauan kuin 16 artiklan 1 kohdassa säädetty ehdot täyttyvät.

Todistus lakkaa olemasta voimassa, kun sen haltija lakkaa työskentelemästä kuljettajana. Haltija saa kuitenkin todistuksesta ja kaikista koulutuksensa, kelpoisuutensa, kokemuksensa ja ammatin pätevyytensä todistavista asiakirjoista oikeaksi todistetun jäljennöksen. Rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan on myöntäessään kuljettajalle todistuksen otettava huomioon kaikki nämä asiakirjat.

18 artikla

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden suorittama kuljettajien seuranta

1. Rautatieyrityksen ja rataverkon haltijan on varmistettava ja tarkastettava, että sen kanssa työ- tai sopimussuhteessa olevien kuljettajien lupakirjat ja todistukset ovat voimassa.

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön kuljettajiensa seurantarjestelmä. Jos seurannan tulokset asettavat kuljettajan pätevyyden tehtävään ja hänen lupakirjansa tai todistuksensa voimassaolon jatkumisen kyseenalaisiksi, rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan on välittömästi toteutettava tarvittavat toimenpiteet.

2. Jos kuljettaja katsoo, että hänen terveydentilansa asettaa kyseenalaiseksi hänen kykynsä suoriutua tehtävistään, hänen on välittömästi ilmoitettava tästä rautatieyritykselle tai, soveltuviissa tapauksissa, rataverkon haltijalle.

Jos rautatieyritys tai rataverkon haltija tietää tai saa lääkäriltä tiedon siitä, että kuljettajan terveys on heikentynyt siinä määrin, että hänen kykynsä suoriutua tehtävistään on kyseenalainen, sen on välittömästi toteutettava tarvittavat toimenpiteet mukaan lukien liitteessä II olevassa 3.1 kohdassa kuvailtu tarkastus ja tarvittaessa todistuksen peruuttaminen ja 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen rekisterin päivittäminen. Lisäksi sen on varmistuttava, että kuljettajat eivät ole työaikana minkään keskittymiskykyyn, valppauteen tai käyttäytymiseen vaikuttavan aineen vaikutuksen alaisina. Toimivaltaiselle viranomaiselle on ilmoitettava viipymättä, jos työkyvyttömyys jatkuu pitempään kuin kolme kuukautta.

V LUKU

TOIMIVALTAISEN VIRANOMAISEN TEHTÄVÄT JA PÄÄTÖKSET

19 artikla

Toimivaltaisen viranomaisen tehtävät

1. Toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava seuraavat tehtävät avoimesti ja syrjimättömästi:

- a) lupakirjojen myöntäminen ja päivittäminen sekä kaksoiskappaleiden toimittaminen 6 ja 14 artiklan mukaisesti;
- b) määräaikaiskokeiden ja/tai -tarkastusten järjestäminen 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti;
- c) lupakirjojen tilapäinen ja lopullinen peruuttaminen sekä todistusten tilapäistä peruuttamista koskevista perustelluista pyynnöistä ilmoittaminen myöntävälle elimelle 29 artiklan mukaisesti;
- d) jos jäsenvaltio niin päättää, 23 ja 25 artiklassa tarkoitettujen henkilöiden tai elinten tunnustaminen;

- e) sen varmistaminen, että 20 artiklan mukaisesti kelpuutettujen tai tunnustettujen henkilöiden ja elinten rekisteri julkaistaan ja päivitetään;
- f) 16 artiklan 1 kohdassa ja 22 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun lupakirjoja koskevan rekisterin luominen ja päivittäminen;
- g) kuljettajien hyväksymismenettelyn seuranta 26 artiklan mukaisesti;
- h) tarkastusten tekeminen 29 artiklan mukaisesti;
- i) jäljempänä 25 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuja tutkinnon vastaanottajia koskevien kansallisten perusteiden vahvistaminen.

Lupakirjoja valmistellessaan toimivaltaisen viranomaisen on vastattava nopeasti tietopyyntöihin ja tarvittaessa toimitettava lisätietopyyntönsä viipymättä.

2. Toimivaltainen viranomainen ei voi siirtää 1 kohdan c, g ja i alakohdassa tarkoitettuja tehtäviä kolmansille osapuolille.

3. Tehtävien mahdollisen siirtämisen on tapahduttava avoimesti ja syrjimättä ja aiheuttamatta eturistiriitaa.

4. Kun toimivaltainen viranomainen siirtää 1 kohdan a tai b alakohdassa tarkoitettuja tehtäviä rautatieyrittäjälle tai antaa ne sille sopimuksella, ainakin toisen seuraavista ehdoista on täyttyvä:

- a) rautatieyrittäjä myöntää lupakirjoja vain omille kuljettajilleen;
- b) rautatieyrittäjällä ei ole kyseisellä alueella yksinoikeutta yhdenkään siirretyn tai sopimuksen perusteella annetun tehtävän osalta.

5. Kun toimivaltainen viranomainen siirtää tai antaa sopimuksen perusteella tehtäviä, valtuutetun edustajan tai toimeksisaajan on noudatettava tehtäviä suorittaessaan velvoitteita, joita sovelletaan toimivaltaisiin viranomaisiin tämän direktiivin mukaisesti.

6. Kun toimivaltainen viranomainen siirtää tai antaa sopimuksen perusteella tehtäviä, sen on otettava käyttöön järjestelmä, jonka avulla se voi tarkastaa, miten tehtävät on suoritettu, ja varmistettava, että 2, 4 ja 5 kohdan ehdot täyttyvät.

20 artikla

Kelpuuttaminen ja tunnustaminen

1. Asianomaisen jäsenvaltion nimeämä kelpuuttava elin kelpuuttaa tämän direktiivin mukaisesti kelpuutettavat henkilöt tai elimet. Kelpuuttamismenettely perustuu riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin, kuten

asianmukaisiin EN 45 000 -sarjan eurooppalaisiin standardeihin, sekä hakijan esittämien asiakirjojen arviointiin, jotka todistavat hänen pätevyytensä kyseisellä alalla.

2. Vaihtoehtona 1 kohdan mukaiselle kelpuuttamiselle jäsenvaltio voi säätää, että toimivaltainen viranomainen tai asianomaisen jäsenvaltion nimeämä elin tunnustaa tämän direktiivin mukaisesti tunnustettavat henkilöt tai elimet. Tunnustaminen perustuu riippumattomuutta, pätevyyttä ja puolueettomuutta koskeviin perusteisiin. Tästä säännöstä voidaan kuitenkin poiketa tapauksissa, joissa edellytetään äärimmäisen harvinaista erityispätevyyttä, sen jälkeen kun komissio on antanut myönteisen lausuntonsa 32 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

Riippumattomuutta koskevaa perustetta ei sovelleta, kun kyse on 23 artiklan 5 ja 6 kohdassa tarkoitettua koulutuksesta.

3. Toimivaltainen viranomainen varmistaa, että tämän direktiivin mukaisesti kelpuutetuista tai tunnustetuista henkilöistä ja elimistä laadittu luettelo julkaistaan ja että sitä päivitetään.

21 artikla

Toimivaltaisen viranomaisen päätökset

1. Toimivaltaisen viranomaisen on perusteltava päätöksensä.

2. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että otetaan käyttöön hallinnollinen muutoksenhakumenettely, joka mahdollistaa työnantajan ja kuljettajan muutoksenhaun päätökseen, joka koskee tämän direktiivin mukaisesti tehtyä hakemusta.

3. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, joilla varmistetaan mahdollisuus toimivaltaisen viranomaisen päätösten uudelleentutkimiseen tuomioistuimissa.

22 artikla

Tiedonvaihto ja rekisterit

1. Toimivaltaisten viranomaisten on:

a) pidettävä rekisteriä kaikista myönnettyistä, päivitetystä, uusi-
tuista, muutetuista, rauenneista, tilapäisesti tai lopullisesti
peruutetuista tai kadonneiksi, varastetuiksi tai tuhoutuneiksi
ilmoitetuista lupakirjoista. Rekisterissä on oltava liitteessä I
olevassa 4 kohdassa säädetty tiedot kaikista lupakirjoista, ja
tiedot on voitava hakea kullekin kuljettajalle annetun kansal-
lisen numeron avulla. Rekisteri on päivitettävä säännöllisesti;

b) annettava perustellusta pyynnöstä tietoja kyseisistä lupakirjoista muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, virastolle tai kuljettajien työnantajalle.

2. Kunkin rautatieyhtiön ja rataverkon haltijan on:
- pidettävä rekisteriä – tai varmistettava, että rekisteriä pidetään – kaikista myönnettyistä, päivitetystä, uusituista, muutetuista, rauenneista, tilapäisesti tai lopullisesti peruutetuista tai kadonneista, varastetuista tai tuhoutuneista ilmoitetuista todistuksista. Tässä rekisterissä on oltava liitteessä I olevassa 4 kohdassa tarkoitetut tiedot kaikista todistuksista sekä 16 artiklassa edellytetyt määräraikaistarkastuksia koskevat tiedot. Rekisteri on päivitettävä säännöllisesti;
 - tehtävä yhteistyötä sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen kanssa, johon rautatieyhtiö tai rataverkon haltija on sijoittautunut, tietojen vaihtamiseksi toimivaltaisen viranomaisen kanssa ja tarvittavien tietojen asettamiseksi toimivaltaisen viranomaisen saataville;
 - annettava tietoja kyseisten todistusten sisällöstä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille näiden pyynnöstä, jos tämä on tarpeen niiden rajatylittävän toiminnan johdosta.
3. Veturinkuljettajan on saatava nähdä hänestä toimivaltaisten viranomaisten rekisteriin sekä rautatieyhtiöiden rekisteriin tallennetut tiedot, ja hänellä on pyynnöstään oikeus saada jäljennös näistä tiedoista.
4. Toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä viraston kanssa 1 ja 2 kohdassa edellytetyjen rekisterien yhteentoimivuuden varmistamiseksi.
- Tätä varten komissio hyväksyy 4 päivään joulukuuta 2008 mennessä viraston laatiman luonnoksen perusteella käyttöön otettavien rekisterien perusparametrit, kuten rekisteröitävät tiedot, niiden muodon ja tiedonsiirtoyhteyksikäytännön, käyttöoikeudet, tietojen säilytysajan sekä konkurssitapauksessa noudatettavan menettelyn. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, päätetään 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
5. Toimivaltaisten viranomaisten, rataverkon haltijoiden ja rautatieyhtiöiden on varmistettava, että 1 ja 2 kohdassa edellytetyt rekisterit ja rekisterien käyttötavat ovat direktiivin 95/46/EY mukaisia.
6. Viraston on varmistettava, että 2 kohdan a ja b alakohdan mukaisesti käyttöön otettava järjestelmä on asetuksen (EY) N:o 45/2001 mukainen.

VI LUKU

KULJETTAJIEN KOULUTUS JA TUTKINNOT

23 artikla

Koulutus

1. Kuljettajien koulutukseen on sisällyttävä lupakirjaa koskeva ja yleistä ammatillista tietämystä koskeva osa liitteen IV mukaisesti sekä todistusta koskeva ja ammatillista erityistietämystä koskeva osa liitteiden V ja VI mukaisesti.

2. Koulutusmenetelmän on täytettävä liitteen III vaatimukset.
3. Koulutuksen yksityiskohtaiset tavoitteet määritellään liitteessä IV lupakirjan osalta ja liitteissä V ja VI todistuksen osalta. Näitä koulutuksen yksityiskohtaisia tavoitteita voidaan täydentää:
- joko asiaankuuluvilla yhteentoimivuuden teknisillä eritelmillä (YTE), jotka hyväksytään direktiivin 96/48/EY tai direktiivin 2001/16/EY mukaisesti. Tässä tapauksessa komissio varmistaa YTE:ien liitteiden IV, V ja VI keskinäisen yhdenmukaisuuden; tai
 - perusteilla, joita virasto ehdottaa asetuksen (EY) N:o 881/2004 17 artiklan mukaisesti. Näistä perusteista, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, päätetään 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
4. Direktiivin 2004/49/EY 13 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että kuljettajaksi pyrkivillä on tasapuolinen ja syrjimätön mahdollisuus päästä koulutukseen, jota edellytetään lupakirjan ja todistuksen saamiseksi.
5. Edellä olevan 11 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua yleistä ammatillista tietämystä, 12 artiklassa edellytettävä kielitaitoa ja 13 artiklan 1 kohdassa edellytettävä liikkuvaan kalustoon liittyvää ammatillista tietämystä koskevan koulutuksen antavat 20 artiklan mukaisesti kelpuutetut tai tunnustetut henkilöt tai elimet.
6. Edellä 13 artiklan 2 kohdassa edellytettävä rataverkon tuntemusta koskevan koulutuksen, reittien tuntemus ja toimintasäännöt ja -menettelyt mukaan luettuina, antavat sen jäsenvaltion kelpuuttamat tai tunnustamat henkilöt tai elimet, jossa rataverkko sijaitsee.
7. Lupakirjojen osalta direktiivillä 2005/36/EY perustettua ammatillisen pätevyyden yleistä tunnustamisjärjestelmää sovelletaan edelleen sellaisten kuljettajien ammatillisen pätevyyden tunnustamiseen, jotka ovat jonkin jäsenvaltion kansalaisia ja jotka ovat saaneet koulutustodistuksensa kolmannessa maassa.
8. On otettava käyttöön jatkokoulutusmenettely, jotta varmistetaan henkilökunnan pätevyyden ylläpitäminen direktiivin 2004/49/EY liitteessä III olevan 2 kohdan e alakohdan mukaisesti.

24 artikla

Koulutuskustannukset

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava tarvittavien toimenpiteiden toteuttamisesta sen varmistamiseksi, ettei rautatieyhtiö tai rataverkon haltija saa perusteetonta hyötyä toisen rautatieyhtiön tai rataverkon haltijan maksamista kuljettajan koulutuskustannuksista, jos kuljettaja vapaaehtoisesti eroaa tämän palveluksesta siirtyäkseen ensiksi mainitun rautatieyhtiön tai rataverkon haltijan palvelukseen.

2. Tämän artiklan täytäntöönpanoon on kiinnitettävä erityisesti huomiota 33 artiklassa tarkoitettussa kertomuksessa, erityisesti mainitun artiklan f alakohdan osalta.

25 artikla

Tutkinnot

1. Pätevyyden tarkistamisen edellyttämät tutkinnot ja tutkinnon vastaanottajat vahvistaa:

- a) lupakirjaa koskevan koulutuksen osalta: toimivaltainen viranomainen vahvistaessaan menettelyn, jota on noudatettava lupakirjan saamiseksi 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti;
- b) todistusta koskevan koulutuksen osalta: rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija vahvistaessaan menettelyn, jota on noudatettava todistuksen saamiseksi 15 artiklan mukaisesti.

2. Tällaisten 1 kohdassa tarkoitettujen tutkintojen valvojina on oltava asiantuntevien tutkinnon vastaanottajien, jotka on kelpuutettu tai tunnustettu 20 artiklan mukaisesti, ja tutkinnot on toteutettava siten, että vältetään kaikki eturistiriidat.

3. Rataverkon tuntemuksen arvioinnin, reittien tuntemus ja toimintasäännöt mukaan luettuina, suorittavat sen jäsenvaltion kelpuuttamat tai tunnustamat henkilöt tai elimet, jossa rataverkko sijaitsee.

4. Nämä 1 kohdassa tarkoitettut tutkinnot on järjestettävä siten, että vältetään kaikki eturistiriidat, rajoittamatta kuitenkaan sitä mahdollisuutta, että tutkinnon vastaanottaja voi olla todistuksen myöntävän rautatieyrittäjän tai rataverkon haltijan henkilöstöä.

5. Tutkinnon vastaanottajien ja tutkintojen valintaan voidaan soveltaa yhteisön perusteita, jotka vahvistetaan viraston valmistelemien luonnoksen perusteella. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, päätetään 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Jos on kyse erittäin kiireellisestä tapauksesta, komissio voi käyttää 32 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua kiireellistä menettelyä.

Jos tällaisia yhteisön perusteita ei ole, toimivaltaiset viranomaiset vahvistavat kansalliset perusteet.

6. Koulutuskurssin lopuksi on suoritettava teoreettiset ja käytännön kokeet. Kykyä toimia kuljettajana on arvioitava rataverkolla suoritettavassa ajokokeessa. Lisäksi voidaan käyttää simulaattoreita tutkittaessa toimintasääntöjen soveltamista ja kuljettajan suorituskkyä erityisen vaikeissa tilanteissa.

VII LUKU

ARVIOINTI

26 artikla

Laatuvaatimukset

Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava, että kaikkia koulutusta, pätevyyden arviointia ja lupakirjojen ja todistusten päivittämistä koskevia toimia seurataan jatkuvasti laadunvarmistusjärjestelmän avulla. Tätä säännöstä ei sovelleta toimiin, jotka

sisältyvät jo rautatieyrittäjien ja rataverkon haltijoiden direktiivin 2004/49/EY mukaisesti käyttöön ottamiin turvallisuudenhallintajärjestelmiin.

27 artikla

Riippumaton arviointi

1. Jokaisessa jäsenvaltiossa on tehtävä enintään viiden vuoden välein riippumaton arviointi ammatillisen tietämyksen ja pätevyyden hankintaan ja arviointiin sovellettavista menettelyistä sekä lupakirjojen ja todistusten myöntämisyhteisöistä. Tätä ei sovelleta toimiin, jotka sisältyvät jo rautatieyrittäjien ja rataverkon haltijoiden direktiivin 2004/49/EY mukaisesti käyttöön ottamiin turvallisuudenhallintajärjestelmiin. Tämän arvioinnin suorittavat henkilöt, joilla on siihen tarvittava pätevyys ja jotka eivät itse osallistu kyseisiin toimiin.

2. Riippumattomien arviointien tuloksiin on liitettävä oikeaksi osoittavat asiakirjat, ja ne on saatettava asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten tietoon. Tarvittaessa jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä korjataksaan riippumattoman arvioinnin esille tuomat puutteet.

VIII LUKU

MUU JUNAHENKILÖKUNTA

28 artikla

Muusta junahenkilökunnasta laadittava kertomus

1. Virasto määrittelee 4 päivään kesäkuuta 2009 mennessä esitettävässä kertomuksessa, ottaen huomioon direktiivien 96/48/EY ja 2001/16/EY mukaisesti laaditut käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:t, vetureissa ja junissa työskentelevän, turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavaan muuhun junahenkilökuntaan kuuluvien, joiden ammattipätevyys näin ollen vaikuttaa rautatieliikenteen turvallisuuteen, ominaisuudet ja tehtävät, joita olisi säänneltävä yhteisön tasolla sellaisen lupakirja- ja/tai todistusjärjestelmän avulla, joka voi olla tällä direktiivillä perustetun järjestelmän kaltainen.

2. Kertomuksen perusteella komissio laatii 4 päivään kesäkuuta 2010 mennessä kertomuksen ja antaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen 1 kohdassa tarkoitettua muuta junahenkilökuntaa koskevasta lupatodistusjärjestelmästä.

IX LUKU

TARKASTUKSET JA SEURAAMUKSET

29 artikla

Toimivaltaisen viranomaisen suorittamat tarkastukset

1. Toimivaltainen viranomainen voi milloin tahansa tarkastaa lainkäyttöalueellaan liikkuviissa junissa, että veturinkuljettajalla on tämän direktiivin mukaisesti myönnetty asiakirjat.

2. Edellä 1 kohdassa edellytetystä tarkastuksesta huolimatta toimivaltainen viranomainen voi työpaikalla tehdyn virheen vuoksi tarkastaa, täyttääkö kuljettaja 13 artiklassa asetetut vaatimukset.

3. Toimivaltainen viranomainen voi lainkäyttöalueellaan tehdä tutkimuksia siitä, miten kuljettajat, rautatieyritykset, rataverkon haltijat, tutkinnon vastaanottajat ja koulutuskeskukset noudattavat tätä direktiiviä hoitaessaan niille kuuluvia tehtäviä.

4. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että kuljettaja ei enää täytä yhtä tai useampaa vaadittua ehtoa, sen on ryhdyttävä seuraaviin toimenpiteisiin:

- a) Jos kyseessä on toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupakirja: toimivaltainen viranomainen peruuttaa lupakirjan. Peruuttaminen on tilapäinen tai lopullinen riippuen rautateiden turvallisuudelle aiheutuneen riskin suuruudesta. Se ilmoittaa ratkaisusta viipymättä asianomaiselle kuljettajalle sekä hänen työnantajalleen ja perustelee päätöksensä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 21 artiklassa tarkoitettua oikeutta saada päätös uudelleentutkituksi. Se ilmoittaa, mikä on lupakirjan takaisinsaamiseksi noudatettava menettely.
- b) Jos kyseessä on toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämä lupakirja, toimivaltainen viranomainen kääntyy kyseisen toisen jäsenvaltion viranomaisen puoleen ja esittää perustellun pyynnön lisätarkastuksen tekemiseksi tai lupakirjan peruuttamiseksi. Pyyntö esittänyt toimivaltainen viranomainen ilmoittaa pyynnöstään komissiolle ja muille toimivaltaisille viranomaisille. Lupakirjan myöntänyt viranomainen tutkii saamansa pyynnön neljän viikon kuluessa ja ilmoittaa päätöksestään toiselle viranomaiselle. Lupakirjan myöntänyt viranomainen ilmoittaa päätöksestään myös komissiolle ja muille toimivaltaisille viranomaisille. Mikä tahansa toimivaltainen viranomainen voi kieltää veturinkuljettajia toimimasta sen lainkäyttöalueella odottaessa ilmoitusta lupakirjan myöntäneen viranomaisen päätöksestä.
- c) Jos kyseessä on todistus, toimivaltainen viranomainen kääntyy todistuksen myöntäneen elimen puoleen ja pyytää lisätarkastusta tai todistuksen peruuttamista. Todistuksen myöntänyt elin ryhtyy asianmukaisiin toimiin ja ilmoittaa niistä toimivaltaiselle viranomaiselle neljän viikon kuluessa. Toimivaltainen viranomainen voi kieltää veturinkuljettajia toimimasta sen lainkäyttöalueella odottaessa todistuksen myöntäneen elimen ilmoitusta, ja se ilmoittaa tästä komissiolle ja muille toimivaltaisille viranomaisille.

Joka tapauksessa, jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että tietty kuljettaja aiheuttaa vakavan uhkan rautateiden turvallisuudelle, se ryhtyy heti tarvittaviin toimiin, kuten pyytää rataverkon haltijaa pysäyttämään junan ja kieltää kuljettajaa toimimasta sen lainkäyttöalueella niin pitkään kuin on tarpeen. Se ilmoittaa tällaisesta päätöksestä komissiolle ja muille toimivaltaisille viranomaisille.

Toimivaltainen viranomainen tai tehtävään nimetty elin päivittää kaikissa tapauksissa 22 artiklassa tarkoitetun rekisterin.

5. Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että toisen jäsenvaltion viranomaisen 4 kohdan mukaisesti tekemä päätös ei ole asiaankuuluvien perusteiden mukainen, asia saatetaan komission käsiteltäväksi ja komissio antaa lausuntonsa kolmen kuukauden kuluessa. Asianomaisen jäsenvaltion on tarvittaessa ehdotettava korjaavia toimenpiteitä. Erimielisyyden tai riidan syntyessä asia saatetaan 32 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun komitean käsiteltäväksi ja komissio toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet 32 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Jäsenvaltio voi jatkaa 4 kohdan mukaista kuljettajan ajokieltä alueellaan, kunnes asia on lopullisesti ratkaistu tämän kohdan mukaisesti.

30 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on vahvistettava tämän direktiivin perusteella annettujen kansallisten säännösten rikkomisesta langetettavat seuraamukset ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten soveltamisen varmistamiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta muiden tässä direktiivissä säädettyjen seuraamusten tai menettelyjen soveltamista. Näiden seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle viimeistään 36 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa mainittuna päivämääränä ja niiden mahdollisista myöhemmistä muutoksista viipymättä.

X LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

31 artikla

Liitteiden mukauttaminen

1. Toimenpiteistä, joilla muutetaan tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia mukauttamalla liitteet tieteen ja tekniikan kehitykseen, päätetään 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Jos on kyse erittäin kiireellisestä tapauksesta, komissio voi käyttää 32 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua kiireellistä menettelyä.

2. Jos mukauttaminen koskee terveys- tai turvallisuusvaatimuksia tai ammatillista pätevyyttä, komissio varmistaa, että työmarkkinaosapuolia kuullaan ennen mukautusten valmistelua.

32 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa direktiivin 96/48/EY 21 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

4. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1, 2, 4 ja 6 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

33 artikla

Kertomus

Virasto arvioi tämän direktiivin mukaisesti toteutettavan veturinkuljettajien hyväksymismenettelyn kehitystä. Se antaa komissiolle viimeistään neljän vuoden kuluessa rekisterien perusparametrien vahvistamisesta 22 artiklan 4 kohdan mukaisesti kertomuksen ja ehdottaa siinä tarvittaessa järjestelmään tehtäviä parannuksia, jotka koskevat:

- a) lupakirjojen ja todistusten myöntämismenettelyjä;
- b) koulutuskeskusten ja tutkinnon vastaanottajien kelpuuttamista;
- c) toimivaltaisten viranomaisten käyttöönotettavaa laatujärjestelmää;
- d) todistusten vastavuoroista tunnustamista;
- e) liitteissä IV, V ja VI eriteltyjen koulutusvaatimusten tarkoituksenmukaisuutta markkinarakenteen ja 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa mainittujen luokkien kannalta;
- f) rekistereiden yhteenliittämistä ja liikkuvuutta työmarkkinoilla.

Lisäksi virasto voi kertomuksessaan tarvittaessa suositella toimenpiteitä, jotka koskevat niiden henkilöiden ammatillisen tietämyksen tutkimiseksi järjestettäviä teoreettisia ja käytännön kokeita, jotka hakevat yhdenmukaistettua todistusta liikkuvaa kalustoa ja asiaankuuluvaa rataverkkoa varten.

Komissio ryhtyy asianmukaisiin toimenpiteisiin näiden suositusten perusteella ja ehdottaa tarvittaessa muutoksia tähän direktiiviin.

34 artikla

Älykorttien käyttö

Virasto arvioi viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2012 mahdollisuutta käyttää älykorttia, johon yhdistetään 4 artiklassa tarkoitettua lupakirja ja todistukset, ja laatii kustannus-hyötyanalyysin.

Toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia ja jotka koskevat tällaisen älykortin teknisiä ja toiminnallisia eritelmiä, päätetään viraston valmistaman luonnoksen perusteella ja 32 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Jollei älykortin käyttöönotto edellytä muutoksia tämän direktiivin tai sen liitteiden sisältöön, älykortin eritelmit vahvistetaan 32 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

35 artikla

Yhteistyö

Jäsenvaltiot avustavat toisiaan tämän direktiivin täytäntöönpanossa. Toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä tässä täytäntöönpanovaiheessa.

Virasto avustaa tässä yhteistyössä ja järjestää asianmukaisia kokouksia toimivaltaisten viranomaisten edustajien kanssa.

36 artikla

Täytäntöönpano

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ennen 4 päivää joulukuuta 2009. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Komissio ilmoittaa tästä muille jäsenvaltioille.

3. Velvoitetta saattaa tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna se täytäntöön ei sovelleta Kyprokseen ja Maltaan niin kauan kuin niiden alueella ei ole rautatiejärjestelmää.

37 artikla

Vaiheittainen täytäntöönpano ja siirtymäkaudet

Tämä direktiivi pannaan täytäntöön vaiheittain seuraavasti:

1. Edellä 22 artiklassa säädetyt rekisterit otetaan käyttöön kahden vuoden kuluessa 22 artiklan 4 kohdassa säädettyjen rekisterien perusparametrien vahvistamisesta.
2. a) Kahden vuoden kuluessa 22 artiklan 4 kohdassa säädettyjen rekisterien perusparametrien vahvistamisesta todistukset ja lupakirjat myönnetään tämän direktiivin mukaisesti kuljettajille, jotka ajavat rajatylittävissä liikenteessä, kabotaasiliikenteessä tai tavaraliikenteessä toisessa jäsenvaltiossa tai jotka työskentelevät vähintään kahdessa jäsenvaltiossa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan säännösten soveltamista.

Kaikkien edellä lueteltuja palveluja suorittavien veturinkuljettajien, mukaan lukien ne, joille ei ole vielä myönnetty lupakirjaa tai todistusta tämän direktiivin mukaisesti, on samasta päivästä alkaen noudatettava 16 artiklassa säädettyä velvollisuutta käydä määräaikaistarkastuksissa.

- b) Kahden vuoden kuluessa 1 kohdassa tarkoitettujen rekisterien perustamisesta kaikki uudet lupakirjat ja todistukset myönnetään tämän direktiivin mukaisesti, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan säännösten soveltamista.
- c) Seitsemän vuoden kuluessa 1 kohdassa tarkoitettujen rekisterien perustamisesta kaikilla kuljettajilla on oltava tämän direktiivin mukaiset lupakirjat ja todistukset. Todistukset myöntävien elinten on otettava huomioon kunkin kuljettajan jo hankkima ammattipätevyys kokonaisuudessaan siten, että tämä vaatimus ei aiheuta tarpeettomia hallinnollisia ja taloudellisia rasitteita. Kuljettajille aiemmin myönnetty ajo-oikeudet on säilytettävä siltä osin kuin se on mahdollista. Todistukset myöntävät elimet voivat kuitenkin päättää tarvittaessa yksittäisten kuljettajien tai kuljettajaryhmien osalta, että ylimääräiset kokeet ja/tai koulutus ovat tarpeen lupakirjojen ja/tai todistusten saamiseksi tämän direktiivin mukaisesti.
3. Kuljettajat, joille on myönnetty junien kuljettamiseen vaadittava ajolupa niiden säännösten nojalla, joita sovellettiin ennen 2 kohdan a tai b alakohdan soveltamista, voivat edelleen toimia ammatissaan ajo-oikeutensa perusteella ja ilman, että tämän direktiivin säännöksiä sovellettaisiin, enintään seitsemän vuoden ajan 1 kohdassa edellytettujen rekisterien perustamisesta.

Sellaisten harjoittelijoiden osalta, jotka ovat aloittaneet hyväksytyn koulutusohjelman tai hyväksytyn koulutuskursin ennen 2 kohdan a tai b alakohdan soveltamista, jäsenvaltiot voivat soveltaa näihin harjoittelijoihin voimassa olevien kansallisten säännösten mukaista lupajärjestelmää.

Asiaankuuluvat toimivaltaiset viranomaiset voivat poikkeustapauksissa myöntää tässä kohdassa tarkoitettujen kuljettajien ja harjoittelijoiden osalta vapautuksia liitteessä II esitetyistä terveydentilavaatimuksista. Tällaisin vapautuksin myönnetty lupakirja on pätevä ainoastaan kyseisen jäsenvaltion alueella.

4. Toimivaltaisten viranomaisten, rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden on varmistettava 16 artiklassa säädettyjä määräaikaistarkastuksia vastaavien säännöllisten tarkastusten vaihteellinen soveltaminen kuljettajiin, joilla ei ole tämän direktiivin mukaisia lupakirjoja ja todistuksia.
5. Jos jäsenvaltio sitä pyytää, komissio pyytää virastoa tekemään kyseistä jäsenvaltiota kuullen kustannus-hyötyanalyysin tämän direktiivin säännösten soveltamisesta veturinkuljettajiin, jotka toimivat yksinomaan kyseisen jäsenvaltion alueella. Kustannus-hyötyanalyysi kattaa kymmenen vuoden pituisen kauden. Kustannus-hyötyanalyysi toimitetaan komissiolle kahden vuoden kuluessa 1 kohdassa tarkoitettujen rekisterien perustamisesta.

Jos kustannus-hyötyanalyysi osoittaa, että kustannukset tämän direktiivin säännösten soveltamisesta kyseisiin veturinkuljettajiin ovat hyötyjä suuremmat, komissio tekee 32 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen kuuden kuukauden kuluessa kustannus-hyötyanalyysin tulosten toimittamisesta päätöksen, jonka mukaan tämän artiklan 2 kohdan b ja c alakohdan säännöksiä ei tarvitse soveltaa tällaisiin veturinkuljettajiin enintään kymmenen vuoden pituisena kautena asianomaisen jäsenvaltion alueella.

Viimeistään 24 kuukautta ennen tämän tilapäisen vapautuksen voimassaoloajan päättymistä komissio pyytää asianomaisessa jäsenvaltiossa rautatiealalla tapahtuneen kehityksen huomioon ottaen 32 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen virastoa tekemään uuden kustannus-hyötyanalyysin, joka on toimitettava komissiolle viimeistään 12 kuukautta ennen tämän tilapäisen vapautuskauden päättymistä. Komissio tekee päätöksen tämän kohdan toisessa alakohdassa kuvattua menettelyä noudattaen.

38 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

39 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2007.

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
M. LOBO ANTUNES

LIITE I

LUPAKIRJAA JA YHDENMUKAISTETTUA LISÄTODISTUSTA KOSKEVA YHTEISÖN MALLI

1. LUPAKIRJAN OMINAISUUDET

Veturinkuljettajien lupakirjan fyysisten ominaisuuksien on oltava yhdenmukaiset standardien ISO 7810 ja ISO 7816-1 kanssa.

Kortin valmistusmateriaalina on oltava polykarbonaatti.

Tarkistamismenetelmien, joilla varmistetaan lupakirjan ominaisuuksien yhdenmukaisuus kansainvälisten standardien kanssa, on oltava standardin ISO 10373 mukaiset.

2. LUPAKIRJAN SISÄLTÖ

Lupakirjan etupuolessa on oltava:

- a) merkintä "veturinkuljettajan lupakirja" painettuna suurikokoisilla kirjaimilla lupakirjan myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä;
- b) lupakirjan myöntävän jäsenvaltion nimi;
- c) lupakirjan myöntävän jäsenvaltion ISO 3166 -koodin mukainen maatunnus negatiivina sinisessä suorakulmiossa ja kahdentoista keltaisen tähden ympäröimänä;
- d) myönnettyä lupakirjaa koskevat, seuraavasti numeroidut tiedot:
 - i) haltijan sukunimi;
 - ii) haltijan etunimi (etunimet);
 - iii) haltijan syntymäaika ja -paikka;
 - iv) — lupakirjan myöntämispäivä,
— lupakirjan viimeinen voimassaolopäivä,
— lupakirjan myöntänyt viranomainen,
— työnantajan työntekijälle antama viitenumero (vapaaehtoinen merkintä);
 - v) lupakirjan numero, joka mahdollistaa pääsyn kansallisen rekisterin tietoihin;
 - vi) haltijan valokuva;
 - vii) haltijan nimikirjoitus;
 - viii) haltijan vakinaisen asuinpaikka tai postiosoite (vapaaehtoinen merkintä);
- e) merkintä "Euroopan yhteisöjen malli" painettuna lupakirjan myöntävän jäsenvaltion kielellä tai kielillä ja merkintä "veturinkuljettajan lupakirja" kaikilla muilla Euroopan yhteisöjen kielillä keltaisella painettuna muodostavat kortin taustan;
- f) viitevärit:
 - sininen: Pantone Reflex blue,
 - keltainen: Pantone yellow;

- g) lisätiedot tai toimivaltaisen viranomaisen liitteen II mukaisesti määäämät lääketieteellisiin syihin perustuvat käyttörajoitukset koodin muodossa.

Komissio päättää koodeista viraston laatiman suosituksen perusteella 32 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

3. TODISTUS

Todistuksessa on oltava:

- a) haltijan sukunimi;
- b) haltijan etunimi (etunimet);
- c) haltijan syntymäaika ja -paikka;
- d) — todistuksen myöntämispäivä,
 - todistuksen viimeinen voimassaolopäivä,
 - todistuksen myöntänyt viranomainen,
 - työnantajan työntekijälle antama viitenumero (vapaaehtoinen merkintä);
- e) todistuksen numero, joka mahdollistaa pääsyn kansallisen rekisterin tietoihin;
- f) haltijan valokuva;
- g) haltijan nimikirjoitus;
- h) haltijan vakinainen asuinpaikka tai postiosoite (vapaaehtoinen merkintä);
- i) sen rautatieyrityksen tai rataverkon haltijan nimi ja osoite, jonka lukuun kuljettajalla on lupa kuljettaa junia;
- j) luokka, jossa haltijalla on oikeus kuljettaa;
- k) sen liikkuvan kaluston tyyppi tai tyypit, jota tai joita haltijalla on lupa kuljettaa;
- l) rataverkot, joilla haltijalla on lupa ajaa;
- m) mahdolliset lisätiedot tai rajoitukset;
- n) kielitaito.

4. KANSALLISISSA REKISTEREISSÄ OLEVAT VÄHIMMÄISTIEDOT

- a) Lupakirjaa koskevat tiedot:

kaikki lupakirjan sisältämät tiedot sekä 11 ja 16 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten tarkistamiseen liittyvät tiedot.

- b) Todistusta koskevat tiedot:

kaikki todistuksen sisältämät tiedot sekä 12, 13 ja 16 artiklassa tarkoitettujen vaatimusten tarkistamiseen liittyvät tiedot.

LIITE II

TERVEYDENTILAVAATIMUKSET

1. YLEISET VAATIMUKSET

1.1. Kuljettajilla ei saa olla sellaisia sairauksia eikä hän saa olla sellaisen hoidon ja lääkityksen kohteena tai nauttia aineita, joiden seurauksena voi olla:

- äkillinen tajunnanmenetys,
- huomio- tai keskittymiskyvyn heikkeneminen,
- äkillinen toimintakyvyttömyys,
- tasapainon ja koordinaation menetys,
- liikkuvuuden merkittävä rajoittuminen.

1.2. Näkö

Seuraavien näköön liittyvien vaatimusten on täyttyttävä:

- näköterveys kauas, joko lasilla korjattuna tai ilman lasia: 1,0; vähintään 0,5 huonomman silmän osalta,
- voimakkaimmat sallitut korjaavat linssit: kaukotaittoisuus + 5/likitaittoisuus – 8. Poikkeamiset sallitaan poikkeustapauksissa ja silmälääkärin lausunnon perusteella. Päätöksen tekee lääkäri,
- lähi- ja kaukonäkö riittävä, joko lasilla korjattuna tai ilman lasia,
- piilolinssit ja silmälasit sallitaan, jos erikoislääkäri tarkistaa ne määräajoin,
- värinäkö normaali: tunnustetun testin (esim. Ishihara) käyttö, vaadittaessa täydennettynä toisella tunnustetulla testillä,
- näkökenttä puutteeton,
- kummankin silmän näkö normaali; ei vaadita, jos henkilön näkö on korjattu asianmukaisesti ja hänellä on riittävä korvaamiskokemus. Sovelletaan vain, jos henkilö on menettänyt yhteisnäön työn aloittamisen jälkeen,
- yhteisnäkö normaali,
- väripasteiden oikea tunnistaminen: testi perustuu yksittäisten värien eikä suhteellisten erojen tunnistamiseen,
- kontrastiherkkyys hyvä,
- ei eteneviä silmäsairauksia,
- silmäimplantit, keratotomiat ja keratektomiat hyväksytään vain, jos ne tarkistetaan vuosittain tai lääkärin määräämin väliajoin,
- häikäisyntestisyys,
- värillisiä piilolinssijä ja väriä vaihtavia linssejä ei sallita. UV-säteilyä suodattavat linssit sallitaan.

1.3. Kuuloa ja puhetta koskevat vaatimukset

Audiogrammilla todettu riittävä kuulo eli:

- kuulo riittävä, jotta voi keskustella puhelimesta ja kykenee kuulemaan hälytysäänet ja radioviestit.

Seuraavat arvot olisi katsottava ohjearvoiksi:

- kuulonmenetys ei saa olla yli 40 dB taajuuksilla 500 ja 1 000 Hz,
- kuulonmenetys ei saa olla yli 45 dB taajuudella 2 000 Hz sen korvan osalta, jossa äänen ilmajohtuminen on huonompi,
- ei tasapainohäiriöitä,
- ei kroonisia puhevikoja (koska edellytetään kuuluvaa ja selkeää puheviestintää),
- kuulokojeiden käyttö sallittu erityistapauksissa.

1.4. Raskaus

Alhaisen toleranssin tapauksessa tai patologisissa tiloissa raskaus on katsottava perusteeksi kuljettajan tilapäiselle työkiellolle. Raskaana olevia kuljettajia suojaavia säännöksiä on sovellettava.

2. PALVELUKSEEN OTTAMISTA EDELTÄVIEN TARKASTUSTEN VÄHIMMÄISSISÄLTÖ

2.1. Lääkärintarkastukset

- yleinen lääkärintarkastus,
- aistitoimintojen tarkastus (näkö, kuulo, värinäkö),
- veri- tai virtsakoe, jolla testataan muun muassa *diabetes mellitusta*, jos se on tarpeen hakijan fyysisen kunnon arvioimiseksi,
- lepo-elektrokardiogrammi (EKG),
- laittomien huumausaineiden tai psykotrooppisten lääkkeiden kaltaisia psykotrooppisia aineita sekä alkoholin väärinkäyttöä, joka voi kyseenalaistaa toimeen soveltuvuuden, koskevat testit,
- kognitiiviset testit: huomio- ja keskittymiskyky, muisti, havaintokyky, päättelykyky,
- viestintä,
- psykomotoriset testit: reaktionopeus, liikekoordinaatio.

2.2. Ammattiin liittyvät psykologiset testit

Ammattiin liittyvien psykologisten testien tarkoituksena on auttaa henkilökunnan palvelukseen ottamisessa ja hallinnoinnissa. Psykologisen arvion sisällön määrittämiseksi testissä on arvioitava, ettei kuljettajakokelaalla ole todettu sellaisia ammattiin liittyviä psykologisia puutteita erityisesti toiminnallisessa soveltuvuudessa tai muissa asiaankuuluvissa persoonallisuustekijöissä, jotka todennäköisesti häiritsevät tehtävien turvallista hoitoa.

3. PALVELUKSEEN OTTAMISEN JÄLKEISET MÄÄRÄAIKAISTARKASTUKSET

3.1. Tarkastustiheys

Lääkärintarkastus (fyysinen kunto) on suoritettava vähintään joka kolmas vuosi 55 ikävuoteen asti ja tämän jälkeen vuosittain.

Tämän lisäksi 20 artiklan mukaisesti kelpuutetun tai tunnustetun lääkärin on tihennettävä tarkastusten väliä, jos työntekijän terveydentila tätä edellyttää.

Asianmukainen lääkärintarkastus on suoritettava, jos on aihetta epäillä, että lupakirjan tai yhdenmukaistetun lisätodistuksen haltija ei enää täytä liitteessä II olevassa 1 kohdassa määriteltyjä terveydentilavaatimuksia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 16 artiklan 1 kohdan soveltamista.

Fyysinen kunto on tarkistettava säännöllisesti ja mahdollisten työtapaturmien sekä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien jälkeisten poissaolojaksojen jälkeen. Edellä 20 artiklan mukaisesti kelpuutettu tai tunnustettu lääkäri voi päättää suorittaa asianmukaisen ylimääräisen lääkärintarkastuksen erityisesti vähintään 30 päivän sairauspoissaolon jälkeen. Työnantajan on pyydettävä 20 artiklan mukaisesti kelpuutettua tai tunnustettua lääkärinä tarkistamaan kuljettajan fyysinen kunto, jos työnantaja on joutunut poistamaan hänet työtehtävistä turvallisuuteen liittyvistä syistä.

3.2. Palvelukseen ottamisen jälkeisten määräaikaisten lääkärintarkastusten vähimmäissisältö

Jos kuljettaja täyttää palvelukseen ottamista edeltävässä tarkastuksessa tutkittavat edellytykset, määräaikaistarkastukseen on sisällyttävä vähintään:

- yleinen lääkärintarkastus,
- aistitoimintojen tarkastus (näkö, kuulo, värinäkö),
- veri- tai virtsakoe *diabetes mellituksen* ja muiden kliinisen analyysin osoittamien sairauksien havaitsemiseksi,
- huumausaineita koskeva testi, jos tarpeen kliinisen analyysin perusteella.

Lisäksi yli 40-vuotiailta veturinkuljettajilta vaaditaan lepo-EKG.

*LIITE III***KOULUTUSMENETELMÄ**

Teoreettisen koulutuksen (opetus luokkahuoneessa ja demonstraatiot) ja käytännön koulutuksen (työpaikalla, ajaminen valvottuna ja ilman valvontaa radalla, joka on koulutusta varten suljettu muulta liikenteeltä) välillä on oltava sopiva tasapaino.

Tietokoneavusteinen koulutus on hyväksyttävä toimintasääntöjen, opastetilanteiden jne. oppimiseksi.

Simulaattoreiden käyttö, vaikkakaan ei pakollista, voi olla hyödyllistä kuljettajien koulutuksessa, koska niiden avulla voidaan muun muassa valmentautua epätavallisiin työskentelyolosuhteisiin tai harvoin sovellettuihin sääntöihin. Niiden erityisenä etuna on, että ne tarjoavat tilaisuuden "tekemällä oppimiseen" sellaisten tapahtumien varalta, joihin ei voi valmentautua käytännössä. Periaatteessa on käytettävä viimeisimmän sukupolven simulaattoreita.

Reitintuntemuksen osalta etusijalle on asetettava menetelmä, jossa veturinkuljettaja ajaa toisen kuljettajan mukana asianmukaisen määrän matkoja koko reitin pituudelta päiväs- ja yöaikaan. Vaihtoehtoisena koulutusmenetelmänä voidaan käyttää muiden menetelmien ohella reittien videotaltiointeja nähtynä ohjaamosta.

LIITE IV

YLEINEN AMMATILLINEN TIETÄMYS JA LUPAKIRJAA KOSKEVAT VAATIMUKSET

Yleisellä koulutuksella on seuraavat tavoitteet:

- rautatieteknologiaan liittyvän teorian ja käytännön omaksuminen, mukaan luettuna pääasialliset turvallisuusnäkökohdat ja toimintasääntöjen taustalla oleva ajatusmalli,
- rautatieliikenteen riskeihin ja niiden hallintatapoihin liittyvän teorian ja käytännön omaksuminen,
- yhtä tai useampaa rautatieliikenteen toimintamuotoa ohjaaviin periaatteisiin liittyvän teorian ja käytännön omaksuminen,
- juniin, niiden kokoonpanoon sekä vetureita, tavarajavaunuja ja muuta liikkuvaa kalustoa koskeviin teknisiin vaatimuksiin liittyvän teorian ja käytännön omaksuminen.

Kuljettajan on erityisesti kyettävä:

- ymmärtämään kuljettajan ammatin konkreettiset työedellytykset, ammatin merkitys ja sen ammatilliset ja henkilökohdalliset vaatimukset (pitkät työjaksot, poissaolo kotoa jne.),
 - soveltamaan henkilöstön turvallisuusmääräyksiä käytännössä,
 - tunnistamaan erityyppinen liikkuva kalusto,
 - tuntemaan työmenetelmät ja soveltamaan niitä tarkasti,
 - tuntemaan eri viiteasiakirjat ja ohjekirjat (liikenteen toimintaa koskevissa YTE:issä määritelty menettelyjä koskeva opas ja reittejä koskeva opas, kuljettajan käsikirja, korjauskäsikirja jne.),
 - oppimaan työskentelytavat, jotka soveltuvat turvallisuuteen olennaisesti vaikuttaviin tehtäviin,
 - tuntemaan menettelyt, joita sovelletaan henkilöonnettomuuksien tapahduttua,
 - erottamaan rautatieliikenteeseen yleisesti liittyvät riskit,
 - tuntemaan liikenneturvallisuuden periaatteet,
 - tuntemaan sähkötekniikan peruseräatteen.
-

LIITE V

LIIKKUVAAN KALUSTOON LIITTYVÄ AMMATILLINEN TIETÄMYS JA TODISTUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

Suoritettuaan liikkuvaan kalustoon liittyvän koulutuksen kuljettajan on kyettävä suorittamaan seuraavat tehtävät.

1. LÄHTÖÄ EDELTÄVÄT TESTIT JA TARKASTUKSET

Kuljettajan on kyettävä:

- kokoamaan tarvittavat asiakirjat ja varusteet,
- tarkistamaan vetoyksikön suorituskyky,
- tarkistamaan vetoyksikössä oleviin asiakirjoihin merkityt tiedot,
- varmistamaan tekemällä vaaditut tarkastukset ja testit, että vetoyksikkö pystyy tuottamaan tarvittavan vetovoiman ja että turvalaitteet toimivat,
- tarkistamaan säännösten mukaisten suoja- ja turvalaitteiden olemassaolo ja toimivuus veturia luovutettaessa tai ennen matkaa,
- huolehtimaan tarvittavista ennaltaehkäisevistä rutiinihuoltotehtävistä.

2. LIIKKUVAAN KALUSTOON LIITTYVÄ TIETÄMYS

Ajaakseen veturia kuljettajan on tunnettava kaikki käytössään olevat hallintalaitteet ja mittarit, erityisesti seuraaviin liittyvät:

- veto,
- jarrutus,
- liikenneturvallisuuteen liittyvät laitteet.

Havaitakseen ja paikantaakseen häiriöt liikkuvassa kalustossa, ilmoittaakseen niistä ja määrittääkseen, mitä vaaditaan niiden korjaamiseksi, sekä tietyissä tapauksissa tehdäkseen korjauksia, kuljettajan on tunnettava:

- mekaaniset rakenteet,
- jousitus- ja kytkentälaitteet,
- pyörästölaitteet,
- turvalaitteet,
- polttoainesäiliöt, polttoaineen syöttö, pakokaasujärjestelmä,
- liikkuvan kaluston sisä- ja ulkopuolella olevat merkinnät, erityisesti vaarallisten aineiden kuljetuksissa käytettävät merkinnät,
- kulunrekisteröintijärjestelmät,
- sähköiset ja paineilmajärjestelmät,
- virroitin- ja korkeajännitepiirit,
- viestintälaitteet (junan ja liikenteenohjauksen välinen radioyhteys jne.),
- kulunjärjestely,

- liikkuvan kaluston osatekijät, niiden merkitys ja vedettävän kaluston erityislaitteet, erityisesti järjestelmä junan pysäyttämiseksi tyhjentämällä jarrujohto,
- jarrujärjestelmä,
- vetoyksiköihin liittyvät erityisosat,
- voimansiirto, moottorit ja vaihteisto.

3. JARRUJEN TARKASTUS JA KOETTELU

Kuljettajan on kyettävä:

- tarkistamaan ja arvioimaan ennen lähtöä, että ajoneuvon asiakirjojen mukainen junan jarrutuskyky vastaa kyseisen reitin edellyttämää jarrutuskykyä,
- tarkistamaan vetoyksikön ja junan jarrujärjestelmän eri osien toiminta tarvittaessa ennen liikkeellelähtöä, liikkeellelähdon yhteydessä ja liikkeessä.

4. AJOMUOTO JA JUNAN SUURIN SALLITTU NOPEUS REITIN OMINAISUUKSIEN MUKAAN

Kuljettajan on kyettävä:

- ottamaan huomioon hänelle ennen lähtöä toimitetut tiedot,
- määrittämään junan ajomuoto ja suurin sallittu nopeus esimerkiksi nopeusrajoitusten, sääolosuhteiden tai opasteiden muutosten mukaan.

5. JUNAN AJAMINEN TAVALLA, JOKA EI VAHINGOITA LAITTEISTOJA EIKÄ KALUSTOA

Kuljettajan on kyettävä:

- käyttämään kaikkia käytössään olevia hallintalaitteita sovellettavien sääntöjen mukaisesti,
- panemaan juna liikkeelle ottaen huomioon pito- ja tehorajoitukset,
- käyttämään jarruja hidastamiseen ja pysäyttämiseen ottaen huomioon liikkuva kalusto ja laitteistot.

6. HÄIRIÖT

Kuljettajan on:

- kyettävä tähyttämään valppaasti havaitakseen poikkeukselliset tapahtumat junan kulkiessa,
- kyettävä tarkastamaan juna ja tunnistamaan häiriöihin viittaavat merkit, määrittelemään ne ja reagoimaan niiden vakavuuden mukaan sekä yrittämään korjata ne asettaen aina etusijalle rautatieliikenteen ja henkilöiden turvallisuuden,
- tunnettava käytössä olevat suojaamis- ja viestintäkeinot.

7. HÄTÄTILANTEET JA VAURIOT, TULIPALOT JA HENKILÖONNETTOMUUDET

Kuljettajan on:

- kyettävä ryhtymään toimiin junan suojaamiseksi ja antamaan hälytys henkilöonnettomuuden tapahduttua junassa,
- kyettävä määrittämään, kuljettaako juna vaarallisia aineita, ja yksilöimään ne junan asiakirjojen ja vaunuluetteloiden perusteella,
- tunnettava junan evakuointia koskevat menettelyt hätätilanteessa.

8. MATKAN JATKAMISEN EDELLYTYKSET KALUSTOVAURION JÄLKEEN

Kuljettajan on kyettävä onnettomuuden jälkeen arvioimaan, voidaanko kalustolla jatkaa matkaa ja millä edellytyksillä, sekä ilmoittamaan näistä edellytyksistä rataverkon haltijalle mahdollisimman pian.

Kuljettajan on kyettävä määrittämään, tarvitaanko asiantuntija-arviota, ennen kuin juna voi jatkaa matkaa.

9. JUNAN PAIKALLAANPYSYTTÄMINEN

Kuljettajan on kyettävä toteuttamaan toimenpiteet, joilla varmistetaan, että juna tai sen osa ei epäsuotuisimmissakaan oloissa lähde liikkeelle odottamattomasti.

Lisäksi kuljettajan on tunnettava toimenpiteet, joilla juna tai sen osa voidaan pysäyttää siinä tapauksessa, että se on lähtenyt odottamattomasti liikkeelle.

LIITE VI

RATAVERKKOON LIITTYVÄ AMMATILLINEN TIETÄMYS JA TODISTUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

Rataverkkoon liittyvät aihepiirit

1. JARRUTESTIT

Kuljettajan on kyettävä tarkistamaan ja laskemaan ennen lähtöä, että ajoneuvon asiakirjojen mukainen junan jarrutuskyky vastaa kyseisen reitin edellyttämää jarrutuskykyä.

2. LIKENNÖINTIMUOTO JA JUNAN SUURIN SALLITTU NOPEUS REITIN OMINAISUUKSIENTEN MUKAAN

Kuljettajan on kyettävä:

- ottamaan huomioon hänelle toimitetut tiedot, kuten nopeusrajoitukset ja opasteiden muutokset,
- määrittämään ajomuoto ja junan nopeusrajoitus reitin ominaisuuksien mukaan.

3. REITIN TUNTEMUS

Kuljettajan on kyettävä ennakoimaan ongelmia ja reagoimaan tavalla, joka on turvallisuuden ja muiden vaatimusten, kuten täsmällisyyden ja taloudellisten näkökohtien, kannalta soveltuva. Hänellä on siksi oltava perusteellinen tietämys reiteistä ja reitin laitteistoista sekä mahdollisesti sovitusta vaihtoehtoisista reiteistä.

Seuraavat näkökohdat ovat tärkeitä:

- liikennetilanne (raiteenvaihdot, rataosuuden liikennöinti yksiraiteisena jne.),
- reitin ja asiaankuuluvien asiakirjojen tarkistaminen,
- tietyille kuljetukselle soveltuvien raiteiden määrittäminen,
- sovellettavat liikennesäännöt ja opastejärjestelmän merkitys,
- liikenteenohjaustapa,
- suojastuksen tyyppi ja siihen liittyvät määräykset,
- rautatieliikennepaikkojen nimet, rautatieliikennepaikkojen ja liikenteenohjauskeskusten sijainti ja niiden paikantaminen matkan päästä ajotavan sovittamiseksi vastaavasti,
- opasteet siirryttäessä toiseen liikenne- tai energiansyöttöjärjestelmään,
- kuljettajan ajamien eri junaluokkien nopeusrajoitukset,
- raiteen pituusprofiilit,
- erityiset jarrutusolot esimerkiksi radalla, jossa on jyrkkä lasku,
- liikenteen erityistekijät: erityisopasteet tai -kilvet, lähdön erityisedellytykset jne.

4. TURVALLISUUSSÄÄNNÖT

Kuljettajan on kyettävä:

- panemaan juna liikkeelle vasta kun säädetyt edellytykset ovat täyttyneet (aikataulu, lähtökäsky tai -opaste, tarvittaessa opasteiden käyttäminen jne.),
- seuraamaan radanvarren ja ohjaamon opasteita, tulkitsemaan niitä välittömästi ja virheettömästi ja toimimaan niiden mukaan,
- kuljettamaan junaa turvallisesti erityisten ajomuotojen mukaisesti: käskystä noudatettavat erityiset ajomuodot, tilapäiset nopeusrajoitukset, ajaminen päinvastaiseen suuntaan, pysähtymisopasteiden ohittamisen salliminen vaaratilanteessa, järjesteleminen, kääntyminen, junan kuljettaminen rakennustyömaan läpi jne.,
- noudattamaan aikataulun mukaisia ja täydentäviä pysäytyksiä ja tarvittaessa suorittamaan matkustajien palveluun liittyvät lisätehtävät pysähtymisten aikana, erityisesti ovien avaaminen ja sulkeminen.

5. JUNAN KULJETTAMINEN

Kuljettajan on kyettävä:

- tietämään joka hetki junan sijainti reitillä, jota se kulkee,
- käyttämään jarruja hidastamiseen ja pysäyttämiseen ottaen huomioon liikkuva kalusto ja laitteistot,
- säätämään junan kulkua aikataulun ja mahdollisten energiansäästöä koskevien määräysten mukaisesti ottaen huomioon vetoyksikön, junan, reitin ja ympäristön ominaisuudet.

6. HÄIRIÖT

Kuljettajan on kyettävä:

- seuraamaan siinä määrin kuin junan kuljettaminen sallii rataverkkoon ja ympäristöön liittyviä poikkeuksellisia tapahtumia: opasteet, rata, energiansyöttö, tasoristeykset, radan ympäristö, muu liikenne,
- määrittämään etäisyydet esteistä,
- ilmoittamaan rataverkon haltijalle mahdollisimman pian havaittujen häiriöiden paikasta ja luonteesta varmistuen siitä, että tämä ilmoitus on ymmärretty,
- rataverkon huomioon ottaen varmistamaan liikenteen ja henkilöiden turvallisuus tai käynnistämään toimenpiteet sen varmistamiseksi aina, kun tämä on tarpeen.

7. HÄTÄTILANTEET JA VAURIOT, TULIPALOT JA HENKILÖONNETTOMUUKSET

Kuljettajan on kyettävä:

- ryhtymään toimiin junan suojaamiseksi ja antamaan hälytys henkilöonnettomuuden tapahduttua,
- päättämään, mihin juna on pysäytettävä tulipalon tapauksessa, ja auttamaan tarvittaessa matkustajien evakuoimisessa,
- antamaan mahdollisimman pian hyödyllistä tietoa tulipalosta, jos kuljettaja ei voi saada paloa hallintaan yksin,
- ilmoittamaan näistä edellytyksistä rataverkon haltijalle mahdollisimman pian,
- arvioimaan, salliiko rataverkko matkan jatkamisen ja millä edellytyksillä.

8. KIELIKOE

Kuljettajilla, joiden on viestittävä rataverkon haltijan kanssa turvallisuuden kannalta keskeisistä seikoista, on oltava asianomaisen rataverkon haltijan ilmoittaman kielen taito. Kielitaidon on oltava sellainen, että kuljettaja voi kommunikoida aktiivisesti ja tehokkaasti rutiinitilanteissa, vaikeissa tilanteissa ja hätätapauksissa.

Kuljettajan on kyettävä käyttämään liikenteen toimintaa koskevissa YTE:issä määriteltyjä viestejä ja viestintämenetelmää. Kuljettajan on kyettävä kommunikoimaan jäljempänä olevan taulukon 3 tason mukaisesti:

Kieli- ja viestintätasot

Suullinen kielitaito voidaan jakaa viiteen tasoon:

Taso	Kuvaus
5	— pystyy mukauttamaan puhetyylinsä eri tilanteisiin — pystyy esittämään mielipiteensä — pystyy neuvottelemaan — pystyy vakuuttamaan — pystyy antamaan neuvoja
4	— pystyy toimimaan täysin odottamattomissa tilanteissa — pystyy tekemään oletuksia — pystyy esittämään perustellun mielipiteen
3	— pystyy toimimaan käytännön tilanteissa, joissa on sattunut jotakin odottamatonta — pystyy kuvailemaan — pystyy käymään yksinkertaista keskustelua
2	— pystyy toimimaan yksinkertaisissa käytännön tilanteissa — pystyy esittämään kysymyksiä — pystyy vastaamaan kysymyksiin
1	— pystyy käyttämään ulkoa opittuja lauseita

*LIITE VII***KOKEIDEN UUSIMINEN**

Määräaikaiset kokeet on uusittava vähintään seuraavin väliajoin:

- a) kielitaito (vain muille kuin kieltä äidinkielenään puhuville): joka kolmas vuosi tai aina yli vuoden poissaolon jälkeen;
 - b) rataverkon tuntemus (mukaan lukien reittien ja toimintasääntöjen tuntemus): joka kolmas vuosi tai aina kyseiseltä reitiltä yli vuoden poissaolon jälkeen;
 - c) liikkuvan kaluston tuntemus: joka kolmas vuosi.
-