

Europeiska unionens officiella tidning

L 315

Svensk utgåva

Lagstiftning

femtionde årgången

3 december 2007

Innehållsförteckning I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras

FÖRORDNINGAR

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 1
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer 14
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1372/2007 av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets förordning (EG) nr 577/98 om anordnande av statistiska urvalsundersökningar av arbetskraften i gemenskapen ⁽¹⁾ 42

DIREKTIV

- ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur 44
- ★ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen 51

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

Pris: 18 EUR

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1370/2007

av den 23 oktober 2007

om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Genom artikel 16 i fördraget bekräftas den betydelse som
tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har för unionens
gemensamma värderingar.

(2) Enligt artikel 86.2 i fördraget ska företag som anförtrotts
att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse
vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrens-
reglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rätts-
ligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som
tilldelats dem fullgörs.

(3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till arti-
kel 86.2. Artikel 73 innehåller bestämmelser om ersättning
för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter.

(4) De viktigaste målen enligt kommissionens vitbok av den
12 september 2001, "Den gemensamma transportpoliti-
ken fram till 2010: Vägval inför framtiden", är att sörja för
säkra, effektiva och högkvalitativa persontransporter tack
vare en reglerad konkurrens, och samtidigt garantera insyn
och effektivitet när det gäller kollektivtrafiken, med beak-
tande av sociala faktorer, miljöfaktorer och faktorer som
rör regional utveckling eller att erbjuda specialtaxor för
vissa grupper av passagerare, som t.ex. pensionärer, och att
undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters
transportföretag som kan medföra betydande snedvridning
av konkurrensen.

(5) Många landbaserade persontransporttjänster av allmänt
ekonomiskt intresse kan i dag inte tillhandahållas kommer-
siellt. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna
ingripa för att se till att dessa tjänster tillhandahålls. För att
säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik kan myn-
digheterna bland annat bevilja kollektivtrafikföretagen
ensamrätt, bevilja dem ekonomisk ersättning och fastställa
allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik
som är tillämpliga på samtliga företag. Om medlemssta-
terna, i enlighet med denna förordning, väljer att utesluta
vissa allmänna regler från förordningens tillämpningsom-
råde, bör den allmänna ordningen för statligt stöd
tillämpas.

⁽¹⁾ EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E,
13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 decem-
ber 2006 (EUT C 70 E, 27.3.2007, s. 1) och Europaparlamentets
ståndpunkt av den 10 maj 2007. Rådets beslut av den 18 septem-
ber 2007.

- (6) Många medlemsstater har åtminstone inom delar av sin kollektivtrafikmarknad infört lagstiftning som på grundval av öppna och rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden möjliggör tilldelning av ensamrätt och ingående av avtal om allmän trafik. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och en rad kollektivtrafikföretag erbjuder nu kollektivtrafik i fler än en medlemsstat. Utvecklingen av den nationella lagstiftningen har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medfört rättslig osäkerhet i fråga om kollektivtrafikföretagens rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter. I rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar ⁽¹⁾ anges varken hur avtal om allmän trafik ska tilldelas inom gemenskapen eller under vilka omständigheter det krävs ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande. Gemenskapens gällande regelverk bör därför uppdateras.
- (7) Gjorda undersökningar, och erfarenheterna i de medlemsstater där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn har förekommit i ett antal år, visar att införandet av reglerad konkurrens mellan företagen medför bättre och mer innovativ service till lägre pris och inte hindrar kollektivtrafikföretagen från att fullgöra de särskilda uppgifter som de ålagts, förutsatt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas. Europeiska rådet anslöt sig inom ramen för den så kallade Lisabonprocessen den 28 mars 2000 till denna linje och uppmanade kommissionen, rådet och medlemsstaterna att inom ramen för sina respektive befogenheter "påskynda liberaliseringen på områden som ... transporter".
- (8) De marknader för persontransporter som är avreglerade och på vilka det inte finns någon ensamrätt bör tillåtas att behålla sina särdrag och sitt funktionssätt om dessa överensstämmer med kraven i fördraget.
- (9) För att kunna organisera kollektivtrafiken på det sätt som bäst motsvarar allmänhetens behov måste de behöriga myndigheterna, på de villkor som anges i denna förordning, fritt få välja vilket kollektivtrafikföretag som ska bedriva trafiken, med beaktande av små och medelstora företags intressen. När ersättning eller ensamrätt beviljas är det viktigt att i ett avtal om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och det utvalda kollektivtrafikföretaget fastställa arten av allmän trafikplikt och vilken ersättning som ska utgå, för att på så sätt sörja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen. Avtalets form och benämning kan variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.
- (10) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den här förordningen i dessa specifika sektorer. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införlivande av trafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.
- (11) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar godstransporttjänster, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. Tre år efter den här förordningens ikraftträdande bör därför fördragets allmänna principer gälla för organisationen av godstransporttjänster.
- (12) Ur gemenskapsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Denna förordning grundas på neutralitetsprincipen i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om medlemsstaternas rätt att fritt utforma tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i fördraget.
- (13) Vissa tjänster, som ofta är kopplade till specifik infrastruktur, tillhandahålls i första hand på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Eftersom syftet med sådan verksamhet uppenbarligen inte är att bedriva kollektivtrafik, behöver den inte omfattas av de regler och förfaranden som gäller för krav på allmännyttiga tjänster.
- (14) Om de behöriga myndigheterna ansvarar för kollektivtrafiknätets organisation kan detta, utöver det faktiska utförandet av transporttjänsten, omfatta en rad verksamheter och uppgifter där de behöriga myndigheterna måste kunna välja mellan att utföra dem själva eller att, helt eller delvis, låta tredje part utföra dem.

⁽¹⁾ EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Avtal med lång löptid kan leda till en onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets positiva effekter. För att minimera snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör avtal om allmän trafik vara tidsbegränsade. Avtalets varaktighet bör vara beroende av användarnas positiva bedömning. Det måste vara möjligt att förlänga avtal om allmän trafik med högst halva deras ursprungliga löptid, om kollektivtrafikföretaget är tvunget att investera i tillgångar med osedvanligt lång avskrivningstid och, på grund av deras särskilda särdrag och begränsningar, när det gäller de yttersta randområdena enligt artikel 299 i fördraget. Då ett kollektivtrafikföretag dessutom gör investeringar i infrastruktur eller rullande materiel och fordon som är ovanliga i så måtto att det i båda fallen rör sig om stora belopp, bör avtalet kunna förlängas ytterligare, förutsatt att det tilldelas efter ett rättvist och konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- (16) Om ingåendet av avtal om allmän trafik kan leda till byte av kollektivtrafikföretag, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter ⁽¹⁾. Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att skydda andra överlåtelsevillkor beträffande arbetstagarnas rättigheter än dem som omfattas av direktiv 2001/23/EG, och därigenom, i tillämpliga fall, ta hänsyn till de sociala normer som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar, eller i de kollektivavtal eller överenskommelser som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter.
- (17) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier i syfte att upprätthålla och höja kvalitetsstandarderna för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet, miljöskydd, passagerarnas samt arbetstagarnas säkerhet såväl som skyldigheter enligt kollektivavtal samt andra bestämmelser och överenskommelser avseende arbetsplatser och social trygghet på den plats där tjänsten tillhandahålls. I syfte att säkra öppna och jämförbara konkurrensvillkor mellan företag och undvika risken för social dumpning bör de behöriga myndigheterna ha rätt att införa särskilda sociala kvalitetsstandarder och standarder för tjänsternas kvalitet.
- (18) Förutsatt att tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning följs får lokala myndigheter eller, i avsaknad av sådana, en nationell myndighet välja att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster inom sitt territorium eller att, utan konkurrensutsatt anbudsförfarande, uppdra åt ett internt företag att tillhandahålla sådana tjänster. För att garantera rättvisa konkurrensvillkor bör emellertid denna möjlighet för myndigheterna att själva bedriva trafiken regleras i detalj. Den behöriga myndighet eller grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerade kollektivtrafiktjänster, kollektivt eller genom gruppens medlemmar, bör utöva den erforderliga kontrollen. Dessutom bör det vara förbjudet för en behörig myndighet som sköter sin egen kollektivtrafik eller ett internt företag att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden utanför den myndighetens territorium. Den myndighet som kontrollerar det interna företaget bör också kunna förbjuda företaget att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som anordnats inom dess territorium. Begränsningar av ett internt företags verksamhet får inte påverka möjligheten att direkttilldelas avtal om allmän trafik när det gäller järnvägstrafik, med undantag för andra spårbundna transportmedel som tunnelbana eller spårvagn. Dessutom påverkar inte direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstrafik de behöriga myndigheternas möjlighet att tilldelas ett internt företag avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på andra spårbundna transportmedel som tunnelbana och spårvagn.
- (19) Utläggande på entreprenad kan bidra till en effektivare kollektivtrafik och gör att andra företag än det kollektivtrafikföretag som tilldelades avtalet om allmän trafik kan delta. De behöriga myndigheterna bör dock, för att offentliga medel ska användas på bästa sätt, kunna fastställa villkoren för att lägga ut deras kollektivtrafiktjänster på entreprenad, särskilt när det gäller tjänster som utförs av ett internt företag. Vidare bör en underentreprenör inte hindras från att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden på en behörig myndighets territorium. Det är nödvändigt att den behöriga myndighetens eller det interna företags val av underentreprenör görs i enlighet med gemenskapsrätten.
- (20) Om en myndighet beslutar att anförtro en uppgift som gäller en tjänst av allmänt intresse åt tredje part, måste kollektivtrafikföretaget väljas ut i överensstämmelse med gemenskapsrätten om offentlig upphandling och koncessioner, som har sin grund i artiklarna 43–49 i fördraget, och med principen om insyn och principen om lika behandling. Särskilt påverkar bestämmelserna i denna förordning inte myndigheternas skyldigheter enligt direktiven om offentlig upphandling när avtal om allmän trafik omfattas av dessa direktivs tillämpningsområde.

⁽¹⁾ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Ett effektivt rättsskydd bör garanteras, inte enbart för de avtal som tilldelas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster ⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster ⁽²⁾ utan också för andra avtal som tilldelats enligt denna förordning. Ett effektivt översynsförfarande måste vara jämförbart med relevanta förfaranden i rådets direktiv 89/665/EEG av den 21 december 1989 om samordning av lagar och andra författningar för prövning av offentlig upphandling av varor och bygg- och anläggningsarbeten ⁽³⁾ och rådets direktiv 92/13/EEG av den 25 februari 1992 om samordning av lagar och andra författningar om gemenskapsregler om upphandlingsförfaranden tillämpade av företag och verk inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna ⁽⁴⁾.
- (22) I vissa fall måste de behöriga myndigheterna inom ramen för anbudsinfordringar fastställa och beskriva sammansatta system. När dessa myndigheter tilldelar avtal i sådana fall bör de därför ha rätt att efter anbudsinlämningen förhandla om detaljerna med några eller samtliga potentiella kollektivtrafikföretag.
- (23) Anbudsinfordringar för tilldelning av avtal om allmän trafik bör inte heller vara obligatoriska om avtalets värde är lågt eller om det gäller korta sträckor. I detta avseende bör högre belopp eller längre sträckor göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att beakta små och medelstora företags särskilda intressen. De behöriga myndigheterna bör inte tillåtas att dela upp avtal eller nät för att undvika anbudsförfarande.
- (24) Vid risk för trafikavbrott bör de behöriga myndigheterna kunna vidta kortfristiga nödgärder i avvaktan på att ett avtal om allmän trafik tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning.
- (25) Kollektivtrafiken på järnväg medför särskilda problem när det gäller investeringarnas storlek och infrastrukturkostnaderna. För att garantera att alla järnvägsföretag i gemenskapen har tillgång till infrastrukturen i alla medlemsstater och på så sätt får möjlighet att bedriva internationell persontrafik lade kommissionen i mars 2004 fram ett förslag till ändring av rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁵⁾. Syftet med denna förordning är att upprätta en rättslig ram för ersättning och/eller ensamrätt för avtal om allmän trafik och inte att ytterligare öppna marknaden för järnvägstrafik.
- (26) I fråga om allmännyttiga tjänster har varje behörig myndighet enligt denna förordning rätt att välja sitt kollektivtrafikföretag i samband med tilldelning av avtal om allmän trafik. De behöriga myndigheterna bör, med tanke på att kollektivtrafiken är organiserad på olika sätt i olika medlemsstater, ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för järnvägstrafik.
- (27) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar för att täcka kostnaderna för uppfyllandet av den allmänna trafikplikten bör beräknas på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. En behörig myndighet som avser att tilldela ett avtal om allmän trafik utan konkurrensutsatt anbudsförfarande bör dessutom vara skyldig att följa detaljerade bestämmelser som säkerställer att ersättningsbeloppet är skäligt och i vilka tjänsternas effektivitet och kvalitet betonas.
- (28) Genom att i det beräkningsunderlag som återges i bilagan på lämpligt sätt beakta effekterna av ett fullgörande av den allmänna trafikplikten på kollektivtrafiksefterfrågan kan den behöriga myndigheten och kollektivtrafikföretaget visa att alltför höga ersättningar har undvikits.
- (29) De behöriga myndigheterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att minst ett år i förväg offentliggöra sin avsikt att tilldela avtal om allmän trafik, med undantag av nödgärder och avtal som gäller korta sträckor, så att potentiella kollektivtrafikföretag kan ta ställning.

⁽¹⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 107).

⁽²⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG.

⁽³⁾ EGT L 395, 30.12.1989, s. 33. Direktivet ändrat genom direktiv 92/50/EEG (EGT L 209, 24.7.1992, s. 1).

⁽⁴⁾ EGT L 76, 23.3.1992, s. 14. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/97/EG.

(30) Direkttilldelade avtal om allmän trafik bör omfattas av principen om ökad insyn.

⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av avtal om allmän trafik enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.
- (32) De behöriga myndigheterna kan under övergångsperioden börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att kollektivtrafikföretag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för avtal om allmän trafik på sådana marknader som redan har öppnats för kontrollerad konkurrens. För att genom proportionerliga åtgärder förhindra all obalans i samband med öppnandet av marknaden för kollektivtrafik bör de behöriga myndigheterna under andra hälften av övergångsperioden kunna avvisa anbud från företag där mer än halva värdet av den kollektivtrafik de utför inte beviljats i enlighet med denna förordning, på villkor att ingen diskrimineras och att beslut om detta fattas innan anbudsinfordran offentliggörs.
- (33) I punkterna 87–95 i dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾, har EG-domstolen fastställt att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda. Om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda men däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda, utgör ersättning för allmännyttiga tjänster statligt stöd och omfattas därmed av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget.
- (34) Ersättning för allmännyttiga tjänster inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik kan vara nödvändig för att de berörda företagen ska kunna bedriva trafiken på grundval av principer och villkor som gör det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Sådan ersättning kan enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. För det första måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster som verkligen är tjänster av allmänt intresse i den mening som avses i fördraget. För det andra, för att undvika en oskälig snedvridning av konkurrensen, får ersättningen inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.
- (35) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar i enlighet med bestämmelserna i förordningen kan därför undantas från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (36) Denna förordning ersätter förordning (EEG) nr 1191/69, som därför bör upphävas. När det gäller allmänna gods-transporttjänster, kommer en övergångsperiod på tre år att underlätta utfasningen av ersättning som inte har godkänts av kommissionen i enlighet med artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget. Ersättning som beviljas i samband med tillhandahållande av annan kollektivtrafik än den som omfattas av den här förordningen och som riskerar att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget bör vara förenlig med bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, inklusive tillämpliga tolkningar som gjorts av Europeiska gemenskapernas domstol, särskilt avgörandet i mål C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. När kommissionen granskar sådana fall bör den därför tillämpa principer som liknar dem som anges i den här förordningen eller, om så är lämpligt, i annan lagstiftning som gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (37) Tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar ⁽²⁾ omfattas av den här förordningen. Den förordningen anses föråldrad eftersom den inskränker tillämpningen av artikel 73 i fördraget utan att utgöra en lämplig rättslig grund för att godkänna aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett offentlig-privat partnerskap. Den bör därför upphävas för att göra det möjligt att tillämpa artikel 73 i fördraget på ett sätt som tar hänsyn till den ständiga utvecklingen inom sektorn utan att tillämpningen av den här förordningen eller av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning ⁽³⁾ påverkas. För att ytterligare underlätta tillämpningen av de berörda gemenskapsbestämmelserna kommer kommissionen att föreslå riktlinjer för statligt stöd till järnvägsinvesteringar, inklusive infrastrukturinvesteringar 2007.
- (38) I syfte att utvärdera genomförandet av denna förordning och utvecklingen i fråga om tillhandahållande av kollektivtrafik i gemenskapen, särskilt kvaliteten på kollektivtrafiken och konsekvenserna av att avtal om allmän trafik beviljas genom direkttilldelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

⁽¹⁾ REG 2003, s. I-7747.

⁽²⁾ EGT L 130, 15.6.1970, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ EGT L 156, 28.6.1969, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med denna förordning är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor de behöriga myndigheterna, när de ålägger eller ingår avtal om allmän trafikplikt, ger kollektivtrafikföretagen ersättning för ådragna kostnader och/eller beviljar ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

2. Denna förordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ⁽¹⁾.

3. Denna förordning ska inte gälla offentliga byggkoncessioner i den mening som avses i artikel 1.3 a i direktiv 2004/17/EG eller enligt artikel 1.3 i direktiv 2004/18/EG.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *kollektivtrafik*: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: en eller flera medlemsstaters offentliga organ, eller grupp av offentliga organ, med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område, eller ett organ som tillerkänts sådan behörighet.
- c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt.
- d) *kollektivtrafikföretag*: ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster.
- e) *allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.
- f) *ensamrätt*: ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra sådana företag har en sådan rätt.
- g) *ersättning för allmän trafik*: varje förmån, särskilt ekonomisk, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period.
- h) *direkttilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- i) *avtal om allmän trafik*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och
 - som utgörs av en lag eller någon annan författning, eller
 - som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna.
- j) *internt företag*: en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

⁽¹⁾ EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) *värde*: det belopp som motsvarar ett eller flera kollektivtrafikföretags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett avtal om allmän trafik eller ett ersättnings-system inom ramen för kollektivtrafiken, inklusive alla slag av ersättning från myndigheterna, och sådan inkomst från biljettförsäljning som inte överlämnas till den behöriga myndigheten i fråga.
- l) *allmän bestämmelse*: åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.
- m) *integrerad kollektivtrafik*: transporttjänster som inom ett fastställt geografiskt område är sammanbundna med varandra, med en enda informationstjänst, taxa och tidtabell.
- b) i förväg och på ett objektivet och öppet sätt fastställas
- i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och
- ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning
- på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. Om avtal om allmän trafik har tilldelats enligt artikel 5.2, 5.4, 5.5 och 5.6, ska dessa parametrar vara av sådan art att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.

Artikel 3

Avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser

1. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

2. Om den allmänna trafikplikten avser att fastställa högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den också, genom avvikelse från punkt 1, omfattas av allmänna bestämmelser. Den behöriga myndigheten ska i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor vilka fastställts i allmänna bestämmelser, på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. Detta ska gälla oaktat behöriga myndigheters rätt att i avtal om allmän trafik integrera allmän trafikplikt med fastställda högsta taxor.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna från denna förordnings tillämpningsområde undanta allmänna bestämmelser om ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt som fastställer högsta tillåtna taxor för elever, studenter och personer med nedsatt rörlighet. Underrättelse om dessa allmänna bestämmelser ska ske i enlighet med artikel 88 i fördraget. Varje sådan underrättelse ska innehålla fullständiga upplysningar om åtgärden och särskilt uppgifter om beräkningsmetoden.

Artikel 4

Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

1. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska
- a) klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses.

c) fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande ska fördelas. I dessa kostnader kan särskilt ingå kostnader för personal, energi, infrastrukturavgifter, underhåll och reparation av fordon avsedda för kollektivtrafik, rullande materiel och anläggningar som behövs för driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.

2. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljningen ska fördelas, vilka kan behållas av kollektivtrafikföretaget, återlämnas till den behöriga myndigheten eller delas mellan dessa.

3. Löptiden för avtalen om allmän trafik ska vara begränsad och får inte överstiga 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt. Om ett avtal om allmän trafik gäller flera olika transportsätt och transporterna på järnväg eller annat spårburet transportsätt står för mer än 50 % av de ifrågavarande tjänsternas värde, ska löptiden vara begränsad till 15 år.

4. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning får löptiden för avtalet om allmän trafik vid behov förlängas med högst 50 %, om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller tillgångar som både är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för att bedriva den persontrafik som avtalet om allmän trafik gäller och huvudsakligen är knutna till de persontransporttjänster som omfattas av avtalet.

Om det är motiverat genom de kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge får löptiden för avtal om allmän trafik som anges i punkt 3 förlängas med högst 50 % i de yttersta randområdena.

Om det är motiverat genom amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon och om avtalet om allmän trafik tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, får ett avtal om allmän trafik ha en längre löptid. För att säkerställa öppenhet i detta fall ska den behöriga myndigheten inom ett år efter det att avtalet ingåtts tillställa kommissionen avtalet om allmän trafik samt uppgifter som motiverar den längre löptiden.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbudshandlingarna och avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetsstegen anses bli knutna till tjänsterna.

6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer, ska dessa normer anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik.

7. I anbudshandlingar och avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas. Vid utläggande på entreprenad ska det företag som svarar för förvaltning och tillhandahållande av kollektivtrafik enligt denna förordning vara skyldigt att självt tillhandahålla en stor del av kollektivtrafiken. Enligt avtal om allmän trafik som på samma gång täcker planering, byggnation och drift av kollektivtrafiktjänster får driften av dessa tjänster fullständigt läggas ut på entreprenad. I avtalet om allmän trafik ska villkoren för utläggande på entreprenad fastställas, i enlighet med nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning.

Artikel 5

Tilldelning av avtal om allmän trafik

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiven 2004/17/EG eller 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–6 i denna artikel inte tillämpas.

2. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdraga åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:

- a) För att avgöra om den behöriga lokala myndigheten utövar sådan kontroll ska bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan, stadgans bestämmelser om detta, ägandeförhållanden, faktiskt inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut. I enlighet med gemenskapslagstiftningen är 100 % ägande av den behöriga offentliga myndigheten, i synnerhet när det gäller offentlig-privata partnerskap, inte ett obligatoriskt krav för att etablera kontroll i den mening som avses i denna punkt, förutsatt att kontroll kan etableras på grundval av andra kriterier.
- b) Villkoret för att denna punkt ska tillämpas är att det interna företaget och eventuella enheter över vilka detta företag utövar ett mycket litet inflytande bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium, utan hinder av eventuella utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet som sträcker sig in på angränsande behöriga lokala myndigheters territorium, och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.
- c) Utan hinder av vad som sägs i punkt b får ett internt företag delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden två år innan dess direkttilldelade avtal om allmän trafik löper ut, under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företags avtal ska underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat avtal om allmän trafik.
- d) I avsaknad av en behörig lokal myndighet ska leden a, b och c tillämpas på en nationell myndighet avseende ett geografiskt område som inte är nationellt, förutsatt att det interna företaget inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför det område för vilket avtalet om allmän trafik har tilldelats.

- e) Då det är fråga om utläggande på entreprenad i enlighet med artikel 4.7 är det interna företaget skyldigt att självt tillhandahålla större delen av kollektivtrafiken.

3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik när antingen det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller när avtalen gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året.

När det gäller ett avtal om allmän trafik som direkttilldelats ett litet eller medelstort företag som bedriver trafik med högst 23 fordon får dessa tröskelvärden höjas på så sätt att direkttilldelning får ske när antingen det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR eller när avtalet gäller kollektivtrafik på mindre än 600 000 kilometer om året.

5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödgärder. Nödgärden ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskomst om utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. En direkttilldelning, en utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande om ett sådant avtal som nödgärd får inte överstiga två år.

6. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägstransport med undantag av annan spårbunden trafik som tunnelbana och spårvagnar. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas.

7. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att beslut i enlighet med punkterna 2–6 kan provas effektivt och snabbt på begäran av en person som har eller har haft intresse av att få ett särskilt avtal och som har skadats eller riskerar att skadas av en påstådd överträdelse för de fall sådana beslut innefattar överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av sådan lag.

Om prövningsorganen ej utgörs av rättsliga instanser ska skriftliga beslutsmotiveringar alltid ges. Dessutom gäller för dessa fall, att det måste finnas en möjlighet att överlämna påstådda olagliga åtgärder vidtagna av prövningsorganet, eller påstådda brister i utövandet av de befogenheter organet tilldelats, för prövning av ett annat organ som är en domstol i den mening som avses i artikel 234 i fördraget, och som är oberoende av såväl upphandlingsmyndigheten som prövningsorganet.

Artikel 6

Ersättning för allmän trafik

1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik vara förenlig med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 stämma överens med bestämmelserna i bilagan.

2. På skriftlig begäran från kommissionen ska medlemsstaterna inom tre månader eller inom en längre tid om så fastställs i begäran, meddela kommissionen alla uppgifter som enligt kommissionens uppfattning krävs för att avgöra om beviljad ersättning är förenlig med denna förordning.

Artikel 7

Offentliggörande

1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

2. Varje behörig myndighet ska se till att åtminstone följande uppgifter offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas:

- a) Den behöriga myndighetens namn och adress.
- b) Planerad tilldelningsmetod.
- c) Tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet.

De behöriga myndigheterna får besluta att inte offentliggöra denna information om ett avtal om allmän trafik rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år.

Om denna information ändras efter offentliggörandet, ska den behöriga myndigheten snarast möjligt offentliggöra en rättelse i enlighet därmed. Denna rättelse ska inte påverka fastställandet av den dag då direkttilldelningen eller anbudsinfördran ska inledas.

Denna punkt ska inte vara tillämplig på artikel 5.5.

3. Vid en direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstransport i enlighet med artikel 5.6 ska den behöriga myndigheten offentliggöra följande uppgifter inom ett år efter det att avtalet har tilldelats:

- a) Namnet på den avtalsslutande enheten, dess ägare samt, i förekommande fall, namnet på den eller de aktörer som utövar rättslig kontroll.
- b) Löptiden för avtalet om allmän trafik.
- c) Beskrivning av de persontransporter som ska utföras.
- d) Beskrivning av parametrarna för den ekonomiska ersättningen.
- e) Kvalitetsmål, såsom punktlighet och tillförlitlighet samt tillämpliga belöningar och straff.
- f) Villkor som avser väsentliga tillgångar.

4. På begäran av en berörd part ska de behöriga myndigheterna redogöra för skälen för sitt beslut angående direkttilldelningen av ett avtal om allmän trafik.

Artikel 8

Övergångsperiod

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiv 2004/17/EG eller direktiv 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–4 i denna artikel inte tillämpas.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med 3 december 2019. Under denna övergångsperiod ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter får kommissionen föreslå lämpliga åtgärder som riktas till medlemsstaterna.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning

- a) före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- b) före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- c) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- d) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande.

De avtal som avses i led a får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid. De avtal som avses i leden b och c får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, men inte längre än 30 år. De avtal som avses i led d får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4.

Avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid om uppsägningen av dem skulle medföra orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser och under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

4. Under andra hälften av den övergångsperiod som anges i punkt 2 får de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, välja att från deltagande i anbudsförfaranden för tilldelning av avtal utesluta sådana kollektivtrafikföretag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för. Sådant uteslutande ska inte gälla kollektivtrafikföretag som tillhandahåller de tjänster som ska bli föremål för anbudsförfarande. Vid tillämpning av detta kriterium ska avtal om allmän trafik som tilldelats genom nödatgärder som avses i artikel 5.5 inte beaktas.

Då de behöriga myndigheterna utnyttjar den valmöjlighet som anges i första stycket ska de göra detta utan diskriminering, utesluta alla kollektivtrafikföretag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds.

De berörda behöriga myndigheterna ska underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfordran offentliggörs.

Artikel 9

Förenlighet med fördraget

1. Ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med denna förordning för drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser, ska vara förenlig med den gemensamma marknaden. Sådan ersättning ska vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna fortsätta att bevilja stöd till transportsektorn i enlighet med artikel 73 i fördraget när stödet tillgodoser behovet av transportsamordning eller om det innebär kompensation för vissa andra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst än sådana som omfattas av denna förordning, särskilt

- a) till dess att gemensamma regler trätt i kraft när det gäller fördelning av infrastrukturkostnader, om stödet beviljas företag som måste stå för kostnaderna för den infrastruktur de använder medan andra företag inte har samma börda. När det stödbelopp som beviljas i detta fall beräknas ska man beakta de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportslag inte är tvungna att betala,
- b) när stödets syfte är att främja antingen forskning om eller utveckling av transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

Sådant stöd ska begränsas till forsknings- och utvecklingsskedet och får inte omfatta kommersiellt utnyttjande av sådana transportsystem och sådan transportteknik.

Artikel 10

Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 ska upphöra att gälla. Bestämmelserna i förordningen ska emellertid fortsätta att tillämpas på godstransporttjänster under en period på tre år efter den här förordningens ikraftträdande.

2. Förordning (EEG) nr 1107/70 ska upphöra att gälla.

Artikel 11

Rapporter

Efter utgången av den övergångsperiod som anges i artikel 8.2 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning och om kollektivtrafikens utveckling inom gemenskapen, vilken särskilt ska innehålla en bedömning av kollektivtrafikens kvalitetsutveckling och direkttilldelningens effekter, vid behov åtföljd av lämpliga förslag till ändring av denna förordning.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 3 december 2009.

På rådets vägnar
M. LOBO ANTUNES
Ordförande

BILAGA

Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1

1. Ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 ska beräknas enligt reglerna i denna bilaga.
2. Ersättningen får inte överstiga ett belopp som motsvarar den ekonomiska nettoeffekten som motsvarar summan av de verkningar, positiva som negativa, som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och inkomster. Verkningarna ska bedömas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelegat om trafikplikten inte hade varit uppfylld. För att beräkna den ekonomiska nettoeffekten ska den behöriga myndigheten låta sig vägledas av nedanstående uppställning:

Kostnader som uppstått i samband med en eller flera förpliktelser som gäller allmän trafik och som ålagts av den eller de behöriga myndigheterna och som omfattas av ett avtal om allmän trafik och/eller av en allmän bestämmelse,

minus eventuella positiva ekonomiska effekter som uppstår inom det nät som används enligt den berörda allmänna trafikplikten,

minus taxeintäkter eller annan inkomst som uppstår vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten,

plus en skälig vinst,

är lika med ekonomisk nettoeffekt.

3. Fullgörande av den allmänna trafikplikten kan påverka ett trafikföretags eventuella transportverksamhet utöver den berörda allmänna trafikplikten. För att undvika en alltför hög ersättning eller en utebliven ersättning ska kvantifierbara ekonomiska effekter på trafikföretagets berörda nät därför beaktas när den ekonomiska nettoeffekten beräknas.
4. Kostnader och inkomster ska beräknas enligt gällande revisions- och skattebestämmelser.
5. För att öka insynen och undvika korssubventioner ska ett kollektivtrafikföretag, som inte bara bedriver trafik som beviljas ersättning enligt reglerna för allmän trafikplikt utan även bedriver annan verksamhet, föra separata räkenskaper för de allmännyttiga tjänsterna på ett sätt som åtminstone uppfyller följande villkor:
 - Särskilda räkenskaper ska föras för varje verksamhet, och motsvarande tillgångar och fasta kostnader ska fördelas i enlighet med gällande revisions- och skattebestämmelser.
 - Samtliga rörliga kostnader, ett skäligt bidrag till de fasta kostnaderna och en rimlig vinst med anknytning till kollektivtrafikföretagets eventuella andra verksamheter får under inga omständigheter tas upp som kostnader för den allmännyttiga tjänsten i fråga.
 - Kostnaderna för den allmännyttiga tjänsten ska balanseras mot verksamhetsintäkter och myndigheternas utbetalningar. Inga intäkter får föras över till något annat av kollektivtrafikföretagets verksamhetsområden.
6. "Rimlig vinst" ska förstås som den avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen i en viss medlemsstat, med hänsyn till den risk som kollektivtrafikföretaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.

-
7. Ersättning ska beviljas på sådant sätt att kollektivtrafikföretaget uppmuntras att fortsätta med eller utveckla
- en effektiv affärsverksamhet, som är objektivt bedömbär, och
 - tillhandahållande av persontransporttjänster av tillräckligt god kvalitet.
-

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1371/2007**av den 23 oktober 2007****om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av
det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände
den 31 juli 2007 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken är
det viktigt att slå vakt om rättigheterna för tågresenärerna
och att förbättra kvaliteten och effektiviteten hos person-
trafiken för att bidra till en ökning av järnvägstransportens
andel i förhållande till andra transportsätt.
- (2) I kommissionens meddelande "En strategi för konsument-
politik 2002–2006" ⁽⁴⁾ fastställs målsättningen att uppnå
en hög konsumentskyddsnivå på transportområdet i enlig-
het med artikel 153.2 i fördraget.
- (3) Eftersom tågresenären är transportavtalets svagare part bör
man slå vakt om resenärens rättigheter.
- (4) Tågresenärernas rättigheter omfattar rätt till information
om tjänsten före och under resan. Järnvägsföretag och
biljettutfärdare bör i möjligaste mån lämna denna informa-
tion i förväg och så tidigt som möjligt.
- (5) Mer detaljerade krav på tillhandahållandet av reseinforma-
tion kommer att anges i de tekniska specifikationer för
driftskompatibilitet (TSD) som avses i Europaparlamentets

och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om
driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventio-
nella tåg ⁽⁵⁾.

- (6) En förstärkning av rättigheterna för tågresenärer bör bygga
på befintliga internationella rättsregler i detta sammanhang
enligt bilag A – enhetliga rättsregler för avtal om inter-
nationell transport av resande på järnväg (CIV) till fördra-
get om internationell järnvägstrafik (Cotif) av den 9 maj
1980, ändrat genom protokollet om ändring av fördraget
om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999 (Vilni-
usprotokollet). Det är emellertid önskvärt att utvidga
tillämpningsområdet för denna förordning till att skydda
inte endast resenärer i internationell, utan också i inhemsk
järnvägstrafik.
- (7) Järnvägsföretagen bör samarbeta för att göra det lättare för
tågresenärer att övergå från en operatör till en annan
genom att när så är möjligt tillhandahålla direktbiljetter.
- (8) Tillhandahållandet av information och biljetter till tågrese-
närer bör underlättas genom att datoriserade system anpas-
sas till en gemensam specifikation.
- (9) Det vidare införandet av reseinformations- och boknings-
system bör ske i enlighet med TSD.
- (10) Persontrafiken på järnväg bör gagna allmänheten. Perso-
ner med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, oavsett om
orsaken härtill är handikapp, ålder eller andra faktorer, bör
därför ha möjligheter att resa med tåg som kan jämföras
med andra medborgares. Personer med funktionshinder
eller nedsatt rörlighet har samma rätt som alla andra med-
borgare till fri rörlighet, valfrihet och icke-diskriminering.
Särskild uppmärksamhet bör ägnas bland annat åt att
informera personer med funktionshinder eller nedsatt rör-
lighet om deras möjligheter att utnyttja järnvägsförbindel-
sorna, förutsättningarna för att kunna ta sig in och ut ur
vagnarna och om vilka hjälpmedel som finns ombord på
tågen. För att lämna resenärer med sensorisk funktionsned-
sättning bästa möjliga information om förseningar bör
visuella och hörbara system användas. Personer med funk-
tionshinder eller nedsatt rörlighet bör ges möjlighet att
utan extra kostnad köpa biljett ombord på tåget.

⁽¹⁾ EUT C 221, 8.9.2005, s. 8.

⁽²⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005
(EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 490), rådets gemensamma ståndpunkt av
den 24 juli 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 1), Europaparlamen-
tets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT),
Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007
och rådets beslut av den 26 september 2007.

⁽⁴⁾ EGT C 137, 8.6.2002, s. 2.

⁽⁵⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommis-
sionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

- (11) Järnvägsföretag och stationsförvaltare bör ta hänsyn till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet genom att uppfylla de TSD för personer med nedsatt rörlighet för att på så sätt, i enlighet med den gällande gemenskapslagstiftningen om offentlig upphandling, garantera tillgänglighet till alla byggnader och all rullande materiel genom att stegvis avskaffa de fysiska och funktionella hindren i samband med nyanskaffningar, anläggningsarbeten eller betydande renoveringar.
- (12) Järnvägsföretag bör ha skyldighet att vara försäkrade eller vidta likvärdiga åtgärder så att de vid en olyckshändelse kan infria sitt skadeståndsansvar gentemot tågresenärer. Minimiförsäkringsbeloppet för järnvägsföretag bör ses över senare.
- (13) Förstärkt rätt till ersättning och assistans vid försening, missad anslutning eller inställd förbindelse torde medföra incitament för persontrafikmarknaden till gagn för resenärerna.
- (14) Det är önskvärt att det genom denna förordning upprättas ett system för ersättning till resenärerna vid förseningar kopplat till järnvägsföretagets ansvar, på samma grund som det internationella system som föreskrivs i Cotif, särskilt i bilag IV till detta om resenärernas rättigheter.
- (15) När en medlemsstat beviljar järnvägsföretag dispens från bestämmelserna i denna förordning, bör den uppmana järnvägsföretagen att, i samråd med organisationer som företräder resenärerna, införa ett system för ersättning och hjälp i händelse av allvariga avbrott i persontrafiken.
- (16) Det är också önskvärt att befria olycksoffer och deras anhöriga från omedelbara ekonomiska problem under perioden direkt efter en olycka.
- (17) Det är av intresse för tågresenärer att lämpliga åtgärder vidtas med de offentliga myndigheternas samtycke för att garantera resenärernas personliga säkerhet på järnvägsstationerna och ombord på tågen.
- (18) Tågresenärer bör kunna framföra klagomål mot varje järnvägsföretag som berörs när det gäller rättigheter och skyldigheter enligt denna förordning och ha rätt att få svar inom rimlig tid.
- (19) Järnvägsföretag bör fastställa, förvalta och övervaka tjänstekvalitetsnormer för persontrafik på järnväg.
- (20) Innehållet i denna förordning bör ses över med avseende på anpassning av de finansiella beloppen till inflationen, med avseende på kraven på information och tjänstekvalitet med hänsyn till marknadsutvecklingen samt med hänsyn till förordningens inverkan på tjänstekvaliteten.
- (21) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ⁽¹⁾.
- (22) Medlemsstaterna bör fastställa påföljder vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning samt se till att påföljderna tillämpas. Påföljderna, som bland annat kan innefatta ersättning till den berörda personen, bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.
- (23) Eftersom målen med förordningen, nämligen att utveckla gemenskapens järnvägar och införa vissa rättigheter för tågresenärer, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går förordningen inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (24) Ett syfte med denna förordning är att förbättra persontrafiken på järnväg inom gemenskapen. Medlemsstaterna bör därför kunna bevilja dispenser för transporter i regioner där en betydande del av trafiken sker utanför gemenskapen.
- (25) Järnvägsföretag i vissa medlemsstater kommer möjligen att finna det svårt att tillämpa samtliga bestämmelser i denna förordning när den träder i kraft. Medlemsstaterna bör därför kunna bevilja tillfällig dispens från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning för nationell fjärrtrafik. Den tillfälliga dispensen bör emellertid inte avse de bestämmelser i denna förordning som ger personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet möjlighet att resa med tåg, inte heller rätten för dem som så önskar att köpa tågbiljett utan otillbörlig svårighet, och heller inte de bestämmelser som gäller järnvägsföretagens skadeståndsansvar gentemot resenärerna och med avseende på deras resgods, kravet att järnvägsföretag måste vara rimligt försäkrade samt kravet att dessa företag måste vidta lämpliga åtgärder för att garantera resenärernas personliga säkerhet på tågstationer och på tåg och hantera risker.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

- (26) Stads-, förorts- och regionaltrafik för passagerare skiljer sig från fjärrtrafik. Med undantag av vissa bestämmelser som bör tillämpas på all persontrafik på järnväg inom hela gemenskapen, bör medlemsstaterna därför kunna bevilja dispens från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning för stads-, förorts- och regiontrafik.
- (27) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (28) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta genomförandeåtgärder. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning eller komplettera denna genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs regler på följande områden:

- a) Den information som järnvägsföretagen ska tillhandahålla, ingående av transportavtal, utfärdande av biljetter och införande av ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstransporter.
- b) Järnvägsföretagens skadeståndsansvar och deras försäkrings-skyldigheter för resenärerna och deras resgods.
- c) Järnvägsföretagens skyldigheter mot resenärerna vid förseningar.
- d) Skydd av och assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet vid tågresor.
- e) Fastställande och övervakning av tjänstekvalitetsnormer, hantering av risker för resenärernas personliga säkerhet och handläggning av klagomål.
- f) Allmänna regler om kontroll av efterlevnaden.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska gälla alla tågresor och järnvägstjänster i hela gemenskapen som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag med tillstånd i enlighet med rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag ⁽²⁾.

2. Denna förordning är inte tillämplig på järnvägsföretag och transporttjänster som saknar tillstånd enligt direktiv 95/18/EG.

3. När denna förordning träder i kraft ska artiklarna 9, 11, 12, 19, 20.1 och 26 tillämpas på all persontrafik i hela gemenskapen.

4. Med undantag av de bestämmelser som anges i punkt 3 får en medlemsstat på klara, tydliga och icke-diskriminerande grunder under en tid av högst 5 år bevilja dispens, som får förnyas två gånger med högst 5 år vid varje tillfälle, för inhemsk persontrafik från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning.

5. Med undantag av de bestämmelser som anges i punkt 3 i denna artikel får en medlemsstat undanta stads- och förortspersontrafik samt regional persontrafik från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning. När det gäller att skilja mellan stads- och förortspersontrafik, å ena sidan, och regional persontrafik, å andra sidan, ska medlemsstaterna tillämpa definitionerna i rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽³⁾. Vid tillämpningen av dessa definitioner ska medlemsstaterna använda följande kriterier: avstånd, tjänsternas frekvens, antalet uppehåll enligt tidtabell, rullande materiel, biljettsystem, skillnad i antalet passagerare under högtrafik och lågtrafik, tågtyper och tidtabeller.

6. Under en tid av högst 5 år får en medlemsstat på klara, tydliga och icke-diskriminerande grunder bevilja dispens, som får förnyas, från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning för särskilda tjänster eller resor av det skälet att en betydande del av persontrafiken, inbegripet minst ett stationsuppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför gemenskapen.

7. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dispens som beviljats enligt punkterna 4, 5 och 6. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder, om sådan dispens inte anses förenlig med bestämmelserna i denna artikel. Senast den 3 december 2014 ska kommissionen förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om de dispenser som beviljats enligt punkterna 4, 5 och 6.

⁽²⁾ EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG ⁽¹⁾, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla godstransporter och/eller personbefordran med järnväg, med krav på att företaget ska sörja för dragkraft. Definitionen innefattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
2. *transportör*: det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.
3. *ställföreträdande transportör*: ett järnvägsföretag som inte har ingått ett transportavtal med resenären, men till vilket det järnvägsföretag som har ingått avtalet har överlåtit en del av, eller hela, järnvägstransporten.
4. *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som särskilt ansvarar för anläggning och underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller en del därav, i enlighet med definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG. Detta kan också inbegripa förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.
5. *stationsförvaltare*: en organisatorisk enhet i en medlemsstat som har givits ansvaret för förvaltningen av en järnvägsstation. Infrastrukturförvaltare kan vara stationsförvaltare.
6. *researrangör*: en arrangör eller återförsäljare, annan än järnvägsföretaget, i den bemärkelse som avses i artikel 2.2 och 2.3 i direktiv 90/314/EEG ⁽²⁾.
7. *biljettutfärdare*: varje återförsäljare av järnvägstransporter som ingår transportavtal och säljer biljetter för ett järnvägsföretag eller för egen räkning.
8. *transportavtal*: ett avtal om transport mot ersättning eller kostnadsfritt mellan ett järnvägsföretag eller en biljettutfärdare och resenären om tillhandahållande av en eller flera transporttjänster.
9. *bokning*: ett tillstånd på papper eller i elektronisk form som berättigar till transport enligt i förväg bekräftade och personligt utformade transportarrangemang.
10. *direktbiljett*: en biljett eller biljetter som representerar ett transportavtal som har ingåtts för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.
11. *nationell förbindelse*: en tjänst för personbefordran med järnväg som inte korsar en medlemsstatsgräns.
12. *försening*: tidsskillnaden mellan den tidpunkt då resenären planerades anlända enligt den offentliggjorda tidtabellen och hans eller hennes verkliga eller förväntade ankomsttid.
13. *periodkort* eller *abonnemang*: en biljett för ett obegränsat antal resor som ger den behörige innehavaren rätt att resa med tåg på en särskild resrutt eller ett särskilt nätverk under en angiven period.
14. *datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstrafik (CIRSRT)*: ett datoriserat system med information om järnvägsförbindelser som erbjuds av järnvägsföretag. Detta system ska omfatta följande information om persontrafiken:
 - a) Scheman och tidtabeller för persontrafiken.
 - b) Platstillgången på persontåg.
 - c) Biljettpriser och särskilda villkor.
 - d) Hur tågen kan utnyttjas av personer med nedsatt rörlighet.
 - e) Olika möjligheter att göra bokningar eller utfärda biljetter eller direktbiljetter, i den utsträckning vissa av eller samtliga dessa möjligheter är tillgängliga för användarna.
15. *person med funktionshinder* eller *person med nedsatt rörlighet*: en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk störning eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare.
16. *allmänna villkor för befordran*: Transportföretagets villkor i form av i varje medlemsstat gällande allmänna villkor eller tariffer som genom ingående av transportavtalet har kommit att utgöra en integrerad del av detta.
17. *fordon*: motorfordon eller släpvagn som transporteras vid personbefordran.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EGT L 75, 15.3.2001, s. 29). Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/49/EG.

⁽²⁾ Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 23.6.1990, s. 59).

KAPITEL II

TRANSPORTAVTAL, INFORMATION OCH BILJETTER

Artikel 4

Transportavtal

Ingående och genomförande av transportavtal och tillhandahållande av information och biljetter ska ske enligt bestämmelserna i avdelning II och avdelning III i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska iakttas.

Artikel 5

Cyklar

Järnvägsföretagen ska ge resenärerna möjlighet att ta med cyklar på tåget – om så är lämpligt, mot ersättning – om de är lätthanterliga, om det inte har någon negativ effekt på trafiktjänsten i fråga och om vagnarna tillåter.

Artikel 6

Förbud mot att frånga och begränsa förpliktelse

1. Förpliktelser gentemot resenärerna enligt denna förordning får inte begränsas eller frångås, till exempel genom ett undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.

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

Artikel 7

Skyldighet att informera om att en trafiktjänst upphör

Järnvägsföretagen eller, i tillämpliga fall, behöriga myndigheter som är ansvariga för kontrakt om allmän järnvägstrafik, ska på lämpligt sätt, och innan beslutet genomförs, offentliggöra beslut om att dra in tjänster.

Artikel 8

Reseinformation

1. Järnvägsföretag och biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för ett eller flera järnvägsföretags räkning ska på begäran, utan att bestämmelserna i artikel 10 påverkas, ge resenären åtminstone den information som avses i del I av bilaga II om de resor för vilka ett transportavtal erbjuds av det berörda järnvägsföretaget. Biljettutfärdare som erbjuder transportavtal för egen räkning, och researrangörer, ska lämna denna information om den finns tillgänglig.

2. Järnvägsföretagen ska under resan lämna resenären åtminstone den information som avses i del II av bilaga II.

3. Den information som avses i punkterna 1 och 2 ska lämnas i den mest lämpliga formen. Särskild hänsyn ska därvid tas till personer med nedsatt syn eller hörsel.

Artikel 9

Tillgång till biljetter, direktbiljetter och bokningar

1. Järnvägsföretag och biljettutfärdare ska erbjuda biljetter, direktbiljetter och bokningar när sådana finns att tillgå.

2. Utan att tillämpningen av punkt 4 påverkas ska järnvägsföretagen distribuera biljetter till resenärerna via åtminstone ett av följande försäljningsställen:

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

3. Utan att tillämpningen av punkterna 4 och 5 påverkas ska järnvägsföretagen för tjänster som tillhandahålls enligt avtal om offentliga tjänster distribuera biljetter via åtminstone ett av följande försäljningsställen:

- a) Biljettkontor eller biljettautomater.
- b) Ombord på tågen.

4. Järnvägsföretagen ska erbjuda möjlighet att erhålla biljetter för respektive förbindelse ombord på tåget om inte detta begränsas eller vägras av säkerhetsskäl, enligt en policy mot bedrägerier, på grund av obligatorisk platsbokning eller på skäliga kommersiella grunder.

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

- a) möjligheten att köpa biljett per telefon, via Internet eller på tåget samt hur detta ska göras,
- b) den närmaste järnvägsstation eller plats där det finns biljettkontor och/eller biljettautomater.

Artikel 10

Reseinformation och bokningssystem

1. För att lämna den information och utfärda de biljetter som avses i denna förordning ska järnvägsföretag och biljettutfärdare använda ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstrafik (CIRSRT) som ska upprättas enligt de förfaranden som avses i denna artikel.

2. De tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) som avses i direktiv 2001/16/EG ska tillämpas inom ramen för denna förordning.

3. Kommissionen ska på förslag av Europeiska järnvägsbyrån (ERA) anta TSD för telematikapplikationer som ingår i servicen till passagerarna senast den 3 december 2010. TSD ska göra det möjligt att lämna den information som avses i bilaga II och att utfärda biljetter i enlighet med denna förordning.

4. Järnvägsföretagen ska anpassa sitt CIRSRT i enlighet med de krav som anges i TSD och enligt en införandeplan som anges i denna TSD.

5. I enlighet med bestämmelserna i direktiv 95/46/EG får järnvägsföretag eller biljettutfärdare inte lämna ut personanknuten information om enskilda bokningar till andra järnvägsföretag eller biljettutfärdare.

KAPITEL III

JÄRNVÄGSFÖRETAGENS SKADESTÅNDSANSVAR GENTEMOT RESENÄRERNA OCH MED AVSEENDE PÅ DERAS RESGODS

Artikel 11

Skadeståndsansvar för resenärer och resgods

Utan att tillämplig nationell lagstiftning som ger resenärerna ytterligare ersättning för skador påverkas ska järnvägsföretagens skadeståndsansvar gentemot resenärerna och med avseende på deras resgods regleras genom kapitel I, III och IV i avdelning IV, VI och VII i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska följas.

Artikel 12

Försäkring

1. Den försäkringsskyldighet som avses i artikel 9 i direktiv 95/18/EG ska, när det gäller skadeståndsansvar gentemot resenärer, förstås som ett krav på att järnvägsföretagen ska vara försäkrade till en sådan nivå, eller vidta likvärdiga åtgärder, så att de kan infria sitt skadeståndsansvar enligt denna förordning.

2. Kommissionen ska senast den 3 december 2010 förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om fastställande av den lägsta försäkringsnivån för järnvägsföretag. Om så är lämpligt ska rapporten åtföljas av lämpliga förslag eller rekommendationer.

Artikel 13

Förskottsutbetalningar

1. Om en resenär avlider eller skadas ska järnvägsföretaget som avses i artikel 26.5 i bilaga I omgående, och under inga omständigheter senare än femton dagar efter det att den ersättningsberättigade fysiska personens identitet har fastställts, göra de förskottsutbetalningar som behövs för att täcka omedelbara ekonomiska behov, i proportion till den skada som lidits.

2. Vid dödsfall ska förskottsutbetalningen uppgå till minst 21 000 EUR, utan att tillämpningen av punkt 1 därför påverkas.

3. En förskottsutbetalning ska inte innebära ett erkännande av skadeståndsansvar och kan kvittas mot eventuella senare utbetalningar enligt denna förordning, men den kan inte återkrävas annat än i de fall skadan uppstått genom resenärens försumlighet eller vållande, eller när en annan person än den ersättningsberättigade personen har mottagit förskottsutbetalningen.

Artikel 14

Bestridande av skadeståndsansvar

Även om järnvägsföretaget bestrider att det har skadeståndsansvar för kroppsskada som en resenär som färdas med företagets tåg har åsamkats, ska det göra varje rimlig ansträngning för att hjälpa en resenär som begär skadestånd från tredje part.

KAPITEL IV

FÖRSENING, UTEBLIVEN ANSLUTNING OCH INSTÄLLELSE

Artikel 15

Skadeståndsansvar vid förseningar, utebliven anslutning och inställelse

Järnvägsföretagens skadeståndsansvar när det gäller försening, utebliven anslutning och inställelse ska regleras genom kapitel II i avdelning IV i bilaga I, varvid bestämmelserna i detta kapitel ska iakttagas.

Artikel 16

Ersättning och ombokning

Om det skäligen är troligt att ankomsten till den slutliga bestämmelseorten enligt transportavtalet kommer att försenas mer än 60 minuter, ska resenären omedelbart erbjudas att välja något av följande:

- Ersättning motsvarande hela biljettpriset, enligt samma villkor som vid köpet, för den eller de delar av resan som inte fullföljts och för den eller de delar som fullföljts, om resan blivit meningslös med tanke på resenärens ursprungliga resplan, med en returresa till den första avreseorten snarast möjligt om detta är relevant. Denna ersättning ska betalas ut på samma villkor som den ersättning som avses i artikel 17.
- Fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt och på likvärdiga transportvillkor.
- Fortsatt resa eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten en senare dag som resenären finner lämplig och på likvärdiga transportvillkor.

Artikel 17

Ersättning av biljettpriset

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

- a) 25 % av biljettpriset vid 60–119 minuters försening,
- b) 50 % av biljettpriset vid 120 minuters försening eller mer.

Resenärer som har ett periodkort eller abonnemang och som under dess giltighetstid upprepade gånger har drabbats av förseningar eller inställd trafik får begära lämplig ersättning i enlighet med järnvägsföretagets ersättningsbestämmelser. Dessa bestämmelser ska ange kriterierna för att definiera förseningar och för att beräkna ersättningen.

Ersättningen för förseningar ska beräknas i proportion till det pris som resenären faktiskt erlagt för den försenade tjänsten.

När transportavtalet avser en ut- och återresa ska ersättningen för försening under antingen ut- eller återresan beräknas i proportion till halva det pris som erlagts för biljetten. Priset för en försenad förbindelse enligt varje annan form av transportavtal som omfattar flera påföljande delsträckor ska på samma sätt beräknas i proportion till hela priset.

Vid beräkning av förseningstiden ska hänsyn inte tas till en försening om järnvägsföretaget kan ge belägg för att denna har inträffat utanför de territorier där fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen är tillämpligt.

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

3. Ersättningen av biljettpriset får inte minskas genom avdrag för transaktionskostnader, till exempel avgifter, telefon- eller portokostnader. Järnvägsföretagen får fastställa en lägsta gräns under vilken ingen ersättning ska utgå. Denna gräns får inte överskrida 4 EUR.

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

Artikel 18

Assistans

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

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

- a) måltider och förfriskningar, om dessa finns att tillgå ombord på tåget eller på stationen eller rimligen kan anskaffas, som står i skälig proportion till väntetiden,
- b) hotellrum eller annan inkvartering, samt transport mellan järnvägsstationen och inkvarteringsplatsen, när ett uppehåll på en eller fler nätter, eller ett ytterligare uppehåll blir nödvändigt, där och om detta är fysiskt möjligt,
- c) transport från tåget till järnvägsstationen, till en alternativ avgångspunkt eller till den slutliga bestämmelseorten för förbindelsen om tåget har blivit stående på linjen, där och om detta är fysiskt möjligt.

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

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

5. Det järnvägsföretag som genomför trafiken ska vid tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 fästa särskild uppmärksamhet vid behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och eventuella medföljande personer.

KAPITEL V

PERSONER MED FUNKTIONSHINDER ELLER NEDSATT RÖRLIGHET

Artikel 19

Rätten till transport

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska, med aktivt deltagande av organisationer som företräder personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, ha eller fastställa icke-diskriminerande regler för befordran av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

2. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska utan extra kostnad erbjudas bokningar och biljetter. Järnvägsföretag, biljettutfärdare eller researrangörer får inte vägra att godta en bokning av eller att utfärda en biljett till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, eller kräva att en sådan person åtföljs av en annan person, utom när detta är strikt nödvändigt för att uppfylla de regler för befordran som avses i punkt 1.

Artikel 20

Information till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet

1. Järnvägsföretaget, biljettutfärdaren eller researrangören ska på begäran informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om tågtrafiktjänsternas tillgänglighet och om förutsättningarna för att kunna ta sig in i och ut ur vagnarna i enlighet med reglerna för befordran i artikel 19.1 samt informera personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om vilka hjälpmedel som finns ombord på tågen.

2. Ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare och/eller en researrangör som använder sig av undantaget enligt artikel 19.2 ska på begäran skriftligt informera den berörda personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om sina skäl härtil inom fem arbetsdagar från det att bokning eller utfärdande av biljett nekats eller krav om åtföljande person framförts.

Artikel 21

Tillgänglighet

1. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska, i överensstämmelse med TSD för personer med nedsatt rörlighet, se till att stationer, perronger, rullande materiel och andra inrättningar är tillgängliga för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

2. Om det saknas personal som kan fungera som ledsagare ombord på tågen eller personal vid stationen ska järnvägsföretag och stationsförvaltare göra varje rimlig ansträngning för att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ha möjlighet att resa med tåg.

Artikel 22

Assistans på järnvägsstationer

1. Stationsförvaltaren ska vid avresa från, tågbyte vid eller ankomst till en bemannad järnvägsstation lämna personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans, så att de kan stiga på avgående tåg, byta till anslutande tåg eller stiga av ett ankommande tåg till vilket de köpt biljett, utan att tillämpningen av reglerna för utnyttjande enligt artikel 19.1 därför påverkas.

2. Medlemsstaterna får bevilja undantag från punkt 1 för personer som utnyttjar förbindelser inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftningen, under förutsättning att den behöriga myndigheten tillhandahåller arrangemang med likvärdig eller bättre tillgång till transporttjänster.

3. När det gäller obemannade stationer ska järnvägsföretaget och stationsförvaltaren se till att lätt tillgänglig information i enlighet med reglerna för befordran i artikel 19.1 visas beträffande närbelägna, bemannade stationer och omedelbart tillgänglig assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Artikel 23

Assistans ombord på tågen

Utan att tillämpningen av de regler för befordran som avses i artikel 19.1 påverkas ska ett järnvägsföretag lämna en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kostnadsfri assistans ombord på tågen samt vid påstigning och avstigning.

Vid tillämpningen av denna artikel ska assistans ombord på tågen innebära att varje rimlig ansträngning görs för att erbjuda assistans till en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet för att ge tillgång till samma tjänster ombord på tåget som övriga passagerare, om denna persons funktionshinder eller rörlighetsnedsättning hindrar honom eller henne från att oberoende och tryggt utnyttja dessa tjänster.

Artikel 24

Villkor för assistans

Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer ska samarbeta för att lämna assistans till personer med nedsatt rörlighet enligt artiklarna 22 och 23 i enlighet med följande:

- Assistansen ska lämnas under förutsättning att det järnvägsföretag, den stationsförvaltare, den biljettutfärdare eller den researrangör biljetten köpts hos minst 48 timmar innan assistansen erfordras har meddelats att personen behöver sådan assistans. Om biljetten avser flera resor ska ett meddelande vara tillräckligt, under förutsättning att tillräcklig information lämnas om tidpunkten för påföljande resor.
- Järnvägsföretag, stationsförvaltare, biljettutfärdare och researrangörer ska vidta de åtgärder som erfordras för att ta emot dessa meddelanden.
- Om inget meddelande i enlighet med led a lämnas, ska järnvägsföretaget och stationsförvaltaren i all rimlig utsträckning lämna den assistans som erfordras för att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska kunna företa resan.

- d) Stationsförvaltaren ska, utan att andras förfoganderätt över områden utanför järnvägsstationen åsidosätts, utse platser inom och utanför järnvägsstationen där personer med nedsatt rörlighet kan anmäla sin ankomst till järnvägsstationen och, om så behövs, begära assistans.
- e) Assistansen ska lämnas under förutsättning att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet infinner sig på utsedd plats vid den tidpunkt som avtalats med det järnvägsföretag eller den stationsförvaltare som lämnar assistansen. Den avtalade tidpunkten får ligga högst 60 minuter före offentliggjord avgångstid, eller före den tidpunkt då samtliga resenärer uppmanats att checka in. Om det inte finns någon föreskriven tidpunkt vid vilken personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska infinna sig, ska personen i fråga infinna sig på den utsedda platsen senast 30 minuter före offentliggjord avgångstid, eller före den tidpunkt då samtliga resenärer uppmanats att checka in.

Artikel 25

Ersättning för rörlighetshjälpmedel eller annan särskild utrustning

Om järnvägsföretaget är skadeståndsskyldigt för förlust, helt eller delvis, eller skada på rörlighetshjälpmedel eller annan särskild utrustning som används av personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, får ingen finansiell begränsning tillämpas.

KAPITEL VI

SÄKERHET, KLAGOMÅL OCH TJÄNSTEKVALITET

Artikel 26

Resenärernas personliga säkerhet

Järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och stationsförvaltare ska i samförstånd med de offentliga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder inom sina respektive ansvarsområden, och anpassa åtgärderna till den säkerhetsnivå som fastställs av dessa myndigheter, för att säkerställa resenärernas personliga säkerhet på järnvägsstationer och ombord på tågen och för att hantera risker. De ska samarbeta och utbyta information om de bästa metoderna för att förebygga handlingar som sannolikt kan försämra säkerhetsnivån.

Artikel 27

Klagomål

1. Järnvägsföretagen ska inrätta ett system för att hantera klagomål i samband med de rättigheter och skyldigheter som anges i denna förordning. Järnvägsföretaget ska se till att resenärerna får kännedom om hur järnvägsföretaget ska kontaktas och om dess arbetsspråk.

2. Resenärerna får framföra klagomål till vilket som helst av de berörda järnvägsföretagen. Mottagaren av klagomålet ska inom en månad antingen avge ett motiverat svar eller, när så är berättigat, informera resenären om vid vilken tidpunkt inom mindre än tre månader från det att klagomålet framfördes ett svar kan förväntas.

3. Järnvägsföretaget ska i den årliga rapport som avses i artikel 28 ange hur många och vilka typer av klagomål som har mottagits och handlagts, den genomsnittliga handläggningstiden och eventuella förbättringsåtgärder som har vidtagits.

Artikel 28

Kvalitetsnormer

1. Järnvägsföretagen ska fastställa tjänstekvalitetsnormer och införa ett system för kvalitetsstyrning för att upprätthålla tjänstekvaliteten. Kvalitetsnormerna ska åtminstone omfatta de punkter som anges i bilaga III.

2. Järnvägsföretagen ska följa sin verksamhet mot bakgrund av kvalitetsnormerna. Järnvägsföretagen ska varje år, tillsammans med årsrapporten, offentliggöra en rapport om kvaliteten på sina tjänster. Rapporterna om tjänsternas kvalitet ska offentliggöras på järnvägsföretagens webbplats på Internet. Dessa rapporter ska dessutom offentliggöras på Europeiska järnvägsbyråns webbplats.

KAPITEL VII

INFORMATION OCH KONTROLL AV EFTERLEVAD

Artikel 29

Information till resenärerna om deras rättigheter

1. Järnvägsföretag, stationsförvaltare och researrangörer ska, när de säljer tågbiljetter, informera resenärerna om de rättigheter och skyldigheter som de har enligt denna förordning. För att uppfylla denna informationsskyldighet får järnvägsföretag, stationsförvaltare och researrangörer använda en sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning, som ställs till deras förfogande och som utarbetas av kommissionen på samtliga officiella språk vid Europeiska unionens institutioner.

2. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska informera resenärerna på stationen och i tåget på ett lämpligt sätt om kontaktuppgifterna för det organ som medlemsstaterna utsett enligt artikel 30.

Artikel 30

Kontroll av efterlevnad

1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera tillsynsorgan som ska ansvara för att denna förordning efterlevs. Varje organ ska vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att resenärernas rättigheter respekteras.

Varje organ ska i fråga om sin organisation, sina finansieringsbeslut, sin rättsliga struktur och sitt beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare, tilldelningsorgan och järnvägsföretag.

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

2. Resenärerna får rikta klagomål om de överträdelse av denna förordning som hävdas av dem till det organ som utsetts enligt punkt 1, eller till andra lämpliga organ som utsetts av en medlemsstat.

Artikel 31

Samarbete mellan tillsynsorganen

För att kunna samordna beslutsprinciperna i hela gemenskapen ska de tillsynsorgan som avses i artikel 30 utbyta information om sitt arbete, sina beslutsprinciper och sin beslutspraxis. Kommissionen ska stödja tillsynsorganen i detta arbete.

KAPITEL VIII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 32

Påföljder

Medlemsstaterna ska fastställa reglerna för påföljder vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att se till att bestämmelserna följs. De påföljder som fastställs ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen senast den 3 juni 2010 och ska utan dröjsmål anmäla varje senare ändring av dem.

Artikel 33

Bilagor

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att anpassa dess bilagor, utom bilaga I, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.2.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

Artikel 34

Ändringsbestämmelser

1. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att komplettera den, och som krävs för att genomföra artiklarna 2, 10 och 12 ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.2.

2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning genom att inflationsanpassa de finansiella belopp som anges i den, med undantag för beloppen i bilaga I, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.2.

Artikel 35

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 11a i direktiv 91/440/EEG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5a.1–5a.4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 36

Rapport

Kommissionen ska överlämna en rapport, som i synnerhet berör tjänsternas kvalitetsnormer, till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och resultaten av denna förordning senast den 3 december 2012.

Rapporten ska grunda sig på den information som ska lämnas enligt denna förordning och enligt artikel 10b i direktiv 91/440/EEG. Rapporten ska vid behov åtföljas av lämpliga förslag.

Artikel 37

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft 24 månader efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

BILAGA I

Utdrag ur enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)

Bihang A

till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980, ändrat genom protokollet om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 3 juni 1999

AVDELNING II

INGÅENDE OCH FULLGÖRANDE AV TRANSPORTAVTALET

Artikel 6

Transportavtal

1. Genom transportavtalet förbinder sig transportören att transportera resande och i förekommande fall resgoods och fordon till bestämmelseorten och att lämna ut resgodset och fordonen på bestämmelsestationen.
2. Transportavtalet ska bekräftas genom en eller flera biljetter utfärdade till den resande. Om biljetten saknas, är felaktig eller har gått förlorad ska detta, om inte annat följer av artikel 9, dock inte påverka avtalets bestånd eller giltighet, utan det ska fortfarande lyda under dessa enhetliga rättsregler.
3. Biljetten ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för ingåendet av och innehållet i transportavtalet.

Artikel 7

Biljett

1. De allmänna transportvillkoren ska avgöra biljetternas form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i.
2. Biljetten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Transportören eller transportörerna.
 - b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
 - c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
3. När den resande tar emot biljetten ska han förvissa sig om att den stämmer med de uppgifter som han har lämnat.
4. Biljetten ska kunna överlåtas om den inte är utställd på en namngiven person och resan inte har börjat.
5. Biljetten får upprättas i elektronisk form som kan omvandlas till läsbara skrivtecken. Förfarandena för registrering och behandling av uppgifterna ska vara likvärdiga i funktionshänseende, i synnerhet i fråga om bevisvärdet hos den biljett som dessa uppgifter utgör.

Artikel 8

Betalning och återbetalning av transportavgift

1. Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportavgiften betalas i förväg.
2. De allmänna transportvillkoren ska avgöra under vilka omständigheter transportavgiften ska återbetalas.

*Artikel 9***Rätt till transport – Förlust av rätten till transport**

1. Den resande ska från resans början vara försedd med en giltig biljett och visa upp den vid biljettkontrollen. I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas

- a) att en resande som inte visar upp en giltig biljett ska betala en tilläggsavgift utöver transportavgiften,
- b) att en resande som vägrar att genast betala transportavgiften eller tilläggsavgiften kan förlora rätten till transport,
- c) om och under vilka omständigheter tilläggsavgiften ska återbetalas.

2. I de allmänna transportvillkoren får föreskrivas att resande som

- a) utgör en fara för tågtrafikens säkerhet och funktion eller för andra resandes säkerhet, eller
- b) stör andra resande på ett sätt som inte kan godtas,

ska förlora rätten till transport eller tvingas avbryta sin resa, och att sådana personer inte har rätt att få tillbaka vare sig transportavgiften eller den avgift de har betalat för transporten av inskrivet resgods.

*Artikel 10***Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter**

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

*Artikel 11***Tåginställelse och tågförsening – Utebliven tåganslutning**

Transportören ska i förekommande fall på biljetten intyga att tåget har ställts in eller tåganslutningen uteblivit.

AVDELNING III

TRANSPORT AV HANDRESGODS, DJUR, INSKRIVET RESGODS OCH FORDON

Kapitel I

Allmänna bestämmelser*Artikel 12***Rätt att medföra föremål och djur**

1. Den resande får medföra föremål som lätt kan bäras (handresgods) samt levande djur i enlighet med de allmänna transportvillkoren. Dessutom får den resande medföra skrymmande föremål i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren. Föremål och djur som kan medföra obehag eller besvär för de resande eller orsaka skada får inte medföras som handresgods.

2. Den resande får sända föremål och djur som inskrivet resgods i enlighet med de allmänna transportvillkoren.

3. Transportören får tillåta transport av fordon i samband med transport av resande i enlighet med de särskilda bestämmelserna i de allmänna transportvillkoren.

4. Transport av farligt gods som handresgods, inskrivet resgods samt i eller på fordon som enligt denna avdelning transporteras på järnväg ska ske i enlighet med Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID).

*Artikel 13***Undersökning**

1. Om det finns grundad anledning att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda ska transportören ha rätt att undersöka om de föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur som medförs uppfyller transportvillkoren, såvida inte lagar och bestämmelser i den stat där undersökningen ska utföras förbjuder detta. Den resande ska erbjudas att närvara vid undersökningen. Om denne inte infinner sig eller inte kan nås ska transportören tillkalla två oberoende vittnen.
2. Om det fastställs att villkoren för transporten inte är uppfyllda kan transportören kräva att den resande betalar kostnaderna för undersökningen.

*Artikel 14***Fullgörande av förvaltningsmyndigheters föreskrifter**

Den resande är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter när han under transport medför föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur. Han ska vara närvarande vid undersökningen av dessa föremål om inte undantag medges i tillämpliga nationella bestämmelser.

*Kapitel II***Handresgods och djur***Artikel 15***Uppsikt**

Den resande ska ha ansvaret för att hålla uppsikt över det handresgods och de djur han medför.

*Kapitel III***Inskrivet resgods***Artikel 16***Inlämning av inskrivet resgods**

1. De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av inskrivet resgods ska bekräftas genom ett resgodsbevis som utfärdas till den resande.
2. Om resgodsbeviset saknas, är felaktigt eller har gått förlorat ska detta, om inte annat följer av artikel 22, dock inte påverka bestånd eller giltighet i fråga om de avtal som rör transport av det inskrivna resgodset, utan de ska fortfarande omfattas av dessa enhetliga rättsregler.
3. Resgodsbeviset ska tills motsatsen bevisats gälla som bevis för inskrivningen av resgodset och villkoren för dess transport.
4. Tills motsatsen bevisats ska det antas att det inskrivna resgodset var i gott yttre skick när transportören övertog det och att antalet kollin och deras vikt stämmer med uppgifterna på resgodsbeviset.

*Artikel 17***Resgodsbevis**

1. De allmänna transportvillkoren ska avgöra resgodsbevisets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när de trycks och fylls i. Artikel 7.5 ska också tillämpas här.
2. Resgodsbeviset ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Transportören eller transportörerna.
 - b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.

- c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker ingåendet av och innehållet i transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
3. När den resande tar emot resgodsbeviset ska han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Artikel 18

Inskrivning och transport

1. Om inte undantag medges i de allmänna transportvillkoren, ska resgods endast skrivas in mot uppvisande av en biljett som gäller minst till resgodsets bestämmelseort. I övrigt ska inskrivningen ske i enlighet med de föreskrifter som gäller på inlämningsplatsen.
2. När det i de allmänna transportvillkoren anges att resgods får tas emot för transport utan att biljett visas upp, ska dessa enhetliga rättsregler i den del som avser den resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om inskrivet resgods också gälla för den som lämnat in resgodset.
3. Transportören kan sända inskrivet resgods med ett annat tåg eller ett annat transportmedel och via en annan befordringsväg än den som den resande tagit.

Artikel 19

Betalning av transportavgift för inskrivet resgods

Om inte annat överenskommits mellan den resande och transportören ska transportkostnaden för inskrivet resgods betalas vid inskrivningen.

Artikel 20

Märkning av inskrivet resgods

Den resande ska märka varje kolli på väl synlig plats och på ett tillräckligt hållbart och läsbart sätt ange

- a) namn och adress,
- b) bestämmelseorten.

Artikel 21

Rätt att förfoga över inskrivet resgods

1. Om omständigheterna medger och om det inte strider mot de föreskrifter som meddelats av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter kan den resande begära att återfå sitt inskrivna resgods på inlämningsplatsen mot överlämnande av resgodsbeviset och, om det krävs i de allmänna transportvillkoren, mot uppvisande av biljetten.
2. De allmänna transportvillkoren får innehålla andra bestämmelser om rätten att förfoga över inskrivet resgods, särskilt om ändring av bestämmelseorten och de eventuella kostnaderna för den resande.

Artikel 22

Utlämning

1. Inskrivet resgods ska lämnas ut mot att resgodsbeviset lämnas tillbaka och att eventuella kostnader för sändningen betalas.

Transportören ska ha rätt men inte skyldighet att undersöka om innehavaren av resgodsbeviset har rätt att få ut resgodset.

2. Med utlämning till resgodsbevisets innehavare jämföras följande åtgärder, om de är i enlighet med de föreskrifter som gäller på bestämmelseorten:
 - a) Överlämnande av resgodset till en tull- eller skattemyndighet i en tjänste- eller lagerlokal som används av myndigheten och som inte står under transportörens uppsikt.
 - b) Överlämnande av levande djur till tredje man för förvaring.

3. Innehavaren av resgodsbeviset får begära att resgodset lämnas ut på bestämmelseorten så snart den överenskomna tiden, och i förekommande fall den tid som krävs för tullmyndigheters och andra förvaltningsmyndigheters behandling av resgodset, har löpt ut.
4. Om resgodsbeviset inte lämnas tillbaka behöver transportören inte lämna ut resgodset till någon annan än den som styrker sin rätt till godset. Vid otillräckliga bevis får transportören fordra att säkerhet ställs.
5. Resgodset ska lämnas ut på den bestämmelseort som angivits vid inskrivningen.
6. Om innehavaren av resgodsbeviset inte får resgodset utlämnat har han rätt att få ett intygande på resgodsbeviset om den dag och det klockslag då han begärde utlämning enligt punkt 3.
7. Den som har rätt till resgodset får vägra att ta emot detta om transportören inte uppfyller hans begäran om att det ska undersökas för att fastställa om en påstådd skada föreligger.
8. I övrigt ska utlämningen av resgodset ske enligt de bestämmelser som gäller på bestämmelseorten.

Kapitel IV

Fordon

Artikel 23

Villkor för transport

I de särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren ska särskilt anges vilka villkor som gäller vid mottagande för transport, inskrivning, lastning, transport, lossning och utlämning samt den resandes skyldigheter.

Artikel 24

Transportdokument

1. De avtalsenliga skyldigheterna i fråga om transport av fordon ska bekräftas genom ett transportdokument som utfärdas till den resande. Transportdokumentet kan utgöra en del av den resandes biljett.
2. De särskilda bestämmelser om transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren ska avgöra transportdokumentets form och innehåll samt det språk och de skrivtecken som ska användas när det trycks och fylls i. Artikel 7.5 ska också tillämpas här.
3. Transportdokumentet ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Transportören eller transportörerna.
 - b) En uppgift om att dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på transporten, utan hinder av eventuella klausuler med motsatt innebörd. Detta får anges genom förkortningen CIV.
 - c) Alla andra nödvändiga uppgifter som styrker de avtalsenliga skyldigheterna enligt transportavtalet och som gör det möjligt för den resande att hävda sina rättigheter enligt avtalet.
4. När den resande tar emot transportdokumentet ska han förvissa sig om att det stämmer med de uppgifter som han har lämnat.

Artikel 25

Tillämplig rätt

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel ska bestämmelserna i kapitel III om transport av inskrivet resgods vara tillämpliga på fordon.

AVDELNING IV

TRANSPORTÖRENS ANSVAR

Kapitel I

Ansvar i fall då resande dödas eller skadas

Artikel 26

Förutsättningar för ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att resande dödas eller tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger på eller av ett sådant fordon, oavsett vilken järnvägsinfrastruktur som använts.
2. Transportören ska vara fri från detta ansvar
 - a) om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade,
 - b) i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande,
 - c) om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma infrastruktur ska inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man ska inte påverkas.
3. Om olyckshändelsen beror på ett beteende från tredje man och om transportören trots detta inte helt befrias från ansvar enligt punkt 2 c, ska transportören svara för hela skadan inom de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler men utan inskränkning av den rätt till återkrav som transportören kan ha mot tredje man.
4. Dessa enhetliga rättsregler ska inte inverka på det ansvar som kan åvila transportören i andra fall än de som avses i punkt 1.
5. Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av efterföljande transportörer ska den transportör som det enligt transportavtalet åligger att utföra transporten på den del där olyckshändelsen inträffade vara ansvarig om en resande dödas eller skadas. Om denna transport inte har utförts av transportören utan av en faktisk transportör ska bägge transportörerna vara solidariskt ansvariga i enlighet med dessa enhetliga rättsregler.

Artikel 27

Ersättning vid dödsfall

1. Om en resande dödas ska ersättningen omfatta
 - a) de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet, särskilt kostnaderna för transport av liket och begravningskostnaderna,
 - b) om döden inte har inträffat omedelbart, de ersättningsposter som anges i artikel 28.
2. Om den resandes död medför att en person, mot vilken den avlidne var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag, förlorar sitt underhåll ska ersättning också lämnas för denna förlust. I fråga om ersättningskrav från en person som den avlidne åtagit sig att underhålla utan att vara förpliktad till det enligt lag ska nationell rätt tillämpas.

Artikel 28

Ersättning vid personskada

Om en resande tillfogas personskada eller annan fysisk eller psykisk skada ska ersättningen täcka

- a) nödvändiga kostnader, särskilt kostnaderna för vård och transport,
- b) inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsatt arbetsförmåga och ökning av levnadskostnaderna.

*Artikel 29***Ersättning vid annan personskada**

Om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för andra personskador än sådana som avses i artiklarna 27 och 28 ska avgöras enligt nationell rätt.

*Artikel 30***Ersättningsens form och storlek vid dödsfall eller personskada**

1. Den ersättning som avses i artikel 27.2 och artikel 28 b ska utges som engångsbelopp. Ersättningen ska dock utges som livränta om den nationella rätten tillåter det och den resande som har lidit skadan eller den ersättningsberättigade enligt artikel 27.2 begär det.

2. Storleken på den ersättning som ska utges enligt punkt 1 ska bestämmas enligt nationell rätt. Vid tillämpningen av dessa enhetliga rättsregler ska dock ett engångsbelopp, eller livränta motsvarande detta belopp, fastställas till högst 175 000 beräkningsenheter per resande, om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre maximibelopp.

*Artikel 31***Andra transportmedel**

1. Utom i de fall som avses i punkt 2 ska bestämmelserna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas inte vara tillämpliga på skada som uppkommit under den del av transporten som enligt transportavtalet inte utgjorde järnvägstransport.

2. Om ett järnvägsfordon transporteras med färja ska dock bestämmelserna i fall då resande dödas eller skadas vara tillämpliga på skada som avses i artikel 26.1 och artikel 33.1, som orsakas av en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften och som inträffar medan den resande uppehåller sig i järnvägsfordonet eller stiger på eller av detta fordon.

3. Om järnvägsdriften till följd av exceptionella omständigheter är tillfälligt avbruten och de resande transporteras med ett annat transportmedel, ska transportören vara ansvarig enligt dessa enhetliga rättsregler.

Kapitel II**Ansvar när tidtabellen inte hålls***Artikel 32***Ansvar vid tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning**

1. Transportören ska vara ansvarig gentemot den resande för skada som uppkommer på grund av att tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning medför att resan inte kan fortsättas samma dag eller att en fortsatt resa samma dag på grund av omständigheterna inte rimligen kan begäras. Ersättningen ska täcka rimliga kostnader för kost och logi liksom också rimliga kostnader som orsakas av behovet att underrätta personer som väntar på den resande.

2. Transportören ska vara fri från detta ansvar när inställelsen, förseningen eller den uteblivna anslutningen kan hänföras till följande orsaker:

- a) Omständigheter som inte är förbundna med järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.
- b) Fel eller försummelse av den resande.
- c) Tredje mans beteende som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Ett annat företag som använder samma infrastruktur ska inte anses som tredje man. Rätten till återkrav mot tredje man ska inte påverkas.

3. Om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för annan skada än sådan som avses i punkt 1 ska avgöras enligt nationell rätt. Denna bestämmelse ska inte påverka tillämpningen av artikel 44.

Kapitel III

Ansvar i fråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon

AVSNITT 1

Handresgods och djur

Artikel 33

Ansvar

1. Om en resande dödas eller skadas ska transportören dessutom vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på ett föremål som den resande hade på sig eller medförde som handresgods. Detta ska också gälla för djur som den resande tagit med sig. Artikel 26 ska också tillämpas här.
2. I övrigt ska transportören inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av fullständig eller partiell förlust av eller skada på föremål, handresgods eller djur som det enligt artikel 15 åligger den resande att hålla uppsikt över, om inte förlusten eller skadan orsakats genom transportörens fel eller försummelse. De övriga artiklarna i avdelning IV, utom artikel 51, och avdelning VI ska inte vara tillämpliga i detta fall.

Artikel 34

Begränsning av ersättningen vid förlust av föremål eller sakskada

Om transportören är ansvarig enligt artikel 33 1 ska transportören ersätta den uppkomna skadan upp till ett belopp om 1 400 beräkningsenheter per resande.

Artikel 35

Ansvarsbefrielse

Transportören ska vara fri från ansvar gentemot den resande för skada som uppstår som en följd av att den resande inte följer de föreskrifter som meddelas av tullmyndigheter eller andra förvaltningsmyndigheter.

AVSNITT 2

Inskrivet resgods

Artikel 36

Förutsättningar för ansvar

1. Transportören ska vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av att det inskrivna resgodset går helt eller delvis förlorat eller skadas under tiden från det att resgodset tas emot för transport till dess att det lämnas ut samt för dröjsmål med utlämningen.
2. Transportören ska vara fri från detta ansvar om förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den resande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida, på fel i själva resgodset eller på omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.
3. Transportören ska vara fri från detta ansvar om förlusten eller skadan härrör från en sådan särskild risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:
 - a) Avsaknad av förpackning eller bristfällig förpackning.
 - b) Resgodsets särskilda beskaffenhet.
 - c) Inlämning av föremål som inte transporteras som inskrivet resgods.

Artikel 37

Bevisskyldighet

1. Det är transportörens sak att visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av ett sådant förhållande som anges i artikel 36.2.

2. Om transportören visar att förlusten eller skadan med hänsyn till de föreliggande omständigheterna kan vara en följd av en eller flera av de särskilda risker som anges i artikel 36.3, ska det antas att så är fallet. Den som har rätt till ersättning får dock visa att förlusten eller skadan inte alls eller inte uteslutande är en följd av en sådan risk.

Artikel 38

Efterföljande transportörer

När en transport som omfattas av ett enda transportavtal utförs av flera efterföljande transportörer blir varje transportör i och med mottagandet av resgodset med resgodsbeviset eller fordonet med transportdokumentet part i avtalet, såvitt avser transport av resgodset eller fordonet, i enlighet med villkoren i resgodsbeviset eller transportdokumentet och tar på sig de skyldigheter som följer av detta. I ett sådant fall ska varje transportör vara ansvarig för transporten hela vägen intill utlämningen.

Artikel 39

Faktisk transportör

1. När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör, oavsett om detta sker i enlighet med en möjlighet som medges i transportavtalet eller ej, ska transportören vara ansvarig för hela transporten.

2. Alla bestämmelser i dessa enhetliga rättsregler som rör transportörens ansvar ska även tillämpas på den faktiska transportörens ansvar för den transport denne utför. Artiklarna 48 och 52 ska tillämpas när talan förs mot de anställda eller andra personer vilkas tjänster den faktiska transportören anlitar för att utföra transporten.

3. Särskilda överenskommelser genom vilka transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt dessa enhetliga rättsregler eller avstår från rättigheter som följer av dessa enhetliga rättsregler ska inte gälla gentemot en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit dem. Oavsett om den faktiska transportören har godtagit en överenskommelse eller ej ska transportören vara bunden av de skyldigheter eller avståenden som följer av den.

4. När och i den mån både transportören och den faktiska transportören är ansvariga ska ansvaret vara solidariskt.

5. Det sammanlagda ersättningsbelopp som ska betalas av transportören eller den faktiska transportören samt deras anställda eller andra personer vilkas tjänster de anlitar för att utföra transporten, ska inte överskrida de gränser som anges i dessa enhetliga rättsregler.

6. Denna artikel ska inte påverka den rätt till återkrav som kan föreligga mellan transportören och den faktiska transportören.

Artikel 40

Antagande att resgodset har gått förlorat

1. Utan att behöva lägga fram ytterligare bevisning får den som har rätt till godset anse att ett resgodskolli gått förlorat om det inte har lämnats ut eller hållits tillgängligt för honom inom 14 dagar från det att det begärdes utlämnat enligt artikel 22.3.

2. Om ett resgodskolli som har ansetts förlorat kommer till rätta inom ett år från det att det begärdes utlämnat ska transportören underrätta den som har rätt till godset, om hans adress är känd eller kan utrönas.

3. Inom 30 dagar från det att den som har rätt till godset har fått den underrättelse som avses i punkt 2 får han begära att kollet lämnas ut till honom. I ett sådant fall är han skyldig att betala kostnaderna för kollits transport från inlämningsplatsen till den plats där utlämningen sker och att betala tillbaka den ersättning som han har fått, i förekommande fall med avdrag för de kostnader som kan ha räknats in i ersättningen. Han ska dock behålla rätten till ersättning för dröjsmål med utlämningen enligt artikel 43.

4. Om utlämning av ett kolli som kommit till rätta inte begärs inom den tid som anges i punkt 3 eller om ett kolli kommer till rätta senare än ett år efter det att utlämning begärdes, får transportören förfoga över kollet enligt de bestämmelser som gäller på den plats där det finns.

*Artikel 41***Ersättning vid förlust**

1. När inskrivet resgodis gått helt eller delvis förlorat ska transportören inte vara skyldig att betala någon annan ersättning än
 - a) om skadans storlek är visad, en ersättning som motsvarar skadan, dock högst 80 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 1 200 beräkningsenheter per kolli,
 - b) om skadans storlek inte är visad, en ersättning med sammanlagt 20 beräkningsenheter per kilogram av förlusten i bruttovikt eller 300 beräkningsenheter per kolli.

I de allmänna transportvillkoren ska bestämmas om ersättningen ska beräknas per kilogram av vikt förlusten eller per kolli.

2. Transportören ska vidare betala tillbaka avgiften för resgodstransport och övriga utlägg i samband med transport av det kolli som gått förlorat liksom även redan erlagda tullavgifter och punktskatter.

*Artikel 42***Ersättning vid skada**

1. När inskrivet resgodis har skadats ska transportören betala ersättning motsvarande minskningen av resgodsets värde, men inget ytterligare skadestånd.
2. Ersättningen ska inte överstiga följande belopp:
 - a) Om allt resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om resgodset hade gått förlorat.
 - b) Om endast en del av resgodset har minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha betalats om denna del hade gått förlorat.

*Artikel 43***Ersättning vid dröjsmål med utlämningen**

1. Vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgodis ska transportören för varje påbörjad 24-timmarsperiod räknat från den tidpunkt då resgodset begärdes utlämnat, dock högst för 14 dagar, betala ersättning enligt följande:
 - a) Om den som har rätt till godset visar att skada, varmed förstås även skada på själva resgodset, har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning som motsvarar skadan upp till högst 0,80 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset, eller 14 beräkningsenheter för varje kolli.
 - b) Om den som har rätt till godset inte visar att skada har uppkommit genom dröjsmålet, betalas en ersättning på sammanlagt 0,14 beräkningsenheter per kilogram av bruttovikten av det för sent utlämnade resgodset, eller 2,80 beräkningsenheter för varje kolli.

I de allmänna transportvillkoren ska det fastställas om ersättningen ska beräknas per kilogram eller per kolli.

2. Om resgodset har gått helt förlorat ska ersättning enligt punkt 1 inte betalas utöver ersättningen enligt artikel 41.
3. Om en del av resgodset har gått förlorat ska ersättning enligt punkt 1 endast betalas för den del som inte gått förlorat.
4. Om skadan på resgodset inte har orsakats av dröjsmålet med utlämningen kan ersättning enligt punkt 1 i förekommande fall betalas utöver ersättningen enligt artikel 42.
5. Den sammanlagda ersättningen enligt punkt 1 och artiklarna 41 och 42 ska inte i något fall överstiga den ersättning som skulle ha betalats om resgodset hade gått helt förlorat.

AVSNITT 3

Fordon

Artikel 44

Ersättning vid försening

1. Om lastningen av ett fordon blir försenad till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören eller om utlämningen av fordonet blir fördröjd ska transportören, om den som har rätt till fordonet visar att det inträffade har medfört skada, ersätta skadan upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.
2. Om den som har rätt till fordonet häver transportavtalet på grund av att lastning inte sker i rätt tid till följd av en omständighet som kan hänföras till transportören, ska transportavgiften betalas tillbaka till honom. Om han visar att han lidit skada genom dröjsmålet får han dessutom kräva ersättning upp till det belopp som motsvarar transportavgiften.

Artikel 45

Ersättning vid förlust

Om ett fordon går helt eller delvis förlorat ska ersättningen för visad skada till den som har rätt till fordonet beräknas efter fordonets bruksvärde. Den ska dock inte överstiga 8 000 beräkningsenheter. Ett släpfordon med eller utan last ska betraktas som ett särskilt fordon.

Artikel 46

Ansvar i fråga om andra föremål

1. I fråga om föremål som har lämnats i fordonet eller är placerade i bagageutrymmen (t.ex. bagage- eller skidboxar) som är fast monterade, ska transportören endast vara ansvarig för sådan skada som transportören har orsakat genom fel eller försummelse. Den sammanlagda ersättningen ska inte överstiga 1 400 beräkningsenheter.
2. I fråga om föremål som har spänts fast på utsidan av fordonet inbegripet de bagageutrymmen som avses i punkt 1 ska transportören vara ansvarig för sådan skada endast om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 47

Tillämplig rätt

Om inte annat sägs i detta avsnitt, ska bestämmelserna i avsnitt 2 om ansvar för inskrivet resgods vara tillämpliga på fordon.

Kapitel IV

Allmänna bestämmelser

Artikel 48

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

De begränsningar av skadeståndsansvaret som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler samt de bestämmelser i nationell rätt som begränsar ersättningen till ett fastställt belopp ska inte tillämpas om det visas att transportören orsakat skadan genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 49

Omräkning och ränta

1. När beräkningen av ersättning medför omräkning av belopp i utländsk valuta ska beräkningen göras enligt kursen den dag och på den plats där ersättningen betalas.

2. Den som har rätt till ersättning får kräva ränta på ersättningsbeloppet med fem procent per år från och med den dag då krav framställdes enligt artikel 55 eller, om något krav inte framställts, från och med den dag då talan väcks vid domstol.
3. På ersättning enligt artiklarna 27 och 28 ska dock ränta betalas först från och med dagen för de omständigheter som lades till grund för beräkning av ersättningsbeloppet, om denna dag är senare än den dag då kravet framställdes eller talan väcktes.
4. I fråga om inskrivet resgods ska ränta betalas endast om ersättningsbeloppet överstiger 16 beräkningsenheter per resgodsbevis.
5. Om den som har rätt till ersättning för inskrivet resgods inte inom en skälig fastställd tidsfrist till transportören överlämnar de styrkande handlingar som krävs för att kunna slutföra behandlingen av hans krav, ska ränta inte betalas för tiden från det att tidsfristen går ut till dess att handlingarna överlämnas.

Artikel 50

Ansvar vid atomolycka

Transportören ska vara fri från det ansvar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler, om skadan har orsakats av en atomolycka, och ägaren till atomanläggningen eller någon annan i dennes ställe är ansvarig för skadan enligt en stats lagar och bestämmelser om ansvar på atomenergiområdet.

Artikel 51

Personer som transportören ansvarar för

Transportören ska vara ansvarig för sin personal och för andra personer vilkas tjänster han anlitar för utförandet av transporten när denna personal eller dessa andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter. Förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs ska anses som personer som transportören anlitar för utförandet av transporten.

Artikel 52

Andra grunder för anspråk

1. I de fall där dessa enhetliga rättsregler är tillämpliga får anspråk på ersättning, oavsett vilken grund som åberopas, göras gällande mot transportören endast under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i dessa enhetliga rättsregler.
2. Detsamma ska även gälla i fråga om anspråk mot personal och andra personer som transportören ansvarar för enligt artikel 51.

AVDELNING V

DEN RESANDES ANSVAR

Artikel 53

Särskilda principer för ansvar

Den resande ska vara ansvarig gentemot transportören för sådana skador

- a) som uppstår till följd av att den resande underlåtit att fullgöra sina skyldigheter enligt
 1. artiklarna 10, 14 och 20,
 2. de särskilda bestämmelserna för transport av fordon som ingår i de allmänna transportvillkoren, eller
 3. reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), eller
- b) som orsakats av föremål och djur som han för med sig.

Den resande ska inte vara ansvarig gentemot transportören om han styrker att skadan orsakats av omständigheter som han inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som krävs av en ansvarsmedveten resande. Denna bestämmelse ska inte påverka transportörens ansvar enligt artiklarna 26 och 33 1.

AVDELNING VI

FRAMSTÄLLANDE AV ANSPRÅK

Artikel 54

Fastställelse av att egendom har skadats eller delvis gått förlorat

1. Om transportören upptäcker eller får anledning att anta att egendom (resgods, fordon) som transporteras genom transportörens försorg har skadats eller delvis gått förlorat, eller om den som har rätt till egendomen påstår att så är fallet, ska transportören genast och om möjligt i dennes närvaro upprätta en rapport som alltefter förlustens eller skadans art redovisar egendomens tillstånd och så noga som möjligt anger skadans omfattning, dess orsak och tidpunkten då den inträffade.
2. En kopia av rapporten ska kostnadsfritt tillställas den som har rätt till egendomen.
3. Om den som har rätt till egendomen inte godtar uppgifterna i rapporten, kan han begära att resgodsets eller fordonets tillstånd samt skadans orsak och omfattning ska fastställas av en sakkunnig som utses av avtalsparterna eller på rättslig väg. Förfarandet ska genomföras i enlighet med lagar och bestämmelser i den stat där utredningen äger rum.

Artikel 55

Ersättningsanspråk

1. Ersättningsanspråk med anledning av transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan kan väckas. Om en transport som omfattas av ett enda transportavtal genomförs av efterföljande transportörer, får anspråk även riktas mot den första eller sista transportören samt mot den transportör som har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet i den stat där den resande har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt.
2. Andra anspråk med anledning av ett transportavtal ska vara skriftliga och ställas till den transportör som anges i artikel 56.2 och 56.3.
3. Handlingar som den som har rätt till ersättning önskar foga till ersättningsanspråket ska inges i original eller i kopia, som om transportören så begär ska vara styrkt. Vid slutlig uppgörelse i fråga om ett anspråk får transportören kräva att biljetten, resgodsbeviset och transportdokumentet lämnas tillbaka.

Artikel 56

Transportörer mot vilka talan får föras

1. Talan om ersättning i fall då resande dödas eller skadas får endast föras mot den transportör som är ansvarig enligt artikel 26.5.
2. Om inte annat anges i punkt 4 får annan talan som grundas på transportavtalet endast föras mot den första eller sista transportören eller den transportör som utförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på.
3. I fråga om transport som utförs av efterföljande transportörer får talan föras enligt punkt 2 mot den transportör som ska lämna ut resgodset eller fordonet, om denne med sitt medgivande är inskriven i resgodsbeviset eller transportdokumentet, även om transportören varken har mottagit resgodset eller fordonet.
4. Talan om återbetalning av ett belopp som har betalats i enlighet med transportavtalet får föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot.
5. Som genkärsmål eller kvittningsinvändning får talan föras mot en annan transportör än de som avses i punkterna 2 och 4, om talan grundas på samma transportavtal som huvudyrkandet i målet.
6. I den mån dessa enhetliga rättsregler ska tillämpas på den faktiska transportören, får talan föras även mot denne.
7. Om käranden har rätt att välja mellan flera transportörer, ska hans valrätt upphöra när talan väcks mot någon av dessa; detta ska också gälla om käranden har rätt att välja mellan en eller flera transportörer och en faktisk transportör.

Artikel 58

Förlust av rätten att föra talan med anledning av dödsfall eller personskada

1. Rätten till sådan talan som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska upphöra, om inte den som har rätt till ersättning, inom tolv månader från det att han fick kännedom om skadan lämnar meddelande om skadefallet till någon av de transportörer hos vilka ett anspråk kan framställas enligt artikel 55.1. Om den som har rätt till ersättning muntligen lämnar meddelande till transportören, ska denne ge honom ett intyg om det muntliga meddelandet.
2. Talerätten ska dock inte upphöra om
 - a) den som har rätt till ersättning har framställt ett anspråk hos någon av de transportörer som anges i artikel 55.1, inom den tid som anges i punkt 1,
 - b) den ansvariga transportören på något annat sätt har fått kännedom om att en resande har skadats, inom den tid som anges i punkt 1,
 - c) meddelande om skadefallet inte har lämnats eller inte har lämnats i tid till följd av omständigheter som inte kan läggas den till last som har rätt till ersättning,
 - d) den som har rätt till ersättning visar att skadefallet har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.

Artikel 59

Förlust av rätten att föra talan om transport av resgods

1. När den som har rätt till resgodset har tagit emot detta, upphör rätten att föra talan till följd av transportavtalet mot transportören med anledning av att resgodset gått delvis förlorat, blivit skadat eller lämnats ut för sent.
2. Talerätten ska dock inte upphöra
 - a) vid delförlust eller skada, om
 1. förlusten eller skadan har fastställts enligt artikel 54 innan den som har rätt till resgodset tog emot det,
 2. den fastställelse som borde ha gjorts enligt artikel 54 inte har gjorts, och detta beror enbart på fel eller försummelse från transportörens sida,
 - b) vid skada som inte kan upptäckas utifrån och som fastställs först efter det att den som har rätt till resgodset tagit emot detta, om han
 1. begär fastställelse enligt artikel 54 genast efter det att skadan upptäcks och senast tre dagar efter det att han tog emot resgodset, och
 2. dessutom visar att skadan har uppkommit under tiden från det att resgodset togs emot av transportören till dess att det lämnades ut,
 - c) vid dröjsmål med utlämningen, om den som har rätt till godset inom 21 dagar har gjort sin rätt gällande hos någon av de transportörer som anges i artikel 56.3,
 - d) den som har rätt till godset visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse från transportörens sida.

Artikel 60

Preskription

1. En skadeståndsfordran som grundas på transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas ska preskriberas
 - a) för den resande, efter tre år räknat från dagen efter den dag då den skadevållande händelsen inträffade,
 - b) för andra som har rätt till ersättning, efter tre år räknat från dagen efter den resandes död, dock senast fem år räknat från dagen efter den dag då olyckan inträffade.

2. Andra fordringar på grund av ett transportavtal ska preskriberas efter ett år. Preskriptionstiden ska dock vara två år i fråga om en fordran som framställs på grund av en skada som transportören orsakat genom handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

3. Den preskriptionstid som anges i punkt 2 ska räknas i fråga om

- a) fordran på ersättning för totalförlust: från fjortonde dagen efter utgången av den tid som anges i artikel 22.3;
- b) fordran på ersättning för delförlust, skada eller dröjsmål med utlämningen: från dagen för utlämningen;
- c) fordran som i något annat avseende rör transport av resande: från den dag då biljettens giltighetstid gick ut.

I preskriptionstiden inräknas inte den dag som anges som begynnelse dag.

4. [...]

5. [...]

6. I övrigt ska förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott regleras enligt nationell rätt.

AVDELNING VII

TRANSPORTÖRERNAS INBÖRDES FÖRHÅLLANDEN

Artikel 61

Avräkning i fråga om transportavgiften

1. Varje transportör som har eller borde ha uppburit en transportavgift ska vara skyldig att till de berörda transportörerna betala de andelar som tillkommer dem. Betalningssättet ska bestämmas genom överenskommelse mellan transportörerna.

2. Artikel 6.3, artikel 16.3 och artikel 25 ska även tillämpas på förhållandena mellan efterföljande transportörer.

Artikel 62

Rätt till återkrav

1. Om en transportör har betalat ersättning enligt dessa enhetliga rättsregler, ska den gentemot de transportörer som har deltagit i transporten ha rätt till återkrav enligt följande bestämmelser:

- a) Den transportör som orsakat skadan ska vara ensam ansvarig för den.
- b) Om skadan har orsakats av flera transportörer, ska var och en av dem svara för den del av skadan som den har orsakat. Om en sådan uppdelning inte är möjlig, ska ersättningsskyldigheten fördelas mellan dem enligt c.
- c) Om det inte kan visas vilken av transportörerna som har orsakat skadan, ska ersättningsskyldigheten fördelas mellan alla transportörer som har deltagit i transporten, med undantag av dem som visar att skadan inte har orsakats av dem. Fördelningen ska ske i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

2. Om någon av transportörerna är på obestånd, ska den obetalda delen av den transportörens andel fördelas mellan de övriga transportörer som har deltagit i transporten i förhållande till deras respektive andelar av transportavgiften.

Artikel 63

Förfarandet i mål om återkrav

1. En transportör mot vilken återkrav riktas enligt artikel 62 får inte bestrida det befogade i en betalning som den återkravssökande transportören har gjort, om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och den transportör mot vilken återkravet riktas har blivit vederbörligen underrättad om stämningsansökan och beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet. Domstolen i huvudmålet ska fastställa de frister inom vilka underrättelsen och ansökan om intervention ska göras.

2. Den transportör som utövar sin rätt till återkrav ska i en och samma rättegång framföra sina anspråk mot samtliga transportörer med vilka den inte gjort upp i godo. I annat fall ska transportören förlora rätten till återkrav mot de transportörer som inte har stämts in.
3. Domstolen ska meddela en enda dom i fråga om alla återkrav som den handlägger.
4. Den transportör som önskar göra sin rätt till återkrav gällande får föra talan vid domstolarna i den stat på vars territorium någon av de transportörer som deltagit i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet.
5. Om käromålet avser flera transportörer, får den transportör som utövar rätten till återkrav välja mellan de domstolar som är behöriga enligt punkt 4.
6. Talan om återkrav får inte tas upp i en rättegång där någon yrkar skadestånd på grund av sin rätt enligt transportavtalet.

Artikel 64

Överenskommelser i fråga om återkrav

Transportörerna ska vara fria att sinsemellan komma överens om bestämmelser som avviker från artiklarna 61 och 62.

BILAGA II

MINIMIINFORMATION SOM SKA LÄMNAS AV JÄRNVÄGSFÖRETAG OCH/ELLER BILJETTUTFÄRDARE**Del I: Information före resan**

Allmänna avtalsvillkor.

Tidtabeller och villkor för den snabbaste resan.

Tidtabeller och villkor för det lägsta biljettpriset.

Möjligheterna att utnyttja förbindelserna, villkor för detta och tillgången till hjälpmedel ombord på tågen för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Möjligheten att medföra cyklar samt villkor för detta.

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

Eventuella faktorer som kan leda till avbrott eller förseningar i trafiken.

Tillgång till tjänster ombord på tågen.

Förfaranden för att återfå förlorat resgods.

Förfaranden för inlämnande av klagomål.

Del II: Information under resan

Tjänster ombord på tågen.

Nästa station.

Förseningar.

Viktigare anslutande tåg.

Säkerhets- och trygghetsfrågor.

*BILAGA III***MINIMINORMER FÖR TJÄNSTEKVALITET**

Information och biljetter.

Förbindelsernas punktlighet och allmänna principer för hantering av störningar i trafiken.

Inställda förbindelser.

Renhållning av vagnar och stationsområden (luftkvaliteten i vagnarna, toaletternas hygieniska standard etc.).

Enkät om kundtillfredsställelse.

Hantering av klagomål, återbetalning och ersättning för bristande kvalitet.

Assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1372/2007**av den 23 oktober 2007****om ändring av rådets förordning (EG) nr 577/98 om anordnande av statistiska urvalsundersökningar av arbetskraften i gemenskapen****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 285.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽¹⁾, och

av följande skäl:

(1) I enlighet med Lissabonstrategin måste Europeiska unionen i högre grad inrikta sin politik på tillväxt och sysselsättning för att Lissabonmålen ska kunna uppnås, vilket också bekräftats genom halvtidsöversynen 2005.

(2) Gemenskapens utveckling och den inre marknadens funktionssätt har lett till ett ökat behov av jämförbara uppgifter som gör det möjligt att undersöka hur lönestruktur och lönespridning påverkar arbetsmarknaden, särskilt som ett sätt att analysera framsteg i fråga om ekonomisk och social sammanhållning.

(3) För att utföra sina arbetsuppgifter behöver kommissionen uppgifter om klassificering av löner efter socioekonomiska variabler och i förhållande till olika former av avlönat arbete, eftersom dessa är nödvändiga för att man ska kunna analysera och förstå arbetsmarknaden och utvecklingen av arbetskraftens struktur. I detta sammanhang är fördelarna med att ha tillgång till uppgifter om löner i förhållande till andra sysselsättningsvariabler allmänt erkända.

(4) Gemenskapens arbetskraftsundersökning är huvudsakligen den första och mest auktoritativa referenskällan när det gäller information om arbetsmarknaden i EU, och därför bör information om löner, som är en grundläggande

variabel för att förklara beteendemönstren på arbetsmarknaden, finnas med som ett standardinslag i undersökningen för att möjliggöra en mer komplett analys av arbetsmarknaderna.

(5) Samråd har skett med kommittén för det statistiska programmet, inrättad genom rådets beslut 89/382/EEG, Euratom ⁽²⁾, i överensstämmelse med artikel 3 i det beslutet.

(6) Rådets förordning (EG) nr 577/98 ⁽³⁾ bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 577/98 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 4.1 ska led I ersättas med följande:

”1. lön från huvudsyssla”.

2. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6**Överlämnande av resultaten**

Medlemsstaterna ska inom tolv veckor efter referensperiodens slut överlämna resultaten av undersökningen till Eurostat, utan direkta identifieringstecken.

Uppgifter som motsvarar undersökningsvariabeln ’lön från huvudsyssla’ får överlämnas till Eurostat inom 21 månader efter referensperiodens slut, om administrativa uppgifter används för att lämna denna information.”

⁽¹⁾ Europaparlamentets yttrande av den 10 juli 2007 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 9 oktober 2007.

⁽²⁾ EGT L 181, 28.6.1989, s. 47.

⁽³⁾ EGT L 77, 14.3.1998, s. 3. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2257/2003 (EUT L 336, 23.12.2003, s. 6).

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
M. LOBO ANTUNES
Ordförande

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2007/58/EG

av den 23 oktober 2007

om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av
det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände
den 31 juli 2007 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Syftet med rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991
om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾ var att
underlätta anpassningen av gemenskapens järnvägar till
den inre marknadens behov och att öka deras effektivitet.

(2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av
den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapa-

citet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfra-
struktur ⁽⁵⁾ rör de principer och förfaranden som ska till-
lämpas vid fastställande och uttag av avgifter för
järnvägsinfrastruktur och tilldelning av infrastrukturkapa-
citet.

(3) I sin vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram
till 2010: Vägval inför framtiden* meddelade kommissionen
sin avsikt att fortsätta att förverkliga den inre marknaden
för järnvägstrafik genom att föreslå att marknaden för
internationell persontrafik skulle öppnas för konkurrens.

(4) Detta direktiv avser ett öppnande av marknaden för inter-
nationell persontrafik på järnväg inom gemenskapen och
det bör därför inte beröra trafik mellan en medlemsstat och
ett tredjeland. Medlemsstaterna bör dessutom från detta
direktivs tillämpningsområde kunna utesluta trafik som
transiterar gemenskapen.

(5) Den internationella järnvägstrafiken uppvisar i dag stora
kontraster. Fjärrtrafiken (t.ex. nattåg) har problem och
järnvägsföretagen som driver dem har nyligen lagt ned tra-
fiken på flera av dessa linjer för att begränsa förlusterna.
Samtidigt har den internationella snabbtågstrafiken ökat
kraftigt och denna utveckling väntas hålla i sig i och med
utbyggnaden och sammankopplingen av det transeurope-
iska snabbtågsnätet till år 2010. I båda fallen är emellertid
konkurrensen från lågprisflygbolagen hård. Det är därför
absolut nödvändigt att stimulera till nya initiativ genom att
främja konkurrensen mellan järnvägsföretagen.

⁽¹⁾ EUT C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005
(EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 460), rådets gemensamma ståndpunkt av
den 24 juli 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 30), Europaparlamen-
tets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT),
Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007
och rådets beslut av den 26 september 2007.

⁽⁴⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv
2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv
2004/49/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220,
21.6.2004, s. 16).

- (6) Det är inte möjligt att öppna marknaden för internationell persontrafik utan att i detalj reglera tillträdet till infrastrukturen, väsentligt förbättra driftskompatibiliteten och fastställa stränga säkerhetsregler för järnvägstrafiken på nationell och europeisk nivå. Allt detta har nu gjorts i och med genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG ⁽¹⁾ av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG ⁽²⁾ av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG ⁽³⁾ av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG, direktiv 2001/14/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾. Det är nödvändigt att denna nya rättsliga ram stöds av etablerad, konsoliderad praxis vid det datum som föreslås för öppnandet av marknaden för internationell persontrafik. Detta kommer att kräva en viss tid. Målsättningen för öppnandet av marknaden bör därför vara den 1 januari 2010.
- (7) Det finns mycket få direkta järnvägsförbindelser där tåget inte stannar någonstans längs sträckan. Vid resor med mellanliggande stopp måste nya marknadsaktörer tillåtas ta upp och lämna av passagerare längs linjen för att garantera att sådan verksamhet får en realistisk möjlighet att bli ekonomiskt bärkraftig och för att potentiella konkurrenter inte ska missgynnas i förhållande till de befintliga järnvägsföretag som har rätt att ta upp och lämna av passagerare längs sträckan. Denna rättighet bör inte påverka tillämpningen av gemenskapsbestämmelser och nationella regler som rör konkurrenspolitik.
- (8) Införandet av sådana nya internationella förbindelser med öppet tillträde och med mellanliggande stopp bör inte medföra att marknaden för inhemsk persontrafik öppnas, utan bör endast inriktas på stopp utmed den internationella sträckan. Endast förbindelser vilkas huvudsakliga syfte är att befordra passagerare på internationell resa bör därför införas. Vid avgörandet av huruvida detta är förbindelsens huvudsakliga syfte bör kriterier som till exempel den andel av omsättning och volym som härrör från inhemsk eller internationell befordran av passagerare samt förbindelsens längd beaktas. Detta avgörande bör göras av respektive nationellt regleringsorgan på begäran av en berörd part.
- (9) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg ⁽⁵⁾ har medlemsstater och de lokala myndigheter möjlighet att ingå avtal om allmänna tjänster. Dessa avtal kan ge exklusiva rättigheter att bedriva viss trafik. Det är därför nödvändigt att garantera överensstämmelse mellan bestämmelserna i den förordningen och principen om öppnandet av marknaden för internationell persontrafik för konkurrens.
- (10) Att öppna den internationella persontrafiken för konkurrens, vilket inkluderar rätten att ta upp passagerare vid varje station utmed en internationell förbindelse och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, kan få konsekvenser för organisering och finansiering av persontrafik på järnväg som tillhandahålls enligt ett avtal om allmänna tjänster. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att på begäran av de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster begränsa rätten till tillträde till marknaden, om denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för dessa avtal om allmänna tjänster och det berörda regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG ger sitt godkännande på grundval av en objektiv ekonomisk analys.
- (11) Vissa medlemsstater har redan vidtagit åtgärder i riktning mot att öppna marknaden för persontrafik på järnväg genom överskådlig öppen konkurrensutsatt upphandling av tillhandahållande av vissa av dessa tjänster. De bör inte vara tvungna att tillhandahålla fullständigt öppet tillträde till internationell persontrafik, eftersom denna konkurrens om rätten att använda vissa järnvägslinjer har inneburit en tillräcklig prövning av marknadsvärdet av driften av denna trafik.
- (12) Vid bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster kan komma att äventyras, bör på förhand fastställda kriterier beaktas, till exempel lönsamhetskonsekvenserna för tjänster som ingår i avtalet om allmänna tjänster, inklusive konsekvenserna för nettokostnaderna för den behöriga offentliga myndighet som tilldelade avtalet, passagerarnas efterfrågan, biljettpriiser, arrangemang för utfärdande av biljetter, plats för och antal stopp på båda sidor om gränsen samt tidtabell och turtäthet för den föreslagna nya förbindelsen. Medlemsstaterna kan med iakttagande av en sådan bedömning och det berörda regleringsorganets beslut bevilja, ändra eller vägra rätten till tillträde till den internationella persontrafik ansökan gäller, inklusive uttag av en avgift från operatören av en ny internationell förbindelse för persontrafik i linje med den ekonomiska analysen och i enlighet med gemenskapsrätten och principerna om jämlikhet och icke-diskriminering.
- ⁽¹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.
⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 164. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 58.
⁽³⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.
⁽⁴⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.
⁽⁵⁾ Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

- (13) För att bidra till driften av persontrafik på järnväg på linjer där det föreligger en skyldighet att tillhandahålla allmänna tjänster, bör medlemsstater kunna låta de myndigheter som ansvarar för dessa tjänster ta ut en avgift på persontrafik som omfattas av dessa myndigheters behörighet. Denna avgift bör bidra till att finansiera de skyldigheter att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster vilka tilldelats i överensstämmelse med gemenskapsrätten. Den bör tas ut i enlighet med gemenskapsrätten, i synnerhet med iakttagande av principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet.
- (14) Regleringsorganet bör fungera så att eventuella intressekonflikter och all eventuell inblandning i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster undviks. Särskilt bör organets funktionella oberoende garanteras om det i organisatoriskt eller rättsligt avseende är nära kopplat till en behörig myndighet som deltar i tilldelning av det aktuella avtalet om allmänna tjänster. Regleringsorganets behörighet bör utvidgas till att omfatta bedömning av syftet med den internationella trafiken och när så är lämpligt de potentiella ekonomiska följderna för befintliga avtal om allmänna tjänster.
- (15) Detta direktiv utgör ytterligare ett steg i öppnandet av järnvägsmarknaden. Vissa medlemsstater har redan öppnat marknaden för internationell persontrafik på sitt territorium. I detta sammanhang bör detta direktiv inte tolkas så att det införs skyldigheter för dessa medlemsstater att före den 1 januari 2010 bevilja rätt till tillträde för järnvägsföretag med tillstånd i en medlemsstat där liknande rätt till tillträde inte har beviljats.
- (16) För att uppmuntra investeringar när det gäller tjänster som använder specialiserad infrastruktur, såsom höghastighetslinjer, behövs sökande kunna planera och kräva rättssäkerhet som motsvarar de omfattande, långsiktiga investeringar som detta innebär. Därför bör det göras möjligt för dessa företag att normalt ingå ramavtal med en löptid som uppgår till 15 år.
- (17) De nationella regleringsorganen bör utbyta information enligt artikel 31 i direktiv 2001/14/EG och om lämpligt i enskilda fall samordna principer och praxis för bedömningen av huruvida den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster äventyras. De bör successivt utarbeta riktlinjer på grundval av gjorda erfarenheter.
- (18) Tillämpningen av detta direktiv bör utvärderas på grundval av en rapport från kommissionen, vilken ska läggas fram två år efter det datum då marknaden för internationell persontrafik har öppnats. Denna rapport bör även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden för persontrafik.
- I rapporten bör kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs påverkan på avtal om allmänna tjänster och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen bör därvid beakta genomförandet av förordning (EG) nr 1370/2007 och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiktäthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). I sin rapport bör kommissionen i förekommande fall föreslå kompletterande åtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.
- (19) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra direktiv 91/440/EEG och 2001/14/EG bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (20) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anpassa bilagorna till dessa direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av dessa direktiv, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (21) En medlemsstat som saknar järnvägsnät och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden skulle åläggas en oproportionerlig och meningslös skyldighet om den var tvungen att införliva och genomföra direktiv 91/440/EEG och direktiv 2001/14/EG. Sådana medlemsstater bör därför, så länge som de inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra dessa direktiv.
- (22) Eftersom målet för det här direktivet, nämligen att utveckla gemenskapens järnvägar, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, med tanke på behovet av att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor för tillträde till infrastrukturen och beakta att driften av viktiga delar av järnvägsnätet har en uppenbar internationell dimension samt behovet av samordnade gränsöverskridande åtgärder, och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (23) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (24) Direktiven 91/440/EEG och 2001/14/EG bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 91/440/EEG ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

”4. Medlemsstaterna får från direktivets räckvidd undanta varje transitförbindelse med järnväg genom gemenskapen vilken börjar och slutar utanför gemenskapens territorium.”

2. I artikel 3 ska den fjärde strecksatsen utgå.

3. I artikel 3 ska följande strecksats läggas till efter femte strecksatsen:

— *internationell persontrafik*: persontrafik där tåget passerar minst en medlemsstats gräns och vars främsta syfte är att befordra passagerare mellan stationer i skilda medlemsstater. Tåget får kopplas ihop och/eller isär och olika sektioner får ha olika ursprung och olika destination, förutsatt att alla vagnar passerar minst en gräns,”

4. I artikel 3 ska följande strecksats läggas till efter sjätte strecksatsen:

— *transit*: passage genom gemenskapens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på gemenskapens territorium.”

5. I artikel 5.3 ska den första strecksatsen utgå.

6. I artikel 8 första stycket ska uttrycket ”och internationella sammanslutningar” utgå.

7. Artikel 10.1 ska utgå.

8. I artikel 10 ska följande punkter införas:

”3a. Järnvägsföretag som omfattas av artikel 2 ska senast den 1 januari 2010 beviljas rätt till tillträde till infrastrukturen i samtliga medlemsstater för att bedriva internationell persontrafik. Vid internationell persontrafik ska järnvägsföretagen ha rätt att ta upp passagerare vid varje station utmed den internationella sträckan och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat.

Rätten till tillträde till infrastrukturen i de medlemsstater i vilka andelen internationell passagerartrafik med tåg utgör mer än hälften av omsättningen för persontrafiken för järnvägsföretag i den medlemsstaten ska beviljas senast den 1 januari 2012.

Huruvida det huvudsakliga syftet med trafiken är att befordra passagerare mellan stationer i olika medlemsstater ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG på begäran av de berörda behöriga myndigheterna och/eller järnvägsföretagen.

3b. Medlemsstaterna får begränsa tillträdesrätten enligt punkt 3a för trafik mellan en avreseplats och en bestämmelseplats vilka omfattas av ett eller flera avtal om allmänna tjänster som överensstämmer med gällande gemenskapslagstiftning. En sådan begränsning får dock inte leda till en inskränkning av rätten att ta upp passagerare vid varje station utmed en internationell sträcka och att lämna av dem vid en annan, inbegripet stationer som ligger i samma medlemsstat, såvida inte utövandet av denna rätt skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmänna tjänster.

Huruvida den ekonomiska jämvikten skulle äventyras ska avgöras av det eller de berörda regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG på grundval av en objektiv ekonomisk analys och i förväg fastställda kriterier på begäran av

— den eller de behöriga myndigheter som tilldelade avtalet om allmänna tjänster,

— varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt denna artikel,

— infrastrukturförvaltaren, eller

— det järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster.

De behöriga myndigheterna och de järnvägsföretag som tillhandahåller de allmänna tjänsterna ska förse det eller de berörda regleringsorganen med de uppgifter som rimligen krävs för att fatta ett beslut. Regleringsorganet ska beakta de erhållna uppgifterna, i förekommande fall samråda med samtliga berörda parter, och meddela de berörda parterna sitt motiverade beslut inom en i förväg fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter senast två månader efter att ha mottagit alla relevanta uppgifter. Regleringsorganet ska motivera sitt beslut och ange inom vilken tidsperiod och på vilka villkor

— den eller de berörda behöriga myndigheterna,

— infrastrukturförvaltaren,

- det järnvägsföretag som genomför avtalet om allmänna tjänster, eller
- det järnvägsföretag som söker tillträde

får begära att beslutet omprövas.

3c. Medlemsstaterna får också begränsa rätten att ta upp och lämna av passagerare vid stationer inom samma medlemsstat längs en sträcka med internationell persontrafik, där en exklusiv rätt att befordra passagerare mellan dessa stationer har beviljats enligt ett koncessionsavtal som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och i överensstämmelse med tillämpliga principer i gemenskapslagstiftningen före den 4 december 2007. Denna begränsning får gälla under avtalets ursprungliga giltighetstid eller i 15 år, beroende på vilket som är kortast.

3d. Bestämmelserna i detta direktiv ska inte kräva att medlemsstaterna före den 1 januari 2010 beviljar den rätt till tillträde som avses i punkt 3a för järnvägsföretag och deras direkt eller indirekt kontrollerade dotterföretag med tillstånd i en medlemsstat där liknande rätt till tillträde inte har beviljats.

3e. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att se till att de beslut som avses i punkterna 3b, 3c och 3d kan bli föremål för rättslig prövning.

3f. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3b får medlemsstaterna, på de villkor som fastställs i denna artikel, tillåta den myndighet som ansvarar för persontrafik på järnväg att ta ut en avgift av de järnvägsföretag som bedriver persontrafik för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet och som utförs mellan två stationer i denna medlemsstat.

I detta fall ska de järnvägsföretag som bedriver inrikes eller internationell persontrafik på järnväg omfattas av samma avgift för trafikering av linjer som faller under denna myndighets behörighet.

Avgiften är avsedd att kompensera denna myndighet för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster som fastställts i avtal om allmänna tjänster vilka tilldelats i enlighet med gemenskapsrätten. De intäkter som en sådan avgift inbringar och som betalas i ersättning får inte överstiga vad som är nödvändigt för att helt eller delvis täcka kostnaden i samband med den aktuella skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra dessa skyldigheter.

Uttaget av avgiften ska vara förenligt med gemenskapsrätten och i synnerhet iakttä principerna om rättvisa, öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet, särskilt vad gäller

förhållandet mellan tjänstens genomsnittliga pris för passageraren och avgiftsnivån. De totala avgifter som tagits ut enligt denna punkt får inte äventyra den ekonomiska bärkraften för den persontrafik på järnväg som de tas ut på.

De berörda myndigheterna ska spara de uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa att avgifternas ursprung och användningen av dem kan spåras. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om detta.”

9. Artikel 10.8 ska ersättas med följande:

”8. Senast den 1 januari 2009 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av detta direktiv för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Denna rapport ska behandla

- genomförandet av detta direktiv i medlemsstaterna, särskilt dess konsekvenser i de medlemsstater som avses i punkt 3a andra stycket, och hur de olika berörda organens arbete faktiskt har fungerat,
- marknadsutvecklingen, särskilt internationella trafiktrender, trafikverksamhet och alla marknadsaktörers andel på marknaden, inbegripet nya marknadsaktörer.”

10. I artikel 10 ska följande punkt läggas till:

”9. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av bestämmelserna i punkterna 3a–3f för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Tillämpningen av detta direktiv ska utvärderas på grundval av en rapport som kommissionen ska lägga fram två år efter det datum då marknaden för internationell persontrafik har öppnats.

Denna rapport ska även innehålla en utvärdering av marknadsutvecklingen, inbegripet läget när det gäller förberedelserna inför ett ytterligare öppnande av järnvägsmarknaden. I rapporten bör kommissionen även analysera olika modeller för att organisera denna marknad och detta direktivs påverkan på avtal om allmänna tjänster och finansieringen av sådana avtal. Kommissionen ska därvid beakta genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 [om kollektivtrafik på järnväg och väg] (*) och de faktiska skillnaderna mellan medlemsstaterna (trafiknätets täthet, antal passagerare, genomsnittlig resväg). I sin rapport ska kommissionen i förekommande fall föreslå kompletterande åtgärder för att underlätta varje sådant öppnande och utvärdera verkningarna av alla sådana åtgärder.

(*) EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.”

11. Artikel 11.2 ska ersättas med följande:

"2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör anpassning av dess bilagor ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 11a.3."

12. Artikel 11a.3 ska ersättas med följande:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

13. I artikel 15 ska följande stycke läggas till:

"Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium."

Artikel 2

Direktiv 2001/14/EG ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.3 ska följande punkt läggas till:

"e) Järnvägstransporter som transiterar genom gemenskapen."

2. I artikel 2 ska följande punkt läggas till:

"n) *transit*: passage genom gemenskapens territorium utan att lasta eller lossa gods och/eller utan att ta upp eller lämna av passagerare på gemenskapens territorium."

3. I artikel 13 ska följande punkt läggas till:

"4. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva internationell persontrafik enligt artikel 3 i direktiv 91/440/EEG ska den informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen. För att möjliggöra bedömningen av syftet med den internationella persontrafiken mellan stationer i olika medlemsstater och de potentiella ekonomiska fördelarna för befintliga avtal om allmänna tjänster ska regleringsorganen se till att information ges till de behöriga myndigheter som har beviljat persontrafik på järnväg enligt ett avtal om allmänna tjänster, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträde enligt artikel 10.3 b i direktiv 91/440/EEG och varje järnvägsföretag som utför avtalet om allmänna tjänster på denna internationella persontrafiklinje."

4. Artikel 17.5 ska ersättas med följande:

"5. Ramavtal ska i princip omfatta en period om fem år och ska kunna förnyas för perioder av samma längd som den ursprungliga giltighetstiden. Infrastrukturförvaltaren får

samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än fem år ska vara motiverad av att affärskontrakt, särskilda investeringar eller risker föreligger.

5a. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 24 vilken kräver omfattande och långsiktiga investeringar, vilka motiverats av sökanden, får ramavtal gälla under en period om 15 år. En längre period än 15 år ska endast kunna tillåtas i exceptionella fall, i synnerhet när det gäller omfattande och långsiktiga investeringar och särskilt när dessa omfattas av åtaganden i avtal, däribland en flerårig amorteringsplan.

Sökandens krav kan i detta fall nödvändiggöra en ingående beskrivning av de kapacitetssegenskaper – inklusive turtäthet, volym och tåglägenas kvalitet – som ska tillhandahållas sökanden under ramavtalets löptid. Infrastrukturförvaltaren får minska den reserverade kapacitet som under minst en månad har utnyttjats mindre än den tröskelkvot som anges i artikel 27.

Från och med den 1 januari 2010 får ett initialt ramavtal upprättas för en femårsperiod, som kan förnyas en gång, på grundval av de kapacitetssegenskaper som utnyttjas av sökande som bedriver trafik före den 1 januari 2010, för att särskilda investeringar eller förekomsten av affärskontrakt ska beaktas. Det regleringsorgan som avses i artikel 30 ska vara ansvarigt för att bevilja ikraftträdande av ett sådant avtal."

5. I artikel 30.1 ska följande mening läggas till före den sista meningen:

"Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om offentliga tjänster."

6. Artikel 34.3 ska ersättas med följande:

"3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör anpassning av dess bilagor ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 35.3."

7. Artikel 35.3 ska ersättas med följande:

"3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet."

8. I artikel 38 ska följande stycke läggas till:

"Skyldigheterna att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta, så länge som inget järnvägsnät upprättats på deras territorium."

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 4 juni 2009. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När medlemsstaterna antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texterna till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Bestämmelserna i artikel 1.2, 1.5, 1.6 och 1.7 ska tillämpas från och med den 1 januari 2010.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
M. LOBO ANTUNES
Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2007/59/EG

av den 23 oktober 2007

om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av
det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände
den 31 juli 2007 ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG ⁽⁴⁾ av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta säkerhetsstyrningssystem för att se till att järnvägssystemet åtminstone kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de nationella säkerhetsbestämmelserna och de säkerhetskrav som fastställs i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna tillämpas. Detta säkerhetsstyrningssystem omfattar bland annat program för utbildning av personal och system som svarar för att personalens kvalifikationer bibehålls och att arbetsuppgifterna utförs på korrekt sätt.
- (2) Enligt direktiv 2004/49/EG måste järnvägsföretag inneha säkerhetsintyg för att få tillträde till järnvägsinfrastruktur.
- (3) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁵⁾ har järnvägsföretag med tillstånd sedan den 15 mars 2003 haft rätt till tillträde till det transeuropeiska godstrafiknätet för att utföra internationella godstransporter och kommer,

senast från och med 2007, att få rätt till tillträde till hela nätet för att utföra inhemska och internationella godstransporter. Denna successiva utvidgning av rätten till tillträde kommer oundvikligen att leda till en ökad rörlighet över de nationella gränserna för lokförare. Detta kommer att medföra en ökande efterfrågan på förare med utbildning och behörighet att utöva sitt yrke i mer än en medlemsstat.

- (4) En studie som kommissionen genomförde 2002 visade att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. För att komma till rätta med dessa skillnader och samtidigt upprätthålla den nuvarande höga säkerheten i järnvägssystemet i gemenskapen bör följaktligen gemenskapsbestämmelser antas om behörighetsprövning av lokförare.
- (5) Sådana gemenskapsbestämmelser bör också bidra till målen för gemenskapens politik i fråga om arbetstagarnas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, samtidigt som all snedvridning av konkurrensen måste undvikas.
- (6) Syftet med dessa gemensamma bestämmelser bör framför allt vara att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater, men också att göra det lättare för dem att flytta mellan olika järnvägsföretag. Bestämmelserna bör också generellt göra det lättare för alla aktörer inom järnvägssektorn att erkänna förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Det är därför väsentligt att det fastställs minimikrav som bör uppfyllas av dem som vill erhålla förarbevis eller harmoniserade kompletterande intyg.
- (7) Detta direktiv är ett resultat av, och i stora delar grundat på, den gemensamma historiska överenskommelsen mellan Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) om vissa aspekter av arbetsvillkoren för mobila arbetstagare sysselsatta i gränsöverskridande driftskompatibel trafik ⁽⁶⁾.
- (8) Även om en medlemsstat beslutar att direktivet inte ska omfatta förare som uteslutande arbetar inom vissa kategorier av järnvägssystem, järnvägsnät eller infrastruktur bör detta inte på något sätt inskränka denna medlemsstats skyldighet att respektera förarbevisets giltighet inom Europeiska unionens hela territorium eller det harmoniserade kompletterande intygets giltighet inom den berörda infrastrukturen.

⁽¹⁾ EUT C 221, 8.9.2005, s. 64.

⁽²⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005 (EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 464), rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 september 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 42), Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT), Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007 och rådets beslut av den 26 september 2007.

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

⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁶⁾ EUT L 195, 27.7.2005, s. 18.

- (9) Kraven bör omfatta åtminstone en lägsta ålder för förare, fysisk och yrkesmässig psykisk lämplighet, yrkeserfarenhet, kunskaper om vissa frågor som är av betydelse för framförande av tåg samt kunskaper om den infrastruktur som ska trafikeras och om det språk som används där.
- (10) För att göra den utbildning som lokförare ska genomgå för att erhålla ett harmoniserat kompletterande intyg mer kostnadseffektiv bör den i den utsträckning som detta är möjligt och önskvärt ur säkerhetssynvinkel inriktas på de särskilda arbetsuppgifter som föraren ska utföra, t.ex. växling, underhåll, persontrafik eller godstrafik. När Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad "byrån") utvärderar direktivets genomförande bör den bedöma behovet av att ändra utbildningskraven i bilagan så att de bättre återspeglar marknadens nya framväxande struktur.
- (11) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som utfärdar harmoniserade kompletterande intyg får själva tillhandahålla utbildning avseende allmänna yrkeskunskaper, språkkunskaper samt kunskaper om rullande materiel och infrastruktur. När det gäller prov bör dock alla intressekonflikter undvikas, utan att utesluta möjligheten att en examinator kan tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar det harmoniserade kompletterande intyget.
- (12) I enlighet med artikel 13.4 i direktiv 2004/49/EG har järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ansvar för utbildningsnivån hos de lokförare som de har anställt. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna bör därför ta hänsyn till den utbildning och den kompetens som dessa lokförare förvärvat tidigare, i enlighet med artikel 13.3 i det direktivet. Det är även viktigt att se till att tillräckligt många lokförare utbildas. I detta sammanhang är det emellertid också nödvändigt att vidta åtgärder för att säkerställa att investeringar som ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har gjort i en lokförares utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar detta järnvägsföretag eller denna infrastrukturförvaltare, inte otillbörligen kommer ett annat järnvägsföretag eller en annan infrastrukturförvaltare till del. Dessa åtgärder kan vara av olika slag, som t.ex. nationell lagstiftning, kollektivavtal, villkor i avtal mellan lokförare och arbetsgivare, eller även avtal som reglerar villkoren för att överföra en lokförare från ett företag till ett annat, under förutsättning att lokförarna är part i dessa avtal.
- (13) Personalens kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet är föremål för utveckling i samband med direktiven om driftskompatibilitet, särskilt som en del av TSD om drift och trafikledning. Det finns ett behov av att se till att dessa TSD och bilagorna till detta direktiv överensstämmer. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att ändra eller anpassa de berörda TSD till detta direktiv och dess bilagor genom att använda de förfaranden som anges i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg⁽²⁾.
- (14) För att öka arbetstagarnas fria rörlighet och säkerheten på gemenskapens järnvägar, bör särskild uppmärksamhet ägnas åt annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter på lok och tåg. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter uppfyller minimikraven i TSD om drift och trafikledning. Med beaktande av de nationella genomförandeplaner som medlemsstaterna ska lämna i samband med genomförandet av dessa TSD bör byrån fastställa möjliga alternativ för behörighetsprövning av sådan annan ombordpersonal och göra en utvärdering av dessa olika alternativ. På grundval av denna rapport bör kommissionen, om det är lämpligt, lägga fram ett förslag om villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter.
- (15) De krav som hör till förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg enligt detta direktiv bör endast avse de rättsliga förutsättningarna för att föraren ska få behörighet att framföra ett tåg. Alla övriga lagliga krav som är förenliga med gemenskapens lagstiftning och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt när det gäller järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, infrastruktur och rullande materiel bör också uppfyllas innan en förare får framföra ett tåg på en särskild infrastruktur.
- (16) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽³⁾ eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter⁽⁴⁾.

(1) EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

(2) EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG.

(3) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

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

- (17) För att garantera nödvändig enhetlighet och öppenhet bör gemenskapen fastställa en gemensam modell för förarbevis, som ömsesidigt erkänns av medlemsstaterna, och som styrker att föraren dels uppfyller vissa minimikrav, dels har yrkeskvalifikationer och språkkunskaper. Det bör överlåtas till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att utfärda förarbevis och till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att utfärda harmoniserade kompletterande intyg.
- (18) Byrån bör även undersöka om ett smartkort kan användas i stället för förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Fördelen med ett sådant smartkort är att förarbeviset och intygen skulle kunna kombineras i ett enda kort och samtidigt kunna användas för andra ändamål, antingen på säkerhetsområdet eller för arbetsledning av förare.
- (19) Säkerhetsmyndigheterna bör utnyttja all information i förarbevis, harmoniserade kompletterande intyg och i registren över förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg för att underlätta bedömningen av den behörighetsprövning av personal som föreskrivs i artiklarna 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG samt för att påskynda utfärdandet av de säkerhetsintyg som föreskrivs i de artiklarna.
- (20) Anställning av lokförare som behörighetsprovats i enlighet med detta direktiv bör inte befria järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare från skyldigheten att inrätta system för övervakning och intern kontroll av sina lokförares kvalifikationer och uppförande i enlighet med artikel 9 i och bilaga III till direktiv 2004/49/EG och bör ingå i det systemet. Det harmoniserade kompletterande intyget bör inte befria järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare från deras ansvar för säkerheten och särskilt för personalutbildningen.
- (21) Vissa företag tillhandahåller lokförartjänster till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I dessa fall bör det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren tjänstgör enligt avtal ansvara för att denne har tillstånd och är behörighetsprövad i enlighet med detta direktiv.
- (22) För att järnvägstrafiken ska fortsätta att fungera väl bör lokförare, som redan utövar sitt yrke innan detta direktiv träder i kraft, under en övergångsperiod få behålla de tillstånd de redan har.
- (23) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör undvikas när de tillstånd att framföra fordon som utfärdats för förare innan bestämmelserna i detta direktiv började tillämpas ska ersättas med harmoniserade kompletterande intyg och förarbevis som överensstämmer med detta direktiv. Därför bör tidigare utfärdade tillstånd att framföra fordon i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen bör beakta varje förares eller förargrups kvalifikationer och erfarenhet när dessa tillstånd ska ersättas. Det utfärdande organet bör, på grundval av kvalifikationer och/eller erfarenhet, besluta om föraren eller förargruppen behöver genomgå ytterligare prov och/eller utbildning innan de kan erhålla sina nya förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Det utfärdande organet bör därför avgöra huruvida kvalifikationerna och/eller erfarenheten är tillräckliga för utfärdande av de förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg som krävs, utan att ytterligare prov eller utbildning behövs.
- (24) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör även undvikas när lokförare byter arbetsgivare. Ett järnvägsföretag som anställer en lokförare bör beakta dennes tidigare kvalifikationer och i största möjliga utsträckning undvika ytterligare prov eller utbildning.
- (25) Detta direktiv bör inte ge rätt till ömsesidigt erkännande av tillstånd att framföra fordon som förare har fått innan detta direktiv började tillämpas, dock utan att det påverkar tillämpningen av den allmänna ordning för ömsesidigt erkännande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer ⁽¹⁾ och som ska fortsätta att gälla tills övergångsperioden löper ut.
- (26) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽²⁾.
- (27) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att fastställa villkor och nödvändiga kriterier för genomförandet av detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
-
- ⁽¹⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 22. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/100/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 141).
- ⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (28) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iaktta de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för att anta gemenskapskriterier för val av prov och examinatorener enligt bestämmelserna i detta direktiv och för att enligt bestämmelser i direktivet anpassa dess bilagor till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- (29) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽¹⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (30) Medlemsstaterna bör svara för kontroller av att direktivet följs och för att lämpliga åtgärder vidtas om en förare bryter mot villkoren i direktivet.
- (31) Medlemsstaterna bör fastställa lämpliga sanktioner vid överträdelse av nationella bestämmelser för genomförande av direktivet.
- (32) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att upprätta ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg för person- och godsbefordran, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av direktivets omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (33) Av kostnadseffektivitetsskäl kan det vara lämpligt att under en begränsad tidsperiod undanta lokförare som uteslutande utövar sitt yrke i en enda medlemsstat från tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv om dessa förare skyldighet att inneha förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg i överensstämmelse med detta direktiv. De villkor som gäller för dessa undantag bör fastställas klart.
- (34) En medlemsstat som saknar järnvägsnät, och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden, skulle åläggas en orimlig och onödig skyldighet om den tvingades införliva och genomföra detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför, så länge som de inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

MÅL, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Mål

I detta direktiv fastställs villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av lokförare för framförande av lok och tåg på gemenskapens järnvägssystem. I direktivet fastställs de uppgifter som åligger medlemsstaternas behöriga myndigheter, lokförare och andra aktörer inom järnvägssektorn, framför allt järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och utbildningsanstalter.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Detta direktiv gäller lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet inom gemenskapen och som arbetar för järnvägsföretag som ska inneha säkerhetsintyg eller för infrastrukturförvaltare som ska inneha säkerhetstillstånd.

2. Medlemsstaterna får inte, på grundval av nationella bestämmelser för annan ombordpersonal på godståg, hindra godståg från att passera gränserna eller från att tillhandahålla inhemska transporttjänster på deras territorium.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7 får medlemsstaterna från de bestämmelser som de inför vid genomförandet av detta direktiv undanta de lokförare som uteslutande arbetar på:

- Tunnelbanor, spårvagnar och andra spårvägssystem i tätorter.
- Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och som enbart är avsedda för person- och godstransport i lokal-, stads- och förortstrafik.
- Privatägd järnvägsinfrastruktur som trafikeras enbart av sina ägare för egen godstransport.
- Banavsnitt som tillfälligt är stängda för normal trafik i syfte att underhålla, modernisera eller förnya järnvägssystemet.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- behörig myndighet*: den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i direktiv 2004/49/EG.

⁽¹⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) *lokförare* eller *förare*: person som är kapabel och behörig att framföra tåg, inbegripet lok, växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll eller tåg för person- eller godsbefordran på ett självständigt, ansvarsfullt och säkert sätt.
- c) *annan ombordpersonal med säkerhetskritiska uppgifter*: personal ombord på tåget som inte är lokförare, men som hjälper till att säkerställa tågets samt resenärernas och det transporterade godsets säkerhet.
- d) *järnvägssystem*: hela järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer enligt definitionen i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- e) *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som framför allt ansvarar för inrättande och underhåll av järnvägsinfrastruktur eller delar av den, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG, vilket även kan omfatta förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.
- f) *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur⁽¹⁾, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för dragkraft. Begreppet omfattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
- g) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)*: specifikationer som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de grundläggande kraven ska uppfyllas och för att driftskompatibiliteten ska tryggas hos de transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg och för konventionella tåg som definieras i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- h) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004⁽²⁾.
- i) *säkerhetsintyg*: intyg utfärdat åt järnvägsföretag av en behörig myndighet i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.
- j) *intyg*: harmoniserat kompletterande intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra.
- k) *säkerhetstillstånd*: tillstånd utfärdat åt infrastrukturförvaltare av en behörig myndighet i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
- l) *utbildningsanstalt*: enhet som är ackrediterad eller som den behöriga myndigheten erkänt för genomförande av kurser.

KAPITEL II

BEHÖRIGHETSPRÖVNING AV FÖRARE

Artikel 4

Gemenskapsmodell för behörighetsprövning

1. En lokförare ska ha den lämplighet och de kvalifikationer som krävs för att få framföra tåg, och ska inneha följande handlingar:
 - a) Ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller minimikrav i fråga om medicinsk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer. I förarbeviset ska förarens identitet fastställas och utfärdande myndighet samt bevisets giltighetstid anges. Förarbeviset ska uppfylla kraven i bilaga I, fram till dess att gemenskapsmodellen för behörighetsprövning antas enligt punkt 4.
 - b) Ett eller fler intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra. Varje intyg ska uppfylla kraven i bilaga I.
2. Kravet på att inneha ett intyg för en särskild del av infrastrukturen ska dock inte gälla i nedan uppräknade undantagsfall, under förutsättning att en annan förare som är innehavare av ett giltigt intyg för den berörda infrastrukturen sitter bredvid föraren under framförandet
 - a) när en störning i järnvägstjänsterna nödvändiggör omdirigering av tåg i trafik eller underhåll av spår, enligt infrastrukturförvaltarens specifikationer,
 - b) vid speciella, enstaka tjänster där historiska tåg används,
 - c) vid speciella, enstaka godstjänster, förutsatt att detta godkänns av infrastrukturförvaltaren,
 - d) vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg eller lok,
 - e) under förarutbildning och förarprov.

⁽¹⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/49/EG.

⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

Järnvägsföretaget ska självt besluta om användningen av denna möjlighet och denna får inte påtvingas vare sig av den berörda infrastrukturförvaltaren eller av den behöriga myndigheten.

Om en extra förare används i enlighet med ovanstående ska infrastrukturförvaltaren ha informerats i förväg.

3. Intyget ska ge behörighet till framförande i en eller flera av följande kategorier:

a) A: växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll och lok när de används för växling.

b) B: befordran av passagerare och/eller gods.

Ett intyg får innehålla ett tillstånd för alla kategorier och omfatta alla koder som avses i punkt 4.

4. Senast den 4 december 2008 ska kommissionen, på grundval av ett utkast som utarbetats av byrån, anta en gemenskapsmodell för förarbeviset, intyget och den bestyrkta kopian av intyget, och även besluta om dess fysiska utformning, med beaktande av åtgärder mot förfalskning. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

Senast den 4 december 2008 ska kommissionen anta de åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på gemenskapskoderna för de olika typerna i kategorierna A och B enligt punkt 3 i denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3, på grundval av en rekommendation från byrån..

Artikel 5

Bestämmelser om bedrägeribekämpning

De behöriga myndigheterna och de utfärdande organen ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra risker för förfalskning av förarbevis och intyg samt manipulering av det register som avses i artikel 22.

Artikel 6

Äganderätt, språk och utfärdande organ

1. Ett förarbevis ska vara innehavarens egendom och ska utfärdas av den behöriga myndighet som definieras i artikel 3 a. Om den behöriga myndigheten eller dess representant utfärdar ett förarbevis på ett nationellt språk som inte är ett gemenskapsspråk ska en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av myndigheten/representanten och därvid använda ett av gemenskapsspråken.

2. Ett intyg ska utfärdas av det järnvägsföretag eller av den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Intyget ska vara det utfärdande företags eller den utfärdande förvaltarens egendom. Förare ska emellertid i

enlighet med artikel 13.3 i direktiv 2004/49/EG ha rätt att erhålla en bestyrkt kopia. Om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare utfärdar ett förarbevis på ett nationellt språk som inte är ett gemenskapsspråk ska en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av företaget/förvaltaren, där ett av gemenskapsspråken används.

Artikel 7

Geografisk giltighet

1. Ett förarbevis ska gälla inom gemenskapens hela territorium.

2. Ett intyg ska gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i detta.

Artikel 8

Erkännande av intyg som innehas av lokförare från tredjeland

Intyg som innehas av lokförare från tredjeland som uteslutande framför tåg på banavsnitt som passerar en medlemsstats gräns får erkännas av denna medlemsstat i enlighet med bilaterala avtal med detta tredjeland.

KAPITEL III

VILLKOR FÖR ERHÅLLANDE AV FÖRARBEVIS OCH INTYG

Artikel 9

Minimikrav

1. För erhållande av förarbevis måste minimikraven i artiklarna 10 och 11 vara uppfyllda. För erhållande av intyg och för att detta intyg fortsättningsvis ska vara giltigt måste förarbevis innehas och minimikraven i artiklarna 12 och 13 vara uppfyllda.

2. En medlemsstat får tillämpa strängare krav för utfärdande av förarbevis på sitt eget territorium. Den ska dock i enlighet med artikel 7 erkänna förarbevis som utfärdats av andra medlemsstater.

Avsnitt I

Förarbevis

Artikel 10

Minimiålder

Medlemsstaterna ska fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. Medlemsstaterna får dock utfärda förarbevis till sökande som fyllt 18 år, men giltigheten ska då vara begränsad till den utfärdande medlemsstatens territorium.

Artikel 11

Grundläggande krav

1. Utöver en avslutad och godkänd nioårig utbildning (primär och sekundär) ska de som ansöker om förarbevis ha genomgått och blivit godkända i en grundutbildning som motsvarar nivå 3 enligt rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG ⁽¹⁾.

2. Den fysiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Undersökningen ska omfatta minst de kriterier som anges i avsnitt 1.1, 1.2, 1.3 och 2.1 i bilaga II.

3. Den yrkesmässiga psykiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en psykolog eller en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Undersökningen ska omfatta minst de punkter som anges i avsnitt 2.2 i bilaga II.

4. Den sökande ska styrka sina allmänna yrkeskvalifikationer genom att ha blivit godkänd i ett prov som omfattar minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga IV.

Avsnitt II

Intyg

Artikel 12

Språkkunskaper

Kravet på språkkunskaper enligt bilaga VI ska vara uppfyllt för den infrastruktur för vilken intyget gäller.

Artikel 13

Krav för yrkesbehörighet

1. Sökanden ska ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande materiel som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga V.

2. Sökanden ska ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den infrastruktur som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga VI. I tillämpliga fall ska provet även omfatta språkkunskaper i enlighet med avsnitt 8 i bilaga VI.

⁽¹⁾ EGT L 199, 31.7.1985, s. 56.

3. Sökanden ska delta i utbildning som ges av järnvägsföretaget eller av infrastrukturförvaltaren i det säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i direktiv 2004/49/EG.

KAPITEL IV

FÖRFARANDE FÖR ERHÅLLANDE AV FÖRARBEVIS OCH INTYG

Artikel 14

Erhållande av förarbevis

1. Den behöriga myndigheten ska offentliggöra vilket förfarande som ska följas för erhållande av förarbevis.

2. Varje ansökan om förarbevis ska tillställas den behöriga myndigheten av sökanden själv eller av någon enhet för dennes räkning.

3. En ansökan till den behöriga myndigheten får avse utfärdande av ett nytt bevis, en uppdatering av uppgifterna i beviset, en förnyelse eller en dubblett.

4. Den behöriga myndigheten ska utfärda beviset snarast möjligt och senast inom en månad efter att den mottagit samtliga erforderliga handlingar.

5. Ett bevis ska vara giltigt i 10 år, om inte annat följer av artikel 16.1.

6. Ett bevis ska utfärdas i ett enda exemplar. Dubletter av ett bevis får bara utfärdas av den behöriga myndigheten efter ansökan.

Artikel 15

Erhållande av ett intyg

Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska fastställa sina egna förfaranden för att utfärda eller uppdatera intyg i enlighet med detta direktiv, som en del av dess säkerhetsstyrningssystem samt förfaranden för överklagande som gör att förare kan begära omprövning av ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfälligt återkallande eller återkallande av ett intyg.

Om parterna inte kommer överens får de begära prövning av den behöriga myndigheten eller oberoende överklagandeorgan.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltaren ska utan dröjsmål uppdatera intyget så snart intygsinnehavaren har fått ytterligare behörighet för rullande materiel eller infrastruktur.

Artikel 16

Regelbundna kontroller

1. För att ett förarbevis ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artikel 11.2 och 11.3. Beträffande medicinska krav ska minimiintervallen iakttagas i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 3.1 i bilaga II. Dessa hälsokontroller ska utföras av, eller under överinseende av, läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Beträffande allmänna yrkeskunskaper ska bestämmelserna i artikel 23.8 tillämpas.

När ett förarbevis förnyas ska den behöriga myndigheten kontrollera i det register som avses i artikel 22.1 a att föraren uppfyller de krav som avses i det första stycket i denna punkt.

2. För att ett intyg ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artiklarna 12 och 13. Frekvensen av dessa prov och/eller kontroller ska fastställas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är anställd eller tjänstgör enligt annat avtal i enlighet med dess eget säkerhetsstyrningssystem, och överensstämmer med de minimiintervaller som anges i bilaga VII.

För var och en av dessa kontroller ska det utfärdande organet – genom en anteckning i intyget och i det register som avses i artikel 22.2 a – bestyrka att föraren uppfyller de krav som avses i det första stycket i denna punkt.

3. Vid utebliven kontroll eller negativt resultat ska förfarandet i artikel 18 tillämpas.

Artikel 17

Upphörande av anställning

När en förare slutar arbeta hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska detta eller denna utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten.

Förarbeviset ska fortsätta att gälla förutsatt att villkoren i artikel 16.1 uppfylls.

Ett intyg ska upphöra att gälla när innehavaren slutar sin anställning som förare. Innehavaren ska emellertid få en bestyrkt kopia av detta intyg och alla handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer, erfarenhet och yrkesbehörighet. När ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare utfärdar ett intyg till föraren ska dessa handlingar beaktas.

Artikel 18

Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares övervakning av förare

1. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att se till och kontrollera att de förare de anställer eller kontrakterar har giltiga förarbevis och intyg.

De ska inrätta ett system för övervakning av sina förare. Om utfallet av en sådan övervakning blir att en förares kvalifikationer och giltigheten i hans eller hennes förarbevis eller intyg ifrågasätts, ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omedelbart vidta erforderliga åtgärder.

2. Om en förare anser att hans eller hennes hälsotillstånd inte lämpar sig för att utföra arbetet ska han eller hon omedelbart meddela, beroende på vilket som är lämpligt, järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om detta.

Så snart ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inser eller informeras av en läkare om att en förares hälsotillstånd har försämrats till den grad att hans eller hennes lämplighet ifrågasätts ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet den undersökning som anges i avsnitt 3.1 i bilaga II, och om nödvändigt återkalla intyget och uppdatera registret som anges i artikel 22.2. Dessutom ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren säkerställa att förarna inte vid någon tidpunkt under sin tjänstgöring är under inflytande av något ämne som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Den behöriga myndigheten ska omedelbart informeras om arbetsoförmåga som varar längre än tre månader.

KAPITEL V

BEHÖRIG MYNDIGHET – UPPGIFTER OCH BESLUT

Artikel 19

Den behöriga myndighetens uppgifter

1. Den behöriga myndigheten ska fullgöra följande uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt:

- a) Utfärda och uppdatera förarbevis och tillhandahålla dubblett-exemplar i enlighet med artiklarna 6 och 14.
- b) Säkerställa regelbundna prov och/eller kontroller i enlighet med artikel 16.1.
- c) Tillfälligt återkalla och återkalla förarbevis och tillstålla det utfärdande organet en motiverad begäran om tillfälligt återkallande av intyg i enlighet med artikel 29.
- d) Om den utsetts härtill av medlemsstaten, erkänna personer eller organ enligt artiklarna 23 och 25.

- e) Se till att ett register över personer och organ som ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20 offentliggörs och uppdateras.
- f) Se till att ett register över förarbevis i enlighet med artiklarna 16.1 och 22.1 förs och uppdateras.
- g) Övervaka processen för kvalitetssäkring av förarna i enlighet med artikel 26.
- h) Utföra inspektioner i enlighet med artikel 29.
- i) Fastställa nationella kriterier för examinatore i enlighet med artikel 25.5.

Den behöriga myndigheten ska snabbt besvara förfrågningar och utan dröjsmål meddela sina framställningar om kompletterande uppgifter i samband med handläggningen av ansökningar om förarbevis.

2. Den behöriga myndigheten får inte delegera de uppgifter som avses i punkt 1 c, g och i till tredje part.

3. Uppgifterna ska delegeras på ett öppet redovisat och icke-diskriminerande sätt och detta får inte ge upphov till intressekonflikter.

4. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut de uppgifter som avses i punkt 1 a eller b till ett järnvägsföretag, ska minst ett av följande villkor iakttas:

- a) Järnvägsföretaget utfärdar förarbevis enbart till sina egna förare.
- b) Järnvägsföretaget åtnjuter inte ensamrätt inom det berörda territoriet för någon av de uppgifter som delegerats eller lagts ut på entreprenad.

5. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad, är den som uppgifterna delegerats till eller entreprenören vid utförandet av sina uppgifter förpliktad att fullgöra de skyldigheter som enligt detta direktiv åligger den behöriga myndigheten.

6. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad, ska den inrätta ett system för kontroll av hur uppgifterna har utförts och se till att villkoren i punkterna 2, 4 och 5 uppfylls.

Artikel 20

Ackreditering och erkännande

1. Personer eller organ som ackrediterats enligt detta direktiv ska ackrediteras av ett ackrediteringsorgan som utsetts av den berörda medlemsstaten. Ackrediteringen ska ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet, till

exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45 000-serien samt utifrån en bedömning av underlag som sökandena lagt fram och som på vedertaget sätt styrker deras kvalifikationer inom det aktuella området.

2. Som ett alternativ till ackreditering enligt punkt 1 får en medlemsstat föreskriva att personer eller organ som har erkänts enligt direktivet ska erkännas av den behöriga myndigheten eller ett organ som har utsetts av den berörda medlemsstaten. Erkännande ska grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Om de särskilda kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta ska dock ett undantag från denna regel få göras efter ett positivt yttrande från kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2.

Kriteriet om oberoende ska inte gälla den utbildning som avses i artikel 23.5 och 23.6.

3. Den behöriga myndigheten ska svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts inom ramen för detta direktiv.

Artikel 21

Den behöriga myndighetens beslut

1. Den behöriga myndigheten ska motivera sina beslut.

2. Den behöriga myndigheten ska sörja för att det inrättas ett förfarande för överklagande som gör att arbetsgivare och förare kan begära omprövning av beslut avseende ansökningar enligt detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska vidta erforderliga åtgärder för att sörja för att de beslut som fattas av den behöriga myndigheten får prövas av domstol.

Artikel 22

Register och utbyte av data

1. Behöriga myndigheter är skyldiga att utföra följande uppgifter:

a) Att föra ett register över alla förarbevis som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, återkallats eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla förarbevis, vilka ska vara åtkomliga med hjälp av det nationella nummer som tilldelats varje förare. Registret ska uppdateras regelbundet.

b) Att på motiverad begäran lämna uppgifter om status för sådana förarbevis till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, till byrån eller till förarnas arbetsgivare.

2. Alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att utföra följande uppgifter:

- a) Att föra ett register, eller se till att ett register förs, över alla intyg som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, upphävts eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla intyg, samt uppgifter om de regelbundna kontroller som ska utföras enligt artikel 16. Registret ska uppdateras regelbundet.
- b) Att samarbeta med den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de har sin hemvist för att utbyta information med myndigheten och ge den tillgång till erforderliga uppgifter.
- c) Att på begäran tillhandahålla uppgifter om innehållet i sådana intyg till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, när så krävs på grund av deras internationella verksamhet.

3. Lokförarna ska ha tillgång till uppgifterna om sig själva, vilka förvaras i den behöriga myndighetens och i järnvägsföretagets register, och de ska på begäran kunna få en kopia av dessa uppgifter.

4. De behöriga myndigheterna ska samarbeta med byrån för att sörja för driftkompatibilitet mellan de register som föreskrivs i punkterna 1 och 2.

För detta ändamål ska kommissionen senast den 4 december 2008 på grundval av ett förslag från byrån besluta om de grundläggande föreskrifterna för registren, t.ex. vilka uppgifter som ska registreras, deras dataformat, protokollet för datautbyte, rätt till tillträde, hur länge uppgifterna ska förvaras och de förfaranden som ska följas vid konkurs. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

5. De behöriga myndigheterna, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ska sörja för att de register som föreskrivs i punkterna 1 och 2 och de sätt på vilka registren används följer bestämmelserna i direktiv 95/46/EG.

6. Byrån ska sörja för att det system som inrättats enligt punkt 2 a och 2 b följer bestämmelserna i förordning (EG) nr 45/2001.

KAPITEL VI

UTBILDNING OCH PRÖVNING AV FÖRARE

Artikel 23

Utbildning

1. Utbildningen av förare ska innehålla en del som avser förarbeviset och som avspeglar allmänna yrkeskunskaper enligt bilaga IV och en del som avser intyget och som avspeglar särskilda yrkeskunskaper enligt bilagorna V och VI.

2. Utbildningsmetoden ska uppfylla kriterierna i bilaga III.

3. De detaljerade utbildningsmålen är fastlagda i bilaga IV i fråga om förarbeviset och i bilagorna V och VI i fråga om intyget. De detaljerade utbildningsmålen får kompletteras antingen

- a) med tillämpliga TSD, som antagits i enlighet med direktiv 96/48/EG eller direktiv 2001/16/EG. I detta fall ska kommissionen sörja för samstämmighet mellan TSD och bilagorna IV, V och VI till detta direktiv, eller
- b) med de kriterier som byrån föreslår enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 881/2004. Dessa kriterier, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

4. Enligt artikel 13 i direktiv 2004/49/EG ska medlemsstaterna sörja för att sökandena har rättvist och icke-diskriminerande tillträde till den utbildning som erfordras för att de ska uppfylla kraven för erhållande av förarbevis och intyg.

5. Den utbildning som avser allmänna yrkeskunskaper i enlighet med artikel 11.4, språkkunskaper i enlighet med artikel 12 och yrkeskunskaper som rör den rullande materielen i enlighet med artikel 13.1 ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20.

6. Utbildning som avser kunskaper om infrastruktur enligt artikel 13.2, inklusive linjekännedom, trafikregler och förfaranden, ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen finns.

7. I fråga om förarbevis ska den allmänna ordning för erkännande av yrkesbehörighet som fastställs i direktiv 2005/36/EG fortsätta att gälla för erkännande av yrkesbehörighet hos förare som är medborgare i en medlemsstat och som fått sitt utbildningsbevis i ett tredjeland.

8. Ett fortbildningssystem ska inrättas för att säkerställa att personalens kvalifikationer upprätthålls i enlighet med punkt 2 e i bilaga III till direktiv 2004/49/EG.

Artikel 24

Kostnader för utbildning

1. Medlemsstaterna ska se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att förhindra att investeringar som ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har gjort i en lokförars utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar detta järnvägsföretag eller denna infrastrukturförvaltare, otillbörligen kommer ett annat järnvägsföretag eller en annan infrastrukturförvaltare till del.

2. Genomförandet av denna artikel ska särskilt beaktas i den rapport som avses i artikel 33, speciellt när det gäller artikel 33 f.

Artikel 25

Prov

1. Proven för kontroll av kvalifikationerna ska fastställas och examinatorerna utses

- a) för den del som avser förarbeviset, av den behöriga myndigheten när den fastställer det förfarande som ska följas för att erhålla förarbeviset i enlighet med artikel 14.1, och
- b) för den del som avser intyget, av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren vid fastställandet av det förfarande som ska följas för att erhålla intyget enligt artikel 15.

2. De prov som avses i punkt 1 ska genomföras av kvalificerade examinatorer som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 och de ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks.

3. Bedömning av kunskaper om infrastruktur, inbegripet linjekännedom och trafikregler, ska göras av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen befinner sig.

4. De prov som avses i punkt 1 ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks, utan att möjligheten för examinatorn att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget åsidosätts.

5. Val av prov och examinatorer får ske utifrån gemenskapskriterier fastställda på grundval av ett utkast från byrån. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 32.4.

Om gemenskapskriterier saknas ska de behöriga myndigheterna fastställa nationella kriterier.

6. Kursen ska avslutas med teoretiska och praktiska prov. Skickligheten att framföra fordon ska bedömas vid körprov på järnvägsnätet. Simulatorer får också användas för att kontrollera tillämpningen av trafikregler och förarens prestationsförmåga i särskilt svåra situationer.

KAPITEL VII

BEDÖMNING

Artikel 26

Kvalitetsnormer

De behöriga myndigheterna ska försäkra sig om att all verksamhet i samband med utbildning, bedömning av kvalifikationer, uppdatering av förarbevis och intyg övervakas löpande inom

ramen för ett system med kvalitetsnormer. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamheter som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG.

Artikel 27

Oberoende utvärderingar

1. I varje medlemsstat ska med intervall på högst fem år genomföras en oberoende utvärdering av förfarandena för förvärvande och bedömning av yrkeskunskaper och kvalifikationer, samt av systemet för utfärdande av förarbevis och intyg. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamhet som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG. Utvärderingen ska göras av kvalificerade personer som inte själva utövar de aktuella verksamheterna.

2. Resultaten från de oberoende utvärderingarna, åtföljda av underlag som styrker dem, ska tillställas de berörda behöriga myndigheterna. Vid behov ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att avhjälpa brister som uppdagats genom de oberoende utvärderingarna.

KAPITEL VIII

ÖVRIG OMBORDPERSONAL

Artikel 28

Rapport om övrig ombordpersonal

1. Byrån ska, i en rapport som ska läggas fram senast den 4 juni 2009, med beaktande av de TSD om drift och trafikledning som utarbetats enligt direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG, fastställa kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal vilka utför säkerhetskritiska uppgifter och vars yrkeskvalifikationer därigenom bidrar till järnvägssäkerheten och bör regleras på gemenskapsnivå, genom ett system med förarbevis och/eller intyg som kan likna det system som fastställs genom detta direktiv.

2. På grundval av denna rapport ska kommissionen senast den 4 juni 2010 lägga fram en rapport och om så är lämpligt föreslå lagstiftning om ett system för behörighetsprövning av den övriga personal som avses i punkt 1.

KAPITEL IX

KONTROLLER OCH SANKTIONER

Artikel 29

Kontroller som genomförs av den behöriga myndigheten

1. Den behöriga myndigheten får när som helst genomföra kontroller på tåg inom sitt behörighetsområde för att se efter huruvida lokföraren innehar de handlingar som utfärdats i enlighet med detta direktiv.

2. Utan hinder av kontrollen enligt punkt 1 får den behöriga myndigheten vid fall av försummelse på arbetsplatsen kontrollera att föraren uppfyller kraven enligt artikel 13.

3. Den behöriga myndigheten får undersöka huruvida de förare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, examinatore och utbildningsanstalter som bedriver verksamhet inom myndighetens behörighetsområde uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.

4. Om en behörig myndighet anser att en förare inte längre uppfyller ett eller flera nödvändiga villkor, ska den vidta följande åtgärder:

- a) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av den behöriga myndigheten ska denna återkalla beviset. Återkallandet ska vara tidsbegränsat eller slutgiltigt beroende på omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till. Myndigheten ska omedelbart meddela den berörda föraren och hans eller hennes arbetsgivare om sitt motiverade beslut utan att detta påverkar rätten till omprövning enligt artikel 21. Myndigheten ska ange det förfarande som ska följas för att återfå beviset.
- b) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat, ska den behöriga myndigheten vända sig till den myndigheten och lämna en motiverad begäran om antingen en kompletterande kontroll eller ett tillfälligt återkallande av förarbeviset. Den begärande behöriga myndigheten ska informera kommissionen och övriga behöriga myndigheter om sin begäran. Den myndighet som har utfärdat det aktuella förarbeviset ska pröva begäran inom fyra veckor och meddela sitt beslut till den andra myndigheten. Den myndighet som utfärdade förarbeviset ska även informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet. Varje behörig myndighet får förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på meddelande om den utfärdande myndighetens beslut.
- c) Om det gäller ett intyg ska den behöriga myndigheten vända sig till det utfärdande organet och antingen begära en kompletterande kontroll eller tillfälligt återkallande av intyget. Det utfärdande organet ska vidta lämpliga åtgärder och rapportera tillbaka till den behöriga myndigheten inom fyra veckor. Den behöriga myndigheten får förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på rapporten från det utfärdande organet och ska informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om detta.

Om den behöriga myndigheten anser att en viss förare utgör ett allvarligt hot mot järnvägssäkerheten ska den under alla förhållanden omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, till exempel anmoda infrastrukturförvaltaren att stoppa tåget och förbjuda föraren att arbeta inom dess behörighetsområde under den tid som krävs. Myndigheten ska meddela kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet.

Under alla förhållanden ska den behöriga myndigheten eller det organ som utses för detta uppdatera det register som avses i artikel 22.

5. Om en behörig myndighet anser att ett beslut som enligt punkt 4 fattats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inte uppfyller tillämpliga krav, ska frågan hänskjutas till kommissionen som ska avge sitt yttrande inom tre månader. Vid behov ska förslag till åtgärder lämnas till den berörda medlemsstaten för en lösning av frågan. Vid fall av meningsskiljaktigheter eller tvister ska frågan hänskjutas till den kommitté som avses i artikel 32.1, och kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2. En medlemsstat får vidmakthålla förbudet för föraren att köra på dess territorium i enlighet med punkt 4 fram till dess att ärendet är avslutat i enlighet med denna punkt.

Artikel 30

Sanktioner

Utan att detta påverkar andra sanktioner eller förfaranden som fastställs genom direktivet ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av detta direktiv och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag som anges i artikel 36.1, och utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar dem.

KAPITEL X

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 31

Anpassning av bilagor

1. Åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att anpassa bilagorna till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 32.4.

2. Om anpassningarna av bilagan avser hälsa, arbetsskydd eller yrkeskvalifikationer, ska kommissionen se till att arbetsmarknadens parter får yttra sig innan dessa anpassningar utarbetas.

Artikel 32

Kommitté

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När hänvisning görs till denna punkt, ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

4. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5a.1, 2, 4 och 6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 33

Rapportering

Byrån ska utvärdera utvecklingen av den behörighetsprövning av förare som ska göras i enlighet med detta direktiv. Byrån ska senast fyra år efter det att kommissionen enligt artikel 22.4 fattat beslut om de grundläggande föreskrifterna för registren till kommissionen inlämna en rapport, eventuellt med rekommendationer om förbättringar av systemet när det gäller

- a) beviljande av förarbevis och intyg,
- b) ackrediteringen av utbildningsanstalter och examinatorer,
- c) det kvalitetssäkringssystem som införts av de behöriga myndigheterna,
- d) det ömsesidiga erkännandet av förarbevis,
- e) utbildningskraven enligt bilagorna IV, V och VI mot bakgrund av den marknadsstruktur och de kategorier som anges i artikel 4.2 a,
- f) sammanlänkningsregister och rörligheten på arbetsmarknaden.

Byrån får dessutom, om så behövs, i rapporten rekommendera åtgärder avseende den teoretiska och praktiska prövningen av yrkeskunskaperna för dem som ansöker om det harmoniserade intyget gällande rullande materiel och berörd infrastruktur.

Kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder utifrån rekommendationerna och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.

Artikel 34

Användning av smartkort

Byrån ska senast den 4 december 2012 undersöka möjligheten att använda ett smartkort för både det förarbevis och de intyg som avses i artikel 4 och även göra en kostnadsnyttoanalys av detta.

De åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör tekniska och funktionsmässiga specifikationer för sådana smartkort ska antas på grundval av ett utkast som utformas av byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

Om införandet av smartkortet inte föranleder några ändringar av detta direktiv eller bilagorna till detsamma ska specifikationerna för smartkortet antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2.

Artikel 35

Samarbete

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De behöriga myndigheterna ska samarbeta under denna genomförandeperiod.

Byrån ska bistå vid detta samarbete och anordna lämpliga möten med företrädare för de behöriga myndigheterna.

Artikel 36

Genomförande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 4 december 2009. De ska genast informera kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

3. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta så länge som inget järnvägssystem har upprättats inom deras territorium.

Artikel 37

Successivt genomförande och övergångsperioder

Detta direktiv ska genomföras successivt enligt följande:

1. De register som föreskrivs i artikel 22 ska läggas upp inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.4 har antagits.
2. a) Inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.4 har antagits ska förarbevis och intyg utfärdas i enlighet med detta direktiv till förare som utför internationell trafik, cabotagetjänster eller godstransporter i en annan medlemsstat eller som arbetar i minst två medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.

Från och med samma datum ska alla förare som utför ovanstående tjänster, inbegripet sådana förare som ännu inte har erhållit förarbevis eller intyg i enlighet med detta direktiv, genomgå de regelbundna kontroller som föreskrivs i artikel 16.

- b) Inom två år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp ska alla nya förarbevis och intyg utfärdas i enlighet med detta direktiv, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.
- c) Inom sju år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp ska samtliga förare inneha förarbevis och intyg som överensstämmer med detta direktiv. De utfärdande organen ska beakta alla yrkesmässiga kvalifikationer som varje förare redan har förvärvat så att detta krav inte föranleder onödiga administrativa och ekonomiska bördor. Behörighet att framföra lok och tåg som tidigare utfärdats till förare ska i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen får dock i förekommande fall för enskilda förare eller för grupper av förare besluta att ytterligare prov och/eller utbildning är nödvändig för att kunna erhålla förarbevis och/eller intyg i enlighet med detta direktiv.
3. Förare med behörighet att framföra lok och tåg i enlighet med de bestämmelser som gällde före tillämpningen av punkt 2 a eller 2 b får fortsätta att utöva sitt yrke på grundval av sin behörighet och utan att bestämmelserna i detta direktiv tillämpas under upp till sju år från den dag de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp.

När det gäller lärlingar som hade påbörjat en godkänd utbildning eller en godkänd yrkeskurs före tillämpningen av punkt 2 a eller 2 b får medlemsstaterna behörighetspröva dessa lärlingar i enlighet med befintliga nationella bestämmelser.

För de förare och lärlingar som avses i denna punkt får den eller de berörda behöriga myndigheterna i undantagsfall bevilja undantag från de medicinska krav som fastställs i bilaga II. Förarbevisets giltighet ska i detta fall begränsas till den berörda medlemsstatens territorium.

4. Behöriga myndigheter, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska se till att regelbundna kontroller som motsvarar de kontroller som anges i artikel 16 successivt tillämpas för förare som inte innehar förarbevis och intyg i överensstämmelse med detta direktiv.
5. Om en medlemsstat begär det ska kommissionen i samråd med denna medlemsstat begära att byrån utför en kostnadsnyttoanalys av tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv på lokförare som endast utövar sitt yrke på denna medlemsstats territorium. Kostnadsnyttoanalysen ska omfatta en tidsperiod på tio år. Denna kostnadsnyttoanalys ska överlämnas till kommissionen inom två år efter den dag de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp.

Om denna kostnadsnyttoanalys visar att vinsterna med en tillämpning av bestämmelserna i detta direktiv på dessa lokförare inte uppväger kostnaderna ska kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 anta ett beslut inom sex månader efter överlämnandet av resultatet av denna kostnadsnyttoanalys. Beslutet kan innebära att bestämmelserna i punkt 2 b och 2 c i denna artikel inte behöver tillämpas på sådana lokförare under en tidsperiod på högst tio år på den berörda medlemsstatens territorium.

Senast 24 månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut får kommissionen, med beaktande av den aktuella utvecklingen inom järnvägssektorn i den berörda medlemsstaten, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 begära att byrån utför en ny kostnadsnyttoanalys som ska överlämnas till kommissionen senast tolv månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut. Kommissionen ska fatta ett beslut i enlighet med det förfarande som avses i andra stycket i denna punkt.

Artikel 38

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 39

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
M. LOBO ANTUNES
Ordförande

BILAGA I

GEMENSKAPSMODELL FÖR FÖRARBEVIS OCH HARMONISERAT KOMPLETTERANDE INTYG

1. FÖRARBEVISETS UTFORMNING

Förarbevisets fysiska utformning ska överensstämma med standarderna ISO 7810 och ISO 7816-1.

Kortet ska bestå av polykarbonat.

De metoder som används för att kontrollera förarbevisens utformning så att de följer internationella normer ska vara förenliga med standarden ISO 10373.

2. FÖRARBEVISETS INNEHÅLL

Förarbevisets framsida ska innehålla följande uppgifter:

- a) Ordet "lokförarbevis" i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar förarbeviset.
- b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar förarbeviset.
- c) Nationalitetsbeteckning enligt ISO 3166 för den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor.
- d) Uppgifter som är särskiljande för förarbeviset, numrerade enligt följande:
 - i) Innehavarens efternamn.
 - ii) Innehavarens förnamn.
 - iii) Innehavarens födelsedatum och födelseort.
 - iv) — Datum för utfärdande av förarbeviset.
— Datum då förarbeviset upphör att gälla.
— Namn på utfärdande myndighet.
— Det referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde (frivilligt).
 - v) Förarbevisets nummer i det nationella registret.
 - vi) Ett fotografi av innehavaren.
 - vii) Innehavarens namnteckning.
 - viii) Innehavarens permanenta bostättningsort eller postadress (frivillig uppgift).
- e) Orden "Europeiska gemenskapernas modell" tryckt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, och ordet "lokförarbevis" på gemenskapens övriga språk tryckt i gult som bakgrund på förarbeviset.
- f) Färganvisningar:
 - blå: Pantone Reflex Blue
 - gul: Pantone Yellow.

- g) Kompletterande uppgifter eller medicinskt grundade giltighetsvillkor som fastställts av en behörig myndighet i enlighet med bilaga II, i kodifierad form.

Koderna ska fastställas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 på grundval av en rekommendation från byrån.

3. INTYG

Intyget ska innehålla följande:

- a) Innehavarens efternamn.
- b) Innehavarens förnamn.
- c) Innehavarens födelsedatum och födelseort.
- d) — Datum för utfärdande av intyget.
— Datum då intyget upphör att gälla.
— Namn på utfärdande myndighet.
— Det referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde (frivilligt).
- e) Intygets nummer i det nationella registret.
- f) Ett fotografi av innehavaren.
- g) Innehavarens namnteckning.
- h) Innehavarens permanenta bosättningsort eller postadress (frivillig uppgift).
- i) Namn och adress för det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare för vars räkning föraren bemyndigats att framföra tåg.
- j) Den fordonskategori som innehavaren har rätt att framföra.
- k) Den typ eller de typer av rullande materiel som innehavaren har rätt att framföra.
- l) De infrastrukturer på vilka innehavaren har rätt att framföra fordon.
- m) Ytterligare upplysningar eller eventuella begränsningar.
- n) Språkkunskaper.

4. MINSTA ANTAL UPPGIFTER I NATIONELLA REGISTER

- a) Uppgifter avseende förarbeviset

Alla uppgifter som framgår av förarbeviset samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 11 och 16.

- b) Uppgifter avseende intyget

Alla uppgifter som framgår av intyget samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 12, 13 och 16.

BILAGA II

MEDICINSKA KRAV

1. ALLMÄNNA KRAV

1.1 En förare får inte ha hälsoproblem eller ta medicin, droger eller ämnen som kan orsaka

- plötslig medvetslöshet,
- nedsatt uppmärksamhet eller koncentration,
- plötslig arbetsoförmåga,
- förlust av balans eller koordination,
- en betydande begränsning av rörligheten.

1.2 Syn

I fråga om synförmåga ska följande krav uppfyllas:

- Synskärpa på avstånd med eller utan korrigering: 1,0; minst 0,5 på det sämsta ögat.
- Maximala korrektionsvärden linser: hyperopi +5/myopi -8. Undantag medges i exceptionella fall och efter utlåtande från en ögonspecialist. Beslutet fattas av läkaren.
- Synskärpa på nära håll och på mellanavstånd: tillräcklig, med eller utan korrektion.
- Kontaktlinser och glasögon får användas, om de kontrolleras med jämna mellanrum av en specialist.
- Normalt färgseende: användning av ett erkänt test, t.ex. Ishihara, vid behov kompletterat med ett annat erkänt test.
- Synfält: fullt.
- Syn på båda ögonen: effektiv. Inget krav om personen har tillräcklig adaptation och kompensationserfarenhet. Endast om personen förlorat binokulärseendet sedan han eller hon började arbeta.
- Binokulärseende: effektivt.
- Förmåga att uppfatta färgsignaler: Testet ska bygga på uppfattningen av enskilda färger och inte på relativa skillnader.
- Kontrastkänslighet: god.
- Ingen progressiv ögonsjukdom.
- Ögonimplantat, keratomi och keratektomi är tillåtna endast under förutsättning att de kontrolleras årligen eller med ett intervall som fastställs av läkaren.
- Förmåga att motstå bländning.
- Färgade kontaktlinser och fotokromatiska linser är inte tillåtna. Linser med UV-filter är tillåtna.

1.3 Hörsel och tal

Tillfredsställande hörsel som bekräftas av ett audiogram, dvs.

- tillräcklig hörsel för att kunna föra ett samtal per telefon och för att kunna höra varningssignaler och radiomeddelanden.

Följande värden ska betraktas som riktvärden:

- Hörselnedsättningen får inte överstiga 40 dB vid 500 och 1 000 Hz.
- Hörselnedsättningen får inte överstiga 45 dB vid 2 000 Hz för det öra som har sämst luftledning.
- Ingen anomaly i vestibulära systemet.
- Inga kroniska talsvårigheter (med tanke på nödvändigheten att högt och tydligt utbyta meddelanden).
- Hörapparater tillåts i särskilda fall.

1.4 Graviditet

Vid låg tolerans eller patologiskt tillstånd ska graviditet betraktas som ett skäl för att tillfälligt ta förare ur tjänst. Rättsliga föreskrifter som skyddar gravida förare måste tillämpas.

2. MINIMIINNEHÅLL I DE UNDERSÖKNINGAR SOM SKA GENOMFÖRAS FÖRE ANSTÄLLNING

2.1 Läkarundersökningar

- Allmän hälsokontroll.
- Undersökning av sensoriska funktioner (syn, hörsel, färgseende).
- Blod- eller urinprov, bland annat test för diabetes mellitus, om detta krävs för en bedömning av kandidatens fysiska lämplighet.
- Elektrokardiogram vid vila.
- Test för psykotropa ämnen, till exempel olagliga droger eller psykotropa läkemedel och alkoholmissbruk som kan innebära minskad lämplighet för arbetet.
- Kognitiv: uppmärksamhet och koncentration; minne, uppfattningsförmåga, slutledningsförmåga.
- Kommunikation.
- Psykomotorisk: reaktionssnabbhet, koordination av handrörelser.

2.2 Yrkespsykologiska undersökningar

Syftet med yrkespsykologiska undersökningar är att dessa ska vara till hjälp vid anställning och ledning av personal. Innehållet i den psykologiska bedömningen måste utformas så att man i undersökningen kan bedöma huruvida den sökande föraren har några konstaterade yrkespsykologiska brister, särskilt vad gäller funktionell förmåga, eller uppvisar några relevanta faktorer avseende personligheten, som sannolikt kan påverka förmågan att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt.

3. REGELBUNDNA KONTROLLER EFTER ANSTÄLLNING

3.1 Intervall

Läkarundersökningar (fysisk lämplighet) ska göras minst vart tredje år upp till 55 års ålder, därefter varje år.

Dessutom måste den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 genomföra undersökningar med kortare intervall om den anställdes hälsotillstånd kräver detta.

Om inte annat föreskrivs i artikel 16.1 ska en lämplig läkarundersökning genomföras om det finns anledning att anta att innehavaren av ett förarbevis eller intyg inte längre uppfyller de medicinska kraven i avsnitt 1 i bilaga II.

Den fysiska lämpligheten ska kontrolleras regelbundet och efter eventuella arbetsolyckor samt vid frånvaro efter en personolycka. Den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 får besluta att genomföra en lämplig kompletterande läkarundersökning, särskilt efter minst 30 dagars sjukfrånvaro. Arbetsgivaren ska anmoda den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 att kontrollera förarens fysiska lämplighet om arbetsgivaren av säkerhetsskäl har varit nödsakad att ta föraren ur tjänst.

3.2 Minimiinnehåll i regelbundna läkarundersökningar

Om föraren uppfyller kraven för den undersökning som genomförs före anställningen, måste de regelbundna kontrollerna omfatta minst följande:

- Allmän hälsokontroll.
- Undersökning av sensoriska funktioner (syn, hörsel, färgseende).
- Analys av blod eller urin för upptäckt av diabetes mellitus och andra hälsoproblem på grundval av den kliniska undersökningen.
- Test för droger efter klinisk indikering.

Dessutom krävs ett vilo-EKG för förare som är äldre än 40 år.

*BILAGA III***UTBILDNINGSMETOD**

Det ska råda god balans mellan teoretisk utbildning (klassundervisning och demonstrationer) och praktisk utbildning (arbetsplatspraktik, körning med och utan övervakning på spår som är avstängda för utbildningsändamål).

Datorstödd utbildning ska godtas för individuell inlärn timer av trafikregler, signaleringssituationer etc.

Användning av simulatorer, även om den inte är obligatorisk, kan vara till nytta för en effektiv förarutbildning; de används framför allt för träning i onormala situationer eller för regler som tillämpas sällan. De har en särskild fördel i att de erbjuder "learning-by-doing" (att lära genom att göra) för händelser som inte kan tränas i verkliga förhållanden. I princip ska den senaste generationen av simulatorer användas.

Vad gäller förvärvande av linjekännedom måste den viktigaste utbildningsmetoden vara att den förare som utbildas följer med en annan förare under ett lämpligt antal resor längs linjen, både i dagsljus och på natten. Videoinspelningar som visar linjerna från förarhytten får användas bland andra metoder som en alternativ utbildningsmetod.

BILAGA IV

ALLMÄNNA YRKESKUNSKAPER OCH KRAV FÖR FÖRARBEVISET

Den allmänna utbildningen har följande mål:

- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om järnvägsteknik, däribland säkerhetsprinciper och resonemangen bakom driftsbestämmelserna.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om de risker som är förbundna med järnvägstrafik samt de olika medel som kan användas för att bemästra dessa risker.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om principerna för ett eller flera trafikeringsformer.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om tåg, tågsammansättning och tekniska krav för dragfordon, gods- och personvagnar och rullande materiel av annat slag.

Föraren ska särskilt

- kunna förstå de konkreta villkor som gäller för utövandet av föraryrket, dess betydelse och de yrkesmässiga och personliga krav det ställer (långa arbetsperioder, frånvaro från hemmet etc.),
 - kunna tillämpa säkerhetsbestämmelser som gäller för personalen,
 - kunna känna igen olika typer av rullande materiel,
 - känna till och tillämpa en arbetsmetod på ett korrekt sätt,
 - känna till olika referens- och tillämpningsdokument ("förarinstruktion" och "linjebok" enligt definitionerna i TSD för delsystemet "Drift", förarhandbok, reparationshandbok osv.),
 - kunna lära in beteenden som är förenliga med ansvaret för säkerhetskritiska uppgifter,
 - känna till de förfaranden som är tillämpliga vid personolyckor,
 - känna till de risker som är förbundna med järnvägstrafik i allmänhet,
 - känna till de principer som gäller för trafiksäkerheten,
 - tillämpa de grundläggande principerna i elektroteknik.
-

BILAGA V

YRKESKUNSKAPER OM RULLANDE MATERIEL OCH KRAV FÖR INTYGET

Efter den särskilda utbildningen i rullande materiel ska föraren kunna utföra följande uppgifter:

1. FÖRESKRIVNA TEST OCH KONTROLLER FÖRE AVGÅNG

Föraren ska

- kunna införskaffa erforderlig dokumentation och utrustning,
- kunna kontrollera dragfordonets kapacitet,
- kunna kontrollera de uppgifter som införts i dokumenten ombord på dragfordonet,
- genom att utföra föreskrivna kontroller och test kunna försäkra sig om att dragfordonet ger erforderlig dragkraft för tåget och att säkerhetsanordningarna fungerar,
- vid överlämnandet av ett lok eller när en resa inleds kunna kontrollera att föreskriven skydds- och säkerhetsutrustning finns och att den fungerar,
- kunna utföra löpande förebyggande underhåll.

2. KUNSKAP OM RULLANDE MATERIEL

För att framföra ett dragfordon ska föraren känna till samtliga manöverorgan och instrument som står till förfogande, särskilt vad gäller

- dragkraft,
- bromsning,
- anordningar som är av betydelse för trafiksäkerheten.

För att kunna upptäcka och lokalisera fel hos den rullande materielen, rapportera dem och avgöra vad som krävs för att komma tillrätta med dem och, i vissa fall, vidta åtgärder, ska föraren känna till följande:

- Mekanisk uppbyggnad.
- Hjulupphängning och kopplingsanordningar.
- Löpverk.
- Säkerhetsutrustning.
- Bränsletankar, system för bränsletillförsel, avgassystem.
- Märkning som förekommer inuti och utanpå den rullande materielen, framför allt symboler som används vid transport av farligt gods.
- System för färddataregistrering.
- Elektriska och pneumatiska system.
- Strömvtagare och högspänningsledningar.
- Kommunikationsutrustning (tågradio osv.).
- Förekomst och placering av säkerhetsbrytare.

- De olika delarna i den rullande materielen, deras roll och vagnarnas särskilda anordningar, i synnerhet det system som gör det möjligt att stoppa tåget genom att tömma huvudledningen.
- Bromssystem.
- De delar som är specifika för dragfordon.
- Drivmekanism, motorer och kraftöverföring.

3. BROMSPROV

Föraren ska kunna

- kontrollera och beräkna att tågets bromstal före avgång motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumentationen,
- kontrollera att de olika delarna i bromssystemet i dragfordonet och tåget fungerar tillfredsställande innan tåget sätts i rörelse, vid start och under gång.

4. KÖRSÄTT OCH MAXIMAL HASTIGHET FÖR TÅGET I FÖRHÅLLANDE TILL LINJENS EGENSKAPER

Föraren ska kunna

- tillägna sig den information som han eller hon får före avgång,
- bestämma körsätt och maxhastighet för sitt tåg på grundval av variabler såsom hastighetsbegränsningar, väderförhållanden och eventuella ändringar i fråga om signalering.

5. FÖRMÅGA ATT KÖRA TÅGET PÅ ETT SÅDANT SÄTT ATT ANLÄGGNINGAR OCH MATERIEL INTE SKADAS

Föraren ska kunna

- utnyttja alla tillgängliga kontrollsystem i enlighet med tillämpliga regler,
- starta tåget med beaktande av adhesions- och kraftbegränsningar,
- använda bromsen för att minska farten samt för att stanna tåget med hänsyn till den rullande materielen och till anläggningarna.

6. FEL

Föraren ska

- kunna vara uppmärksam på ovanliga händelser som har betydelse för framförandet av tåget,
- kunna inspektera tåget och se tecken på fel, göra åtskillnad mellan dem och vidta åtgärder på grundval av deras relativa betydelse och försöka att åtgärda dem, varvid säkerheten för järnvägstrafik och personer alltid ska prioriteras,
- känna till tillgängliga skydds- och kommunikationsmedel.

7. INCIDENTER OCH OLYCKOR VID DRIFT; BRÄNDER; OLYCKOR MED PERSONSKADOR

Föraren ska

- kunna vidta skydds- och larmåtgärder vid olyckor med personskador ombord på tåget,
- kunna avgöra om tåget transporterar farliga ämnen och identifiera dem på grundval av tågdokument och vagnlistor.
- känna till förfarandena för evakuering av tåget i nödsituationer.

8. VILLKOR FÖR ÅTERUPPTAGANDE AV DRIFT EFTER ETT TILLBUD SOM INBEGRIPER RULLANDE MATERIEL

Efter ett tillbud ska föraren kunna bedöma om man kan köra vidare med materielen och i så fall under vilka förhållanden, så att han snarast möjligt kan upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa förhållanden.

Föraren måste kunna avgöra om ett expertutlåtande är nödvändigt innan tåget kan fortsätta.

9. AVSTÄLLNING AV TÅGET

Föraren måste kunna vidta åtgärder så att tåget eller delar av det inte startar eller sätts i rörelse oväntat, även under de svåraste förhållanden.

Föraren måste vidare ha kunskap om vilka åtgärder som kan vidtas för att stoppa ett tåg eller delar av det om det oväntat har satt sig i rörelse.

BILAGA VI

YRKESKUNSKAPER OM INFRASTRUKTUR OCH KRAV AVSEENDE INTYG

Ämnen med anknytning till infrastruktur

1. BROMSPROV

Föraren ska kunna kontrollera och beräkna att tågets bromstal före avgång motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumenten.

2. KÖRSÄTT OCH MAXIMAL HASTIGHET FÖR TÅGET I FÖRHÅLLANDE TILL LINJENS EGENSKAPER

Föraren ska kunna

- tillägna sig den information som han eller hon får, exempelvis avseende hastighetsbegränsningar eller eventuella ändringar i fråga om signalering,
- bestämma körsätt och maxhastighet för sitt tåg på grundval av linjens egenskaper.

3. LINJEKÄNNEDOM

Föraren måste kunna förutse eventuella problem och vidta erforderliga åtgärder ur säkerhets- och andra prestandasynpunkter, som punktlighet och ekonomiska aspekter. Därför måste han eller hon ha god kännedom om linjer och järnvägsanläggningar på den linje som trafikeras samt om eventuella alternativa färdvägar som man kommit överens om.

Följande aspekter är viktiga:

- Driftsvillkor (spårbyten, enkelriktad trafik osv.).
- Genomförande av en linjekontroll och användande av relevant dokumentation.
- Fastställande av spår som kan användas för den aktuella trafiktypen.
- Tillämpliga trafikregler och innebörden av signalsystemet.
- Driftsystemet.
- Typ av linjeblockering med tillhörande regelverk.
- Namn, position och distansmarkeringar för stationer och ställverk så att körningen kan anpassas därefter.
- Signalering som anger övergång mellan olika drift- eller kraftförsörjningssystem.
- Hastighetsgränser för de olika kategorier av tåg som framförs.
- Topografiska profiler.
- Särskilda bromsvillkor, exempelvis för sträckor med stark lutning.
- Särskilda driftförhållanden: särskilda signaler eller skyltar, avgångsvillkor etc.

4. SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Föraren ska kunna

- sätta tåget i rörelse först när alla föreskrivna villkor är uppfyllda (tidtabell, klartecken för avgång eller startsignal, grönt ljus i tillämpliga fall osv.),
- se signalerna (längs sträckan och i hytten), tyda dem utan tvekan eller fel samt vidta åtgärder enligt instruktion,
- framföra tåget säkert i enlighet med de särskilda trafikeringsätten: använda särskilda driftsätt om order ges, tillfälliga hastighetsbegränsningar, körning i motsatt riktning, tillstånd att passera varningssignaler, växling, vändning, körning på byggarbetsplatser osv.,
- göra tidtabellsenliga eller beordrade stopp och eventuellt betjäna resenärerna under dessa stopp, t.ex. genom att öppna och stänga dörrarna.

5. FRAMFÖRANDE AV TÅGET

Föraren ska kunna

- känna till sin position på den aktuella linjen vid varje tidpunkt,
- använda bromsen för att minska farten samt för att stanna tåget med hänsyn till den rullande materielen och till anläggningarna,
- justera framförandet av tågsättet i enlighet med tidtabellen och i enlighet med eventuella anvisningar om energibesparingar, varvid hänsyn ska tas till egenskaperna hos dragfordonet, tåget, linjen och miljön.

6. FEL

Föraren ska

- kunna vara uppmärksam, i den mån som körningen av tåget medger detta, på onormala händelser avseende infrastrukturen och omgivningarna: signaler, spår, kraftförsörjning, plankorsningar, omgivningarna längs spåren, annan trafik,
- kunna känna till avståndet till hinder,
- snarast möjligt kunna underrätta infrastrukturförvaltaren om plats och beskaffenhet för konstaterade fel och försäkra sig om att informationen har uppfattats,
- med beaktande av infrastrukturen kunna sörja för trafiksäkerheten och säkerheten för personer, eller låta sörja för sådan säkerhet, närhelst det är nödvändigt.

7. INCIDENTER OCH OLYCKOR VID DRIFT; BRÄNDER; OLYCKOR MED PERSONSKADOR

Föraren ska kunna

- vidta skydds- och larmåtgärder vid olyckor med personskador,
- bestämma var tåget ska stoppas om en brand uppstår och vid behov underlätta evakueringen av passagerarna,
- ge praktisk information snarast möjligt om branden, om föraren inte själv kan få kontroll över den,
- upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa förhållanden snarast möjligt,
- bedöma huruvida infrastrukturen tillåter att man kör vidare med fordonet och i så fall under vilka förhållanden.

8. SPRÅKTEST

Förare som måste kommunicera med infrastrukturförvaltaren om kritiska säkerhetsfrågor ska ha kunskaper i det språk som bestäms av berörd infrastrukturförvaltare. Språkkunskaperna måste vara sådana att personalen kan kommunicera aktivt och effektivt i normala lägen, under avvikelser och i nödsituationer.

De ska kunna använda sig av de meddelanden och den kommunikationsmetod som specificeras i TSD "Drift". Förare ska kunna kommunicera enligt nivå 3 i följande tabell.

Språk- och kommunikationsnivå

De muntliga färdigheterna i ett språk kan indelas i fem nivåer:

Nivå	Beskrivning
5	— Kan anpassa det sätt han/hon talar på till samtalspartnern. — Kan framföra en åsikt. — Kan förhandla. — Kan övertyga. — Kan ge råd.
4	— Kan hantera helt oförutsedda situationer. — Kan göra antaganden. — Kan framföra en motiverad åsikt.
3	— Kan hantera praktiska situationer med oförutsedda inslag. — Kan beskriva. — Kan hålla en enkel konversation vid liv.
2	— Kan hantera enkla praktiska situationer. — Kan ställa frågor. — Kan besvara frågor.
1	— Kan tala med hjälp av memorerade meningar.

*BILAGA VII***PROVFREKVENS**

De regelbundna kontrollerna ska genomföras med iakttagande av följande minimiintervall:

- a) Språkkunskaper (endast för personer som inte har språket som modersmål): vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år.
 - b) Kunskaper om infrastruktur (inbegripet linjekännedom och kännedom om trafikregler): vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år från den berörda linjen.
 - c) Kunskaper om rullande materiel: Vart tredje år.
-