

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 315

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

50e jaargang

3 december 2007

| | | | |
|--------|---|--|----|
| Inhoud | I | Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is | |
| | | VERORDENINGEN | |
| | | ★ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad ... | 1 |
| | | ★ Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer | 14 |
| | | ★ Verordening (EG) nr. 1372/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 577/98 van de Raad betreffende de organisatie van een steekproefenquête naar de arbeidskrachten in de Gemeenschap ⁽¹⁾ | 42 |
| | | RICHTLIJNEN | |
| | | ★ Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur | 44 |
| | | ★ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen | 51 |

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

Prijs: 18 EUR

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EG) Nr. 1370/2007 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 71 en 89,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In artikel 16 van het Verdrag wordt gewezen op de plaats die de diensten van algemeen economisch belang in de gemeenschappelijke waarden van de Unie innemen.
- (2) Krachtens artikel 86, lid 2, van het Verdrag vallen de ondernemingen belast met het beheer van diensten van algemeen economisch belang onder de regels van het Verdrag, met name onder de mededingingsregels, voor zover de toepassing van die regels de vervulling in feite of in rechte van de hun toevertrouwde bijzondere taken niet verhindert.

(3) Artikel 73 van het Verdrag vormt een *lex specialis* ten opzichte van artikel 86, lid 2. Het bevat een aantal bepalingen betreffende de compensaties voor openbardienstverplichtingen in het vervoer over land.

(4) De belangrijkste doelstellingen van het witboek van de Commissie „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” van 12 september 2001 zijn: veilige, efficiënte en hoogwaardige personenvervoersdiensten verzekeren, door gecontroleerde mededinging, waardoor openbaar personenvervoer tevens doelmatig en doorzichtig wordt, rekening houdend met sociale factoren, milieu en factoren van regionale ontwikkeling, het aanbieden van bepaalde tariefvoordelen aan sommige categorieën van gebruikers, zoals gepensioneerden, en het wegnemen van ongelijkheden tussen vervoersondernemingen uit verschillende lidstaten die tot aanzienlijke concurrentievervalsingen kunnen leiden.

(5) Vele voor het algemeen economisch belang noodzakelijke personenvervoersdiensten over land kunnen momenteel niet op commerciële basis worden geëxploiteerd. De bevoegde instanties in de lidstaten moeten maatregelen kunnen nemen om dergelijke dienstverlening te verzekeren. De mechanismen waarvan de bevoegde instanties gebruik kunnen maken om de verlening van openbare personenvervoersdiensten te waarborgen, omvatten: verlening van exclusieve rechten aan exploitanten van openbare diensten, toekenning van financiële compensatie aan exploitanten van openbare diensten en vaststelling van voor alle exploitanten geldende algemene regels voor de exploitatie van openbaar vervoer. Indien lidstaten in overeenstemming met deze verordening besluiten om bepaalde algemene regels van de werkingssfeer ervan uit te sluiten, dient de algemene regeling voor overheidssteun te gelden.

⁽¹⁾ PB C 195 van 18.8.2006, blz. 20.

⁽²⁾ PB C 192 van 16.8.2006, blz. 1.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 november 2001 (PB C 140 E van 13.6.2002, blz. 262), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 11 december 2006 (PB C 70 E van 27.3.2007, blz. 1) en standpunt van het Europees Parlement van 10 mei 2007. Besluit van de Raad van 18 september 2007.

- (6) Veel lidstaten hebben wetgeving vastgesteld die voor ten minste een deel van hun openbaarvervoersmarkt voorziet in de verlening van exclusieve rechten en in de gunning van openbaredienstcontracten op basis van openbare, transparante en eerlijke gunningsprocedures. Als gevolg daarvan heeft het handelsverkeer tussen de lidstaten zich flink ontwikkeld, en verzorgen een aantal exploitanten van openbare diensten nu openbaar personenvervoer in meer dan één lidstaat. De evolutie van de nationale wetgevingen heeft evenwel geleid tot verschillen in de procedures en tot rechtsonzekerheid met betrekking tot de rechten van de exploitanten van openbare diensten en de plichten van de bevoegde instanties. In Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ⁽¹⁾, wordt immers niet bepaald op welke manier openbaredienstcontracten in de Gemeenschap moeten worden gegund, noch onder welke voorwaarden een openbare aanbesteding moet worden uitgeschreven. Het communautaire regelgevingskader moet derhalve worden aangepast.
- (7) Studies, en de ervaringen van de lidstaten waar reeds een aantal jaren concurrentie in de openbaarvervoersector bestaat, tonen aan dat de invoering, met de nodige voorzorgen, van gecontroleerde mededinging tussen exploitanten heeft geleid tot een aantrekkelijkere en innovatievere goedkopere dienstverlening, zonder de uitvoering van de aan exploitanten van openbare diensten opgedragen specifieke taken te belemmeren. Deze visie werd onderschreven door de Europese Raad in het kader van het zogenoemde proces van Lissabon van 28 maart 2000, waarbij de Commissie, de Raad en de lidstaten worden opgeroepen om, overeenkomstig hun onderscheiden bevoegdheden, „de liberalisering op gebieden als vervoer te versnellen”.
- (8) Gedereguleerde markten voor personenvervoer waar geen exclusieve rechten meer gelden moeten de mogelijkheid hebben hun kenmerken en hun wijze van functioneren te behouden voor zover een en ander verenigbaar is met de eisen van het Verdrag.
- (9) Om het openbaar personenvervoer zo goed mogelijk te kunnen afstemmen op de behoeften van het publiek, dienen de bevoegde instanties, binnen het kader van deze verordening, vrij te kunnen kiezen met welke exploitanten van openbare diensten zij samenwerken, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de kleine en middelgrote ondernemingen. Teneinde te garanderen dat de beginselen inzake transparantie, gelijke behandeling van concurrerende exploitanten en evenredigheid worden nageleefd bij de verlening van compensaties of exclusieve rechten, dienen de aard van de openbaredienstverplichtingen en de daarvoor verleende beloning te worden vastgesteld in een openbaredienstcontract tussen de bevoegde instantie en de exploitant van openbare diensten. Naargelang het rechtssysteem van de lidstaten kunnen deze contracten een andere benaming of vorm hebben.
- (10) In tegenstelling tot hetgeen is bepaald in Verordening (EEG) nr. 1191/69, die eveneens van toepassing is op het openbaar personenvervoer via de binnenwateren, wordt het niet opportuun geacht ook de gunning van openbaredienstcontracten in die specifieke sector op te nemen in het toepassingsgebied van de onderhavige verordening. Op de organisatie van het openbaar personenvervoer via de binnenwateren en, voor zover geen voorwerp van specifiek Gemeenschapsrecht, in de nationale zeewateren zijn bijgevolg de algemene beginselen van het Verdrag van toepassing, tenzij de lidstaten ervoor kiezen deze verordening toe te passen op die specifieke sectoren. De bepalingen van deze verordening beletten de lidstaten niet om de binnenvaarddiensten en de diensten op de nationale zee-wateren in een ruimer stedelijk, voorstedelijk of regionaal openbaar personenvervoersnet te integreren.
- (11) In tegenstelling tot Verordening (EEG) nr. 1191/69, die eveneens van toepassing is op goederenvervoersdiensten, wordt het niet opportuun geacht ook de gunning van openbaredienstcontracten in die specifieke sector op te nemen in het toepassingsgebied van deze verordening. Drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening dient de organisatie van goederenvervoersdiensten bijgevolg onder de algemene beginselen van het Verdrag te vallen.
- (12) In het Gemeenschapsrecht is het van geen belang of een openbare personenvervoersdienst door een publieke dan wel een private onderneming wordt geëxploiteerd. Deze verordening is gebaseerd op de beginselen van neutraliteit met betrekking tot het eigendomsrecht als bedoeld in artikel 295 van het Verdrag, het beginsel dat de lidstaten autonoom zijn bij de vaststelling van diensten van algemeen economisch belang als bedoeld in artikel 16 van het Verdrag, alsmede de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid als bedoeld in artikel 5 van het Verdrag.
- (13) Sommige diensten, vaak gekoppeld aan specifieke infrastructuur, worden hoofdzakelijk ter wille van de instandhouding van het historisch erfgoed of voor recreatiedoeleinden geëxploiteerd. Deze diensten hebben duidelijk een ander doel dan het aanbieden van openbaar personenvervoer en vallen bijgevolg niet onder de voor openbaredienstverlening geldende regels en procedures.
- (14) Wanneer de bevoegde instanties verantwoordelijk zijn voor de organisatie van het openbaarvervoersnet kan dit, naast de concrete exploitatie van het vervoer, ook een aantal andere activiteiten en functies omvatten die de bevoegde instanties hetzij zelf moeten kunnen uitoefenen, hetzij gedeeltelijk of volledig moeten kunnen delegeren aan een derde.

⁽¹⁾ PB L 156 van 28.6.1969, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 (PB L 169 van 29.6.1991, blz. 1).

- (15) Langlopende contracten kunnen leiden tot een onnodig lange uitsluiting van de markt, waardoor het gunstige effect van concurrentievervalsing zoveel mogelijk te beperken en tegelijk de kwaliteit van de dienstverlening te beschermen, dienen openbaredienstcontracten van beperkte duur te zijn. Contractverlenging kan afhankelijk zijn van een positieve beoordeling door de gebruikers. Het is in dit verband noodzakelijk te voorzien in de mogelijkheid om openbaredienstcontracten te verlengen met ten hoogste de helft van hun oorspronkelijke looptijd, wanneer de exploitant van openbare diensten moet investeren in activa met een uitzonderlijke terugverdientijd alsmede in het geval van ultraperifere gebieden, als vermeld in artikel 299 van het Verdrag, gezien de bijzondere kenmerken en beperkingen van die gebieden. Tevens moet het mogelijk zijn contracten, mits via een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure gegund, voor een nog langere periode te verlengen wanneer een exploitant van openbare diensten uitzonderlijke infrastructuurinvesteringen of investeringen in rollend materieel en voertuigen doet waarmee grote sommen zijn gemoeid.
- (16) Wanneer de sluiting van een openbaredienstcontract tot een verandering van exploitant van openbare diensten kan leiden, moeten de bevoegde instanties de mogelijkheid hebben om van de uitverkoren exploitant van openbare diensten te verlangen dat hij de bepalingen toepast van Richtlijn 2001/23/EG van de Raad van 12 maart 2001 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende het behoud van de rechten van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen van ondernemingen of vestigingen⁽¹⁾. Deze richtlijn belet de lidstaten niet om, met inachtneming van de voorwaarden voor de overdracht van rechten van werknemers andere rechten van werknemers te waarborgen dan die welke worden bestreken door Richtlijn 2001/23/EG en, in voorkomend geval rekening houdend, met sociale normen, vastgesteld bij nationale wetgeving, wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen of tussen de sociale partners gesloten collectieve overeenkomsten of bedrijfsovereenkomsten.
- (17) In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel staat het de bevoegde instanties vrij om sociale en kwaliteitscriteria vast te stellen om de kwaliteitsnormen voor openbaredienstverplichtingen te handhaven en te verhogen, bijvoorbeeld met betrekking tot minimale arbeidsomstandigheden, rechten van reizigers, de behoeften van mensen met een verminderde mobiliteit, milieubescherming, de veiligheid van passagiers en werknemers alsook verplichtingen uit hoofde van collectieve overeenkomsten en andere voorschriften en overeenkomsten betreffende arbeidsplaatsen en sociale bescherming op de plaats waar de dienst wordt verricht. Met het oog op transparante en voor alle exploitanten vergelijkbare mededingingsvoorwaarden en ter voorkoming van het gevaar van sociale uitsluiting moeten de bevoegde instanties specifieke eisen betreffende sociale en dienstkwaliteitsnormen kunnen opleggen.
- (18) Onder voorbehoud van de toepasselijke nationale wettelijke bepalingen, kan een lokale overheid of, indien die er niet is, een nationale overheid, ervoor opteren zelf openbare personenvervoersdiensten aan te bieden op haar grondgebied of zonder openbare aanbestedingsprocedure te gunnen aan een interne exploitant. Om concurrentievervalsing te vermijden dient evenwel een strikt kader te worden vastgesteld voor de mogelijkheid tot exploitatie in eigen beheer. De vereiste zeggenschap moet worden uitgeoefend door de bevoegde instantie of groepering van instanties die de geïntegreerde openbare personenvervoersdiensten aanbieden, collectief of via de leden. Tevens moet het een bevoegde instantie die zelf vervoersdiensten aanbiedt of een interne exploitant verboden zijn deel te nemen aan openbare aanbestedingsprocedures buiten het grondgebied van die instantie. De instantie die zeggenschap over de interne exploitant uitoefent moet deze ook kunnen verbieden deel te nemen aan op haar grondgebied georganiseerde openbare aanbestedingsprocedures. Beperkingen van de activiteit van de interne exploitant doen geen afbreuk aan de mogelijkheid tot onderhandse gunning van openbaredienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van vervoer zoals metro en tram. Onderhandse gunning van openbaredienstcontracten voor heavy-raildiensten belet niet dat de bevoegde instanties openbaredienstcontracten voor ander openbaar personenvervoer per spoor, zoals metro en tram, aan een interne exploitant kunnen gunnen.
- (19) Onderaanneming kan bijdragen aan een efficiënter openbaar personenvervoer en biedt de mogelijkheid tot deelname van andere ondernemingen dan de exploitanten van openbare diensten aan wie het openbaredienstcontract was gegund. De bevoegde instanties moeten echter, voor een optimaal gebruik van de openbare middelen, kunnen bepalen onder welke voorwaarden zij hun openbare personenvervoersdiensten in onderaanneming geven, in het bijzonder in het geval van diensten die worden verleend door een interne exploitant. Voorts mag het een onderaannemer niet onmogelijk worden gemaakt mee te dingen bij openbare aanbestedingen op het grondgebied van enige bevoegde instantie. Bij de keuze van een onderaannemer door de bevoegde instantie of haar interne exploitant dient het Gemeenschapsrecht te worden nageleefd.
- (20) Wanneer een overheid ervoor opteert een taak van algemeen belang toe te vertrouwen aan een derde partij, is zij gehouden bij de keuze van de exploitant van openbare diensten het Gemeenschapsrecht inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten na te leven zoals dat voortvloeit uit de artikelen 43 tot en met 49 van het Verdrag en uit de beginselen van transparantie en gelijke behandeling. De bepalingen van deze verordening laten in het bijzonder de verplichtingen van overheden op grond van de richtlijnen betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten onverlet wanneer het gaat om openbaredienstcontracten die onder de toepassing van deze richtlijnen vallen.

(¹) PB L 82 van 22.3.2001, blz. 16.

- (21) Gezorgd moet worden voor doeltreffende rechtsbescherming, niet alleen voor gunning binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten ⁽¹⁾ en Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten ⁽²⁾, maar ook voor andere contracten die overeenkomstig deze verordening worden gegund. Een doeltreffende evaluatieprocedure is nodig en moet, in voorkomend geval, vergelijkbaar zijn met de desbetreffende procedures als neergelegd in Richtlijn 89/665/EEG van de Raad van 21 december 1989 houdende de coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toepassing van de beroepsprocedures inzake het plaatsen van overheidsopdrachten voor leveringen en voor de uitvoering van werken ⁽³⁾ en Richtlijn 92/13/EEG van de Raad van 25 februari 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toepassing van de communautaire voorschriften inzake de procedures voor het plaatsen van opdrachten door diensten die werkzaam zijn in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie ⁽⁴⁾, voor zover van toepassing.
- (22) Voor bepaalde aanbestedingen moeten de bevoegde instanties complexe systemen definiëren en beschrijven. Bij de gunning van contracten in dergelijke gevallen zouden die instanties dan ook bevoegd moeten zijn over de details van het contract te onderhandelen met sommige of alle potentiële exploitanten van openbare diensten nadat hun inschrijvingen eenmaal zijn ingediend.
- (23) Een aanbestedingsplicht is niet wenselijk voor openbare dienstcontracten die slechts een geringe waarde of een bescheiden afstand vertegenwoordigen. In dit verband zouden de bevoegde instanties bij hogere bedragen of grotere afstanden rekening moeten kunnen houden met de bijzondere belangen van het midden- en kleinbedrijf. De bevoegde instanties dienen contracten of netwerken niet te kunnen opsplitsen met de bedoeling aanbesteding te vermijden.
- (24) Wanneer de bevoegde instanties geconfronteerd worden met het risico dat de dienstverlening uitvalt, dienen zij bevoegd te zijn om op korte termijn noodmaatregelen te treffen in afwachting van de gunning van een nieuw openbare dienstcontract dat in overeenstemming is met alle toekenningsvoorwaarden van deze verordening.
- (25) Openbaar personenvervoer per spoor vergt aanzienlijke investeringen en gaat gepaard met grote infrastructuurkosten. In maart 2004 heeft de Commissie een voorstel tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽⁵⁾ ingediend om elke spoorwegonderneming voor de exploitatie van internationale passagiersdiensten de toegang te verzekeren tot de infrastructuur van alle lidstaten. Deze verordening heeft tot doel een juridisch kader te scheppen voor compensatie van en/of exclusieve rechten op openbare dienstcontracten, en beoogt geen verdere openstelling van de markt van spoorwegdiensten.
- (26) Wat de openbare diensten betreft, biedt deze verordening bevoegde instanties de mogelijkheid met een exploitant naar keuze een openbare dienstcontract te sluiten voor de exploitatie van openbaar personenvervoer. Gelet op de verschillende organisatievormen in de lidstaten is het verantwoord bevoegde instanties de mogelijkheid te bieden tot onderhandse gunning van openbare dienstcontracten voor spoorwegvervoer.
- (27) De compensatie ter dekking van de kosten die aan de uitvoering van een openbare dienstverplichting zijn verbonden, dient zodanig te worden berekend dat overcompensatie wordt voorkomen. Wanneer een bevoegde instantie een contract zonder openbare aanbestedingsprocedure wenst te gunnen, dient ze gedetailleerde regels na te leven teneinde te waarborgen dat een passende vergoeding wordt vastgesteld en de diensten op een efficiënte manier en met een hoog kwaliteitsniveau worden verricht.
- (28) De bevoegde instantie en de exploitant van openbare diensten kunnen aantonen dat de toekenning van buitensporige vergoedingen is vermeden door in het berekeningschema in de bijlage naar behoren rekening te houden met de effecten van de naleving van de openbare dienstverplichtingen op de vraag naar openbaar personenvervoer.
- (29) Behoudens wanneer het noodmaatregelen en contracten voor bescheiden afstanden betreft, dienen bevoegde instanties die wensen over te gaan tot de aanbesteding van openbare dienstcontracten, dit ten minste één jaar vooraf bekend te maken zodat potentiële exploitanten van openbare diensten over de nodige tijd beschikken om in te schrijven.
- (30) Voor onderhands gegunde openbare dienstcontracten moet een hoger niveau van transparantie gelden.

⁽¹⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/97/EG van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 107).

⁽²⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/97/EG van de Raad.

⁽³⁾ PB L 395 van 30.12.1989, blz. 33. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 92/50/EEG (PB L 209 van 24.7.1992, blz. 1).

⁽⁴⁾ PB L 76 van 23.3.1992, blz. 14. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/97/EG.

⁽⁵⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344).

- (31) Aangezien de bevoegde instanties en de exploitanten tijd nodig zullen hebben om zich aan de bepalingen van deze verordening aan te passen, dient te worden voorzien in overgangsregelingen. Met het oog op de geleidelijke gunning van openbare dienstcontracten overeenkomstig deze verordening, leggen de lidstaten binnen zes maanden na de eerste helft van de overgangperiode de Commissie een voortgangsverslag voor. De Commissie kan op basis van deze verslagen passende maatregelen voorstellen.
- (32) Tijdens de overgangperiode mogen de bevoegde instanties de bepalingen van deze verordening op verschillende tijdstippen beginnen toe te passen. Het is dan ook mogelijk dat tijdens die periode exploitanten van openbare diensten uit nog niet onder de toepassing van deze verordening vallende markten inschrijven voor openbare dienstcontracten in reeds eerder voor gecontroleerde concurrentie opengestelde markten. Teneinde met een evenredige maatregel te voorkomen dat de openstelling van de openbaarvervoermarkt onevenwichtig verloopt, dienen de bevoegde instanties tijdens de tweede helft van de overgangperiode inschrijvingen te kunnen weigeren die afkomstig zijn van ondernemingen bij welke meer dan de helft van de waarde van de door hen verrichte openbare vervoersdiensten berust op contracten die niet in overeenstemming met deze verordening zijn gegund, mits daarbij niet wordt gediscrimineerd en hiertoe werd beslist vóór de aanvang van de aanbestedingsprocedure.
- (33) In de punten 87 tot en met 95 van zijn arrest van 24 juli 2003 in zaak C-280/00 *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾ heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen voor recht verklaard dat compensaties voor openbare dienstverlening niet kunnen worden aangemerkt als steun in de zin van artikel 87 van het Verdrag, mits aan vier cumulatieve voorwaarden is voldaan. Wanneer niet aan deze voorwaarden is voldaan en derhalve de algemene toepassingscriteria van artikel 87, lid 1, van het Verdrag van toepassing zijn, worden compensaties voor openbare dienstverlening beschouwd als staatssteun en zijn de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag van toepassing.
- (34) Bij het personenvervoer over land kunnen compensaties voor openbare dienstverlening noodzakelijk zijn om de beginselen en voorwaarden te creëren waaronder met openbare diensten belaste ondernemingen hun opdrachten kunnen uitvoeren. Die compensaties kunnen onder bepaalde voorwaarden verenigbaar zijn met het Verdrag, overeenkomstig artikel 73 daarvan. Enerzijds moet het gaan om compensaties voor diensten die in het Verdrag worden beschouwd als diensten van algemeen belang. Anderzijds mag, ter vermindering van ongerechtvaardigde mededingingsvervalsingen, een compensatie niet hoger zijn dan nodig is om de nettokosten van de nakoming van de openbare dienstverplichtingen, rekening houdend met de ontvangsten en met een redelijke winst uit de nakoming van deze verplichtingen, te dekken.
- (35) De compensaties die door de bevoegde instanties overeenkomstig de bepalingen van deze verordening worden verleend, kunnen derhalve worden vrijgesteld van de aanmeldingsplicht van artikel 88, lid 3, van het Verdrag.
- (36) Deze verordening vervangt Verordening (EEG) nr. 1191/69, die derhalve dient te worden ingetrokken. Een overgangperiode van drie jaar maakt het gemakkelijker om, voor openbare goederenvervoersdiensten de compensaties waarvoor de Commissie geen toestemming heeft verleend op grond van de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag geleidelijk af te schaffen. Andere compensaties voor het verrichten van openbare personenvervoersdiensten dan die welke onder deze nieuwe verordening vallen en waarbij sprake kan zijn van overheidssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag, vallen onder de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag, inclusief de desbetreffende interpretaties van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen en in het bijzonder het arrest in zaak C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Derhalve dient de Commissie zich bij het onderzoek van zulke gevallen te baseren op beginselen die vergelijkbaar zijn met die welke in de onderhavige verordening zijn vervat of, in voorkomend geval, andere wetgeving inzake diensten van algemeen economisch belang.
- (37) Deze verordening omvat het volledige toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ⁽²⁾. Die verordening wordt als achterhaald beschouwd omdat de toepassing van artikel 73 van het Verdrag erdoor wordt beperkt zonder dat een passende rechtsgrondslag wordt geboden voor de toelating van lopende investeringsprogramma's, met name voor investeringen in vervoerinfrastructuur in een publiek-privaat partnerschap. Derhalve dient zij te worden ingetrokken zodat bij de toepassing van artikel 73 van het Verdrag rekening kan worden gehouden met de permanente evolutie van de sector, onverminderd de onderhavige verordening en Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen ⁽³⁾. Teneinde de toepassing van de desbetreffende communautaire regelingen verder te vergemakkelijken, zal de Commissie vóór eind 2007 richtsnoeren inzake staatssteun voor investeringen in het spoorwagennet, inclusief infrastructuurinvesteringen, opstellen.
- (38) Teneinde de uitvoering van deze verordening en de ontwikkeling van het aanbod van het openbaar personenvervoer in de Gemeenschap te evalueren, waarbij in het bijzonder wordt beoordeeld hoe de kwaliteit van de diensten voor openbaar personenvervoer zich ontwikkelt en wat de gevolgen zijn van onderhands gegunde contracten, dient de Commissie een verslag op te stellen. Zo nodig kan dit verslag vergezeld gaan van passende voorstellen tot wijziging van deze verordening,

⁽²⁾ PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 543/97 (PB L 84 van 26.3.1997, blz. 6).

⁽³⁾ PB L 156 van 28.6.1969, blz. 8. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening nr. 1791/2006 (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 1).

⁽¹⁾ Jurispr. 2003, blz. I-7747.

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en toepassingsgebied

1. Deze verordening heeft tot doel vast te stellen op welke manier instanties die bevoegd zijn voor het openbaar personenvervoer er, in het licht van het Gemeenschapsrecht, voor kunnen zorgen dat, in vergelijking met een volledig vrije marktwerking, onder meer het aantal, de veiligheid en de kwaliteit van de diensten van algemeen belang toenemen en deze diensten worden verzekerd tegen een lagere kostprijs.

Daartoe worden in deze verordening de voorwaarden gesteld waaronder de bevoegde instanties, wanneer zij een openbare dienstverplichting opleggen of daartoe een contract afsluiten, aan exploitanten van openbare diensten een compensatie voor de kosten en/of exclusieve rechten verlenen als tegenprestatie voor het vervullen van openbare dienstverplichtingen.

2. Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor, met andere vormen van spoorvervoer en over de weg, met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt. De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op het openbare personenvervoer over de binnenwateren en in de nationale zeewateren, onverminderd Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer) ⁽¹⁾.

3. Deze verordening is niet van toepassing op concessieovereenkomsten voor openbare werken in de zin van artikel 1, lid 3, onder a), van Richtlijn 2004/17/EG of van artikel 1, lid 3, van Richtlijn 2004/18/EG.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

- a) „openbaar personenvervoer”: personenvervoersdiensten van algemeen economisch belang die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden;
- b) „bevoegde instantie”: overheid of groepering van overheden van één of meer lidstaten die bevoegd is/zijn om op te treden in het openbaar personenvervoer in een bepaald geografisch gebied, of elke andere entiteit die over deze bevoegdheid beschikt;

- c) „bevoegde plaatselijke overheid”: elk bevoegd overheidslichaam dat niet bevoegd is voor het volledige grondgebied van een land;
- d) „exploitant van openbare diensten”: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming of groep van ondernemingen die openbare personenvervoersdiensten exploiteert of elke overheidsdienst die openbare personenvervoersdiensten aanbiedt;
- e) „openbare dienstverplichting”: door een bevoegde instantie met het oog op de algemene dienstverlening inzake openbaar personenvervoer omschreven of vastgestelde prestatie die een exploitant, indien hij zich door zijn eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren;
- f) „exclusief recht”: het recht van een exploitant van openbare diensten om bepaalde openbare personenvervoersdiensten van een lijn, net of gebied te exploiteren, met uitsluiting van andere exploitanten;
- g) „compensatie voor openbare dienstverlening”: elk, met name financieel, voordeel dat direct of indirect door een bevoegde instantie uit overheidsmiddelen wordt verleend tijdens of in verband met de periode waarin een openbare dienstverplichting worden vervuld;
- h) „onderhandse gunning”: gunning van een openbare dienstcontract aan een bepaalde exploitant van openbare diensten zonder voorafgaande openbare aanbestedingsprocedure;
- i) „openbare dienstcontract”: een of meer juridisch bindende overeenkomsten tussen een bevoegde instantie en een exploitant van openbare diensten waarbij de exploitant van openbare diensten in het kader van de openbare dienstverplichtingen wordt belast met het beheer en de exploitatie van openbare personenvervoersdiensten; naargelang de wetgeving van de lidstaten kan het contract ook bestaan in een door een bevoegde instantie genomen besluit:
 - in de vorm van een specifiek wettelijk of bestuursrechtelijk besluit, of
 - waarin de voorwaarden worden vastgesteld waaronder de bevoegde instantie de diensten zelf mag verzekeren of toevertrouwen aan een interne exploitant;
- j) „interne exploitant”: een juridisch onafhankelijke entiteit waarover een bevoegde plaatselijke overheid — of in geval van een groepering van overheden, ten minste één bevoegde plaatselijke overheid — net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent;

⁽¹⁾ PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7.

- k) „waarde”: de waarde van een dienst, lijn, openbare dienstcontract of compensatieregeling voor openbaar personenvervoer, die overeenstemt met de totale inkomsten, exclusief BTW, van een exploitant of van de exploitanten van openbare diensten, met inbegrip van en ongeacht de aard van de door de overheid betaalde compensatie en de inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen die niet aan de betrokken bevoegde instantie worden afgedragen;
- l) „algemene regel”: regel die zonder onderscheid van toepassing is op gelijksoortige openbare personenvervoerdiensten in een bepaald geografisch gebied dat onder de verantwoordelijkheid van een bevoegde instantie valt;
- m) „geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer”: onderling verbonden vervoerdiensten binnen een specifiek geografisch gebied met een gemeenschappelijke dienst inrichtingen, kaartverkoop en dienstregeling.
- b) vooraf op objectieve en transparante wijze vastgesteld
- i) op basis van welke parameters de eventuele compensaties worden berekend, en
- ii) wat de aard en omvang van eventuele exclusieve rechten is,

zodanig dat overcompensatie wordt voorkomen. Voor overeenkomstig artikel 5, leden 2, 4, 5 en 6, gegunde openbare dienstcontracten worden deze parameters zodanig vastgesteld dat de compensatie in geen geval het bedrag overschrijft dat nodig is om het netto-financiële effect op kosten en inkomsten van de nakoming van de openbare dienstverplichtingen te dekken, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de exploitant van openbare diensten ingehouden ontvangsten ter zake en een redelijke winstmarge;

- c) vastgesteld hoe de kosten van de dienstverlening worden verdeeld. Het kan in het bijzonder gaan om personeelsuitgaven, energiekosten, rechten voor het gebruik van infrastructuur, onderhouds- en herstellingskosten van voertuigen gebruikt voor openbaar vervoer, rollend materieel en installaties die noodzakelijk zijn voor de exploitatie van personenvervoerdiensten, vaste kosten en een passende vergoeding voor het eigen kapitaal.

2. In openbare dienstcontracten en algemene regels wordt een verdeelsleutel opgenomen voor de ontvangsten uit de verkoop van vervoerbewijzen, die de exploitant van openbare diensten mag houden of doorstort aan de bevoegde instanties, of die worden verdeeld tussen beide partijen.

3. De openbare dienstcontracten zijn van beperkte duur, met een maximum van tien jaar voor busdiensten en vijftien jaar voor personenvervoerdiensten per spoor of met andere vormen van spoorvervoer. De maximumduur van openbare dienstcontracten die betrekking hebben op verscheidene vervoerswijzen bedraagt vijftien jaar indien het vervoer per spoor of met andere vormen van spoorvervoer meer dan 50 % van de totale waarde van de betrokken diensten vertegenwoordigt.

4. Zo nodig kan de looptijd van een contract, rekening houdend met de afschrijvingstermijn van de activa, met maximaal de helft worden verlengd, indien de exploitant van openbare diensten een aanzienlijk deel van de totale activa ter beschikking stelt die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in het openbare dienstcontract vastgestelde vervoerdiensten en de betrokken activa hoofdzakelijk worden ingezet voor de openbare vervoerdiensten uit hoofde van het contract.

Voor zover kosten die samenhangen met de bijzondere geografische situatie zulks rechtvaardigen, kan de looptijd van een openbare dienstcontract, als bedoeld in lid 3, in de ultraperifere gebieden met maximaal de helft worden verlengd.

Artikel 3

Openbare dienstcontracten en algemene regels

1. Wanneer een bevoegde instantie besluit aan een bepaalde exploitant een exclusief recht en/of een compensatie, van welke aard ook, toe te kennen voor de naleving van openbare dienstverplichtingen, is zij verplicht een openbare dienstcontract te sluiten.

2. In afwijking van lid 1 kunnen openbare dienstverplichtingen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld voor alle of bepaalde categorieën passagiers, ook worden onderworpen aan algemene regels. Op grond van de in de artikelen 4 en 6, en in de bijlage opgenomen beginselen, verleent de bevoegde instantie de exploitanten van openbare diensten een compensatie voor het netto-financiële effect — positief of negatief — op de kosten en opbrengsten voor de naleving van de in algemene regels vastgestelde tariefverplichtingen. Zij doet dit op een zodanige wijze dat overcompensatie wordt voorkomen. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de bevoegde instanties om in openbare dienstcontracten openbare dienstverplichtingen op te nemen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld.

3. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag, kunnen de lidstaten algemene regels inzake financiële compensaties voor openbare dienstverplichtingen waarbij de maximumtarieven voor scholieren, studenten, leerlingen en personen met verminderde mobiliteit worden vastgesteld, uitsluiten van het toepassingsgebied van deze verordening. Deze algemene regels worden overeenkomstig artikel 88 van het Verdrag aangemeld. Een dergelijke aanmelding bevat volledige informatie over de maatregel en met name bijzonderheden over de berekeningswijze.

Artikel 4

Verplichte inhoud van openbare dienstcontracten en algemene regels

1. In openbare dienstcontracten en algemene regels wordt:

- a) duidelijk omschreven welke openbare dienstverplichtingen door de exploitant van openbare diensten worden nagekomen en in welke gebieden deze verplichtingen van toepassing zijn;

Voor zover kapitaalafschrijvingen met betrekking tot uitzonderlijke infrastructuurinvesteringen, rollend materieel of voertuigen zulks rechtvaardigen en het openbaredienstcontract via een eerlijke aanbestedingsprocedure is gegund, kan een openbaredienstcontract een langere looptijd hebben. Ten behoeve van de transparantie doet de bevoegde instantie in dat geval uiterlijk één jaar na de sluiting van het contract, het openbaredienstcontract en de elementen die de verlenging ervan rechtvaardigen aan de Commissie toekomen.

5. Onverminderd de nationale wetgeving en het Gemeenschapsrecht, inclusief collectieve overeenkomsten tussen sociale partners, kunnen de bevoegde instanties, van de geselecteerde exploitant van openbare diensten eisen dat hij het reeds eerder in de diensten werkzame personeel de rechten aanbiedt die het genoten zou hebben, indien een overgang in de zin van Richtlijn 2001/23/EG zou hebben plaatsgevonden. Wanneer de bevoegde instanties van exploitanten van openbare diensten eisen dat zij bepaalde sociale normen in acht nemen, bevatten aanbestedingsdocumenten en openbaredienstcontracten een lijst van het betrokken personeel en een transparant gedetailleerd overzicht van de contractuele rechten van het personeel en van de voorwaarden waaronder de werknemers geacht worden met de diensten te zijn verbonden.

6. Wanneer de bevoegde instanties overeenkomstig de nationale wetgeving van exploitanten van openbare diensten verlangen dat zij bepaalde kwaliteitsnormen naleven, worden deze normen opgenomen in de aanbestedingsdocumenten en de openbaredienstcontracten.

7. Aanbestedingsdocumenten en openbaredienstcontracten duiden op transparante wijze aan of en in welke mate onderaanneming mag worden overwogen. Indien onderaannemers worden ingeschakeld, is de exploitant die overeenkomstig deze verordening belast is met het beheer en de verrichting van diensten op het gebied van openbaar personenvervoer, verplicht een aanzienlijk deel van deze diensten zelf uit te voeren. Een openbaredienstcontract dat ontwerp, bouw en exploitatie van diensten op het gebied van openbaar personenvervoer bestrijkt, mag toestaan dat de exploitatie van die diensten volledig door onderaannemers wordt verricht. In het openbaredienstcontract worden overeenkomstig de nationale wetgeving en het Gemeenschapsrecht de voorwaarden voor onderaanneming bepaald.

Artikel 5

Gunning van openbaredienstcontracten

1. Openbaredienstcontracten worden gegund volgens de voorschriften van deze verordening. Wat betreft openbaar personenvervoer per bus of tram zoals gedefinieerd in de Richtlijnen 2004/17/EG of 2004/18/EG worden opdrachten of overheidsopdrachten gegund overeenkomstig de procedures van die richtlijnen, voor zover deze opdrachten niet de vorm aannemen van contracten voor dienstenconcessies zoals gedefinieerd in die richtlijnen. Wanneer opdrachten moeten worden gegund overeenkomstig de Richtlijnen 2004/17/EG of 2004/18/EG, zijn de leden 2 tot en met 6 van dit artikel niet van toepassing.

2. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde plaatselijke overheid, ongeacht of het gaat om een afzonderlijke overheid dan wel een groepering van overheden die geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer aanbiedt, besluiten zelf openbare personenvervoerdiensten aan te bieden of onderhands een openbaredienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid — of in geval van een groepering van overheden, ten minste één bevoegde plaatselijke overheid — net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent. Wanneer een bevoegde plaatselijke overheid een dergelijk besluit neemt, geldt het volgende:

- a) de vraag of de bevoegde plaatselijke overheid een dergelijke zeggenschap uitoefent, wordt beoordeeld op basis van onder meer de mate van vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen ter zake in de statuten, de eigendomsstructuur en de daadwerkelijke invloed op en de daadwerkelijke zeggenschap over strategische en individuele beheersbeslissingen. In overeenstemming met het Gemeenschapsrecht behoeft een bevoegde overheidsinstantie, met name in het geval van publiek-private partnerschappen, niet voor 100 % eigenaar te zijn om zeggenschap in de zin van dit lid uit te oefenen, mits de overheid een overheersende invloed heeft en die zeggenschap op grond van andere criteria kan worden uitgeoefend;
- b) voorwaarde voor de toepassing van dit lid is dat de interne exploitant en elke entiteit waarop deze exploitant een, zelfs minimale, invloed heeft hun openbare personenvervoerdiensten exploiteren op het grondgebied van de bevoegde plaatselijke overheid — uitgaande lijnen of andere kleinere elementen van die activiteit die het grondgebied van naburige bevoegde plaatselijke overheden binnenkomen daargelaten — en niet deelnemen aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbare personenvervoerdiensten buiten dit grondgebied;
- c) niettegenstaande punt b) mag een interne exploitant vanaf twee jaar voordat zijn onderhandse gegunde contract afloopt, meedoen aan eerlijke openbare aanbestedingen op voorwaarde dat onherroepelijk is besloten tot een eerlijke openbare aanbesteding van de openbare personenvervoerdiensten die onder het contract van de interne exploitant vallen, en dat de interne exploitant geen andere onderhands gegunde openbaredienstcontracten heeft gesloten;
- d) indien er geen plaatselijke bevoegde overheid is, zijn de punten a), b) en c) van toepassing op een nationale overheid voor een geografisch gebied dat niet haar gehele grondgebied bestrijkt, op voorwaarde dat de interne exploitant niet meedoet aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbare personenvervoerdiensten, die worden georganiseerd buiten het gebied waarvoor het openbaredienstcontract is gegund;

e) wanneer onderaanneming als bedoeld in artikel 4, lid 7, wordt overwogen, is de interne exploitant gehouden de openbare personenvervoersdienst grotendeels zelf uit te voeren.

3. Een bevoegde instantie die een beroep doet op een andere derde partij dan een interne exploitant, gunt openbaredienstcontracten via een openbare aanbestedingsprocedure, behoudens de in de leden 4, 5 en 6 bedoelde gevallen. De openbare aanbestedingsprocedure staat open voor alle exploitanten en verloopt open en eerlijk, met inachtneming van de beginselen van transparantie en niet-discriminatie. Na de indiening van de inschrijvingen en een eventuele eerste selectie kan, met inachtneming van deze beginselen, worden onderhandeld over de meest geschikte manier om te voldoen aan specifieke of complexe behoeften.

4. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kunnen de bevoegde instanties opteren voor onderhandse gunning van openbaredienstcontracten met hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van minder dan 1 000 000 EUR, hetzij een jaarlijks aantal kilometers openbaar personenvervoer dat lager ligt dan 300 000.

Wanneer een openbaredienstcontract onderhands wordt gegund aan een kleine of middelgrote onderneming die met niet meer dan 23 voertuigen werkt, kunnen deze drempels worden verhoogd tot hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van 2 000 000 EUR hetzij een geschat jaarlijks aantal van minder dan 600 000 kilometers openbaar personenvervoer.

5. Een bevoegde instantie kan noodmaatregelen treffen wanneer de dienstverlening uitvalt of dreigt uit te vallen. Noodmaatregelen bestaan in de onderhandse gunning of een formeel akkoord tot verlenging van een openbaredienstcontract of in het opleggen van bepaalde openbaredienstverplichtingen. De exploitant van openbare diensten heeft het recht beroep aan te tekenen tegen het besluit om bepaalde openbaredienstverplichtingen op te leggen. De gunning of verlenging van een openbaredienstcontract middels een noodmaatregel of het opleggen van een dergelijk contract mag niet langer duren dan twee jaar.

6. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van tien jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is.

7. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat overeenkomstig de leden 2 tot en met 6 genomen besluiten doeltreffend en snel herzien kunnen worden naar aanleiding van een verzoek van een persoon die belang heeft of gehad heeft bij het verkrijgen van een bepaald contract en die geschaad is of geschaad dreigt te worden doordat een dergelijk besluit beweerdelijk in strijd is met het Gemeenschapsrecht of de nationale regelgeving ter uitvoering daarvan.

Wanneer de instantie die met de herzieningsprocedure belast is geen rechterlijke instantie is, motiveert zij haar beslissingen te allen tijde schriftelijk. In dat geval wordt tevens bepaald dat een eventuele onwettige beslissing van de herzieningsinstantie dan wel een eventueel tekortschieten van die instantie bij de uitoefening van haar bevoegdheden aan rechterlijke toetsing kan worden onderworpen of kan worden voorgelegd aan een andere instantie die een rechterlijke instantie is in de zin van artikel 234 van het Verdrag en die onafhankelijk is van zowel de instantie die de contracten gunt als de herzieningsinstantie.

Artikel 6

Compensaties voor de openbare dienst

1. Ongeacht de gunningwijze van een contract voldoet elke compensatie uit hoofde van een algemene regel of een openbare dienstcontract aan de bepalingen van artikel 4. Ongeacht hun aard voldoen compensaties die worden verleend uit hoofde van een overeenkomstig artikel 5, leden 2, 4, 5 of 6, of uit hoofde van een algemene bepaling onderhands gegund openbaredienstcontract, bovendien aan de bepalingen in de bijlage.

2. De lidstaten verstrekken de Commissie op haar schriftelijk verzoek binnen drie maanden, of binnen een langere termijn die de Commissie in haar verzoek vaststelt, alle informatie die de Commissie nodig acht om te kunnen nagaan of de verleende compensaties verenigbaar zijn met deze verordening.

Artikel 7

Bekendmaking

1. Elke bevoegde instantie publiceert jaarlijks een overzichtsverslag van de openbaredienstverplichtingen die onder haar bevoegdheid vallen, de aangewezen exploitanten van openbare diensten en de compensaties en de exclusieve rechten die als vergoeding voor de dienstverlening aan die exploitanten zijn toegekend. Dit verslag maakt onderscheid tussen busvervoer en spoorvervoer, maakt het mogelijk de prestaties, de kwaliteit en de financiering van het openbaarvervoernet te toetsen en te beoordelen en bevat informatie over de aard en de reikwijdte van eventuele toegekende exclusieve rechten, indien van toepassing.

2. Elke bevoegde instantie neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat ten minste één jaar vóór de bekendmaking van de uitnodiging tot inschrijving of een jaar vóór de onderhandse gunning ten minste de volgende informatie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt:

- a) de naam en het adres van de bevoegde instantie;
- b) de beoogde wijze van gunning;
- c) de diensten en de gebieden waarop de gunning potentieel betrekking heeft.

De bevoegde instanties kunnen besluiten om deze informatie niet bekend te maken wanneer het openbaredienstcontract betrekking heeft op een jaarlijkse verstrekking van minder dan 50 000 kilometers openbaar personenvervoer.

Indien de informatie na de bekendmaking wordt gewijzigd, maakt de bevoegde instantie zo spoedig mogelijk een rechtzetting bekend. Deze rechtzetting laat de aanvangsdatum van de onderhandse gunning of de uitnodiging tot inschrijving onverlet.

Dit lid is niet van toepassing op artikel 5, lid 5.

3. In het geval van onderhandse gunning van openbare dienstcontracten voor vervoer per spoor, als bedoeld in artikel 5, lid 6, publiceert de bevoegde instantie binnen een jaar vanaf de gunning de volgende informatie:

- a) contracterende entiteit, eigendomsstructuur en, indien van toepassing, de naam van de partij of partijen die in juridische zin de zeggenschap hebben;
- b) looptijd van het openbare dienstcontract;
- c) beschrijving van de uit te voeren personenvervoersdiensten;
- d) beschrijving van de parameters van de financiële compensatie;
- e) kwaliteitsdoelstellingen zoals punctualiteit en betrouwbaarheid, alsmede de premies en sancties die in dat verband van toepassing zijn;
- f) voorwaarden in verband met essentiële activa.

4. De bevoegde instantie zendt aan een belanghebbende op diens verzoek haar met redenen omklede beslissing betreffende de onderhandse gunning van een openbare dienstcontract toe.

Artikel 8

Overgangsbepalingen

1. Openbare dienstcontracten worden gegund volgens de voorschriften van deze verordening. Wat betreft openbaar personenvervoer per bus of tram zoals gedefinieerd in de Richtlijnen 2004/17/EG of 2004/18/EG worden opdrachten of overheidsopdrachten gegund overeenkomstig de procedures van die richtlijnen, voor zover deze opdrachten niet de vorm aannemen van contracten voor dienstenconcessies zoals gedefinieerd in die richtlijnen. Wanneer opdrachten moeten worden gegund overeenkomstig de Richtlijnen 2004/17/EG of 2004/18/EG, zijn de leden 2 tot en met 4 niet van toepassing.

2. Onverminderd lid 3 verloopt de gunning van openbare dienstcontracten voor vervoer per spoor en over de weg volgens artikel 5, en wel vanaf 3 december 2019. Tijdens deze overgangperiode nemen de lidstaten maatregelen om geleidelijk te voldoen aan artikel 5, teneinde te vermijden dat zich ernstige structurele problemen voordoen, in het bijzonder wat betreft de vervoerscapaciteit.

Binnen zes maanden na de eerste helft van de overgangperiode leggen de lidstaten de Commissie een voortgangsverslag voor over de invoering van het geleidelijk gunnen van openbare dienstcontracten volgens artikel 5. Aan de hand van de voortgangsverslagen van de lidstaten kan de Commissie passende, op de lidstaten gerichte maatregelen voorstellen.

3. Bij de toepassing van lid 2 wordt geen rekening gehouden met openbare dienstcontracten die volgens Gemeenschapsrecht en nationale wetgeving zijn gegund:

- a) vóór 26 juli 2000 op grond van een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure;
- b) vóór 26 juli 2000 op grond van een andere procedure dan een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure;
- c) vanaf 26 juli 2000 en vóór 3 december 2009, op grond van een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure;
- d) vanaf 26 juli 2000 en vóór 3 december 2009, op grond van een andere procedure dan een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure.

De onder a) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken. De onder b) en c) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken, maar niet langer dan gedurende 30 jaar. De onder d) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken, op voorwaarde dat het gaat om contracten van beperkte duur met een looptijd die vergelijkbaar is met de in artikel 4 vermelde looptijden.

Openbare dienstcontracten mogen doorlopen tot zij verstrijken indien de beëindiging ervan ongewenste juridische of economische gevolgen zou hebben en op voorwaarde dat de Commissie ermee instemt.

4. Onverminderd lid 3, kunnen bevoegde instanties tijdens de tweede helft van de in lid 2 bedoelde overgangperiode exploitanten van openbare diensten uitsluiten van deelname aan de gunning van contracten door middel van een uitnodiging tot inschrijving indien deze niet kunnen aantonen dat de waarde van de openbare vervoersdiensten waarvoor zij overeenkomstig deze verordening compensaties ontvangen of exclusieve rechten bezitten, ten minste de helft vertegenwoordigt van de totale waarde van de openbare vervoersdiensten waarvoor zij compensaties ontvangen of een exclusief recht bezitten. Exploitanten van openbare diensten die de aan te besteden diensten verstrekken, mogen niet op deze manier worden uitgesloten. Bij de toepassing van dit criterium wordt geen rekening gehouden met openbare dienstcontracten die als noodmaatregel zijn toegewezen, als bedoeld in artikel 5, lid 5.

Wanneer bevoegde instanties gebruik maken van de in de eerste alinea bedoelde mogelijkheid, doen zij dit op niet-discriminerende basis, sluiten zij alle aan dit criterium beantwoordende potentiële exploitanten uit en stellen zij potentiële exploitanten van openbare diensten van hun besluit in kennis bij de aanvang van de procedure voor de gunning van openbare dienstcontracten.

De betrokken bevoegde instanties stellen de Commissie ten minste twee maanden voordat de uitnodiging tot inschrijving wordt gepubliceerd, in kennis van hun voornemen deze bepaling toe te passen.

Artikel 9

Verenigbaarheid met het Verdrag

1. Overeenkomstig deze verordening verstrekte compensaties voor de openbaredienstverlening voor de exploitatie van openbare personenvervoersdiensten of voor de nettokosten van de in algemene regels vastgestelde tariefverplichtingen zijn verenigbaar met de gemeenschappelijke markt. De meldingsplicht van artikel 88, lid 3, van het Verdrag is niet van toepassing op deze compensaties.

2. Onverminderd de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag, kunnen de lidstaten overeenkomstig artikel 73 van het Verdrag steun aan de vervoerssector blijven verlenen, indien deze steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of overeenkomt met de vergoeding van bepaalde met het begrip „openbare dienst” verbonden, verplichte dienstverrichtingen die niet onder deze verordening vallen, en met name:

- a) tot de inwerkingtreding van gemeenschappelijke voorschriften inzake de verdeling van infrastructuurkosten, wanneer steun wordt verleend aan ondernemingen die kosten in verband met de door hen gebruikte infrastructuur moeten dragen, terwijl andere ondernemingen niet aan soortgelijke lasten zijn onderworpen. Bij de bepaling van het aldus verleende bedrag wordt rekening gehouden met de infrastructuurkosten die concurrerende vervoerswijzen niet hoeven te dragen;
- b) wanneer de steun gericht is op de bevordering van onderzoek naar of ontwikkeling van vervoerssystemen en -technologieën die voor de Gemeenschap in het algemeen economischer zijn.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2007.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Dergelijke steun wordt beperkt tot het stadium van onderzoek en ontwikkeling en mag geen betrekking hebben op de commerciële exploitatie van dergelijke vervoerssystemen en -technologieën.

Artikel 10

Intrekking

1. Verordening (EEG) nr. 1191/69 wordt hierbij ingetrokken. De bepalingen ervan blijven echter van toepassing op goederenvervoersdiensten gedurende drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

2. Verordening (EEG) nr. 1107/70 wordt hierbij ingetrokken.

Artikel 11

Verslagen

Na de in artikel 8, lid 2, omschreven overgangperiode dient de Commissie een verslag in over de uitvoering van deze verordening en over de ontwikkeling van het aanbod van het openbaar personenvervoer in de Gemeenschap, waarbij in het bijzonder wordt beoordeeld hoe de kwaliteit van de diensten voor openbaar personenvervoer zich ontwikkelt en wat de gevolgen zijn van onderhands gegunde contracten, in voorkomend geval vergezeld van passende voorstellen tot wijziging van deze verordening.

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 3 december 2009.

Voor de Raad
De voorzitter
M. LOBO ANTUNES

BIJLAGE

Regels van toepassing op de in artikel 6, lid 1, bedoelde compensaties

1. Compensaties uit hoofde van overeenkomstig artikel 5, leden 2, 4, 5 of 6, onderhands gegunde contracten of uit hoofde van een algemene regel, dienen te worden berekend overeenkomstig de regels van deze bijlage.
2. Een compensatie mag niet hoger zijn dan het netto financiële effect van de som van de positieve of negatieve effecten van de nakoming van de openbaredienstverplichting op de kosten en ontvangsten van een exploitant van openbare diensten. De effecten worden beoordeeld door de situatie waarin de openbaredienstverplichting wordt vervuld, te vergelijken met de situatie die zich zou hebben voorgedaan, wanneer die verplichting niet zou zijn vervuld. De bevoegde instantie berekent het netto-financiële effect aan de hand van de volgende formule:

Kosten gegenereerd in verband met een openbaredienstverplichting die of een pakket openbaredienstverplichtingen dat door een bevoegde instantie/bevoegde instanties is opgelegd en in een contract en/of een algemene regel is vastgelegd,

minus de positieve effecten die worden gegenereerd binnen het netwerk waarop de betrokken openbaredienstverplichting rust,

minus de ontvangsten uit de vervoertarieven of enige andere ontvangsten die bij de vervulling van de betrokken openbaredienstverplichting(en) worden gegenereerd,

plus een redelijke winst,

het netto-financiële effect.

3. De naleving van de openbaredienstverplichtingen kan een invloed hebben op de eventuele vervoersactiviteiten van een exploitant buiten het kader van de betrokken openbaredienstverplichting(en). Om overcompensatie of gebrekkige compensatie te voorkomen, dient bij de berekening van het netto-financiële effect derhalve rekening te worden gehouden met kwantificeerbare financiële effecten op de betrokken netten van de exploitant.
4. De kosten en ontvangsten moeten worden berekend overeenkomstig de geldende boekhoudkundige en fiscale regels.
5. Om de transparantie te verhogen en kruissubsidies te vermijden, dient een exploitant van openbare diensten, wanneer hij naast diensten waarvoor hij compensaties voor openbaredienstverlening ontvangt, ook andere activiteiten uitoefent, voor de exploitatie van de openbare vervoersdiensten over een gescheiden boekhouding te beschikken die ten minste aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - de rekeningen betreffende de verschillende exploitatieactiviteiten zijn gescheiden en het aandeel van de overeenkomstige activa en vaste kosten wordt uitgesplitst overeenkomstig de geldende boekhoudkundige en fiscale regels;
 - alle variabele kosten, een evenredige bijdrage in de vaste kosten en een redelijke winst in verband met enige andere activiteit van de exploitant van openbare diensten mogen in geen geval worden toegeschreven aan de betrokken openbare dienst;
 - de kosten van de openbare dienst worden in evenwicht gehouden door de exploitatieontvangsten en de overheidsbijdragen, die niet naar andere activiteiten van de exploitant van openbare diensten mogen worden doorgeschoven.
6. Onder redelijke winst wordt een vergoeding verstaan die overeenstemt met de gebruikelijke kapitaalbeloning in de sector in een bepaalde lidstaat, rekening houdend met het risico, of het ontbreken daarvan, voor de exploitant van de openbare dienst ingevolge de tussenkomst van de overheid.

7. De compensatieregeling dient aan te zetten tot het behoud of de ontwikkeling van:
- een objectief controlebaar, efficiënt beheer door de exploitant van openbare diensten, en
 - de verlening van personenvervoersdiensten van voldoende kwaliteit.
-

VERORDENING (EG) Nr. 1371/2007 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke ontwerp tekst die op 31 juli 2007 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijke vervoerbeleid is het belangrijk de gebruikersrechten voor reizigers in het treinverkeer te waarborgen en de kwaliteit en effectiviteit van de diensten voor reizigers in het treinverkeer te verbeteren, teneinde te helpen bij het vergroten van het aandeel van het spoorwegvervoer in verhouding tot andere vervoerswijzen.
- (2) De mededeling van de Commissie „Strategie voor het consumentenbeleid 2002-2006” ⁽⁴⁾ beoogt het bereiken van een hoog niveau van consumentenbescherming op het gebied van vervoer overeenkomstig artikel 153, lid 2, van het Verdrag.
- (3) Omdat de treinreiziger de zwakste partij bij het vervoercontract is, dienen de reizigersrechten in dit verband te worden gewaarborgd.
- (4) De gebruikersrechten inzake spoorwegdiensten omvatten het ontvangen van informatie betreffende de dienst voor en gedurende de reis. Voor zover mogelijk dienen spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen die informatie van tevoren en zo spoedig mogelijk te verstrekken.
- (5) Nadere vereisten in verband met de verstrekking van reis-informatie zullen worden opgenomen in de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) als bedoeld in

Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem ⁽⁵⁾.

- (6) De versterking van de rechten van reizigers in het treinverkeer moet gebaseerd zijn op het bestaande internationaal recht dienaangaande dat is opgenomen in aanhangsel A — Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV) bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer van 3 juni 1999 (Protocol 1999). Het is echter wenselijk om het toepassingsgebied van deze verordening uit te breiden en niet alleen internationale maar ook nationale treinreizigers te beschermen.
- (7) De spoorwegondernemingen moeten samenwerken om de overstap van reizigers in het treinverkeer van de ene exploitant op de andere te vergemakkelijken door, telkens als dit mogelijk is, rechtstreekse vervoerbewijzen aan te bieden.
- (8) Het verstrekken van informatie en vervoerbewijzen aan reizigers in het treinverkeer moet worden vergemakkelijkt door geautomatiseerde systemen aan te passen aan gemeenschappelijke specificaties.
- (9) Het reisinformatiesysteem en het boekingsysteem moeten verder worden uitgevoerd overeenkomstig de TSI.
- (10) Reizigersspoordiensten moeten ten goede komen aan de burgers in het algemeen. Bijgevolg moeten gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit, ongeacht of deze veroorzaakt wordt door een functiebeperking, leeftijd of enige andere factor, mogelijkheden krijgen om gebruik te maken van het reizen per spoor die vergelijkbaar zijn met die van andere burgers. Gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit hebben hetzelfde recht als alle andere burgers op vrij verkeer, keuzevrijheid en non-discriminatie. Onder meer moet er bijzondere aandacht worden besteed aan het verstrekken van informatie aan gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit over de toegankelijkheid van spoordiensten, de voorwaarden betreffende de toegang tot het rollend materieel en de faciliteiten aan boord. Om reizigers met zintuiglijke beperkingen zo goed mogelijk over vertragingen in te lichten dienen, voor zover passend, visuele en auditieve systemen te worden gebruikt. Gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit moeten zonder extra kosten hun vervoerbewijs in de trein kunnen kopen.

⁽¹⁾ PB C 221 van 8.9.2005, blz. 8.

⁽²⁾ PB C 71 van 22.3.2005, blz. 26.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 28 september 2005 (PB C 227 E van 21.9.2006, blz. 490), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 24 juli 2006 (PB C 289 E van 28.11.2006, blz. 1) en standpunt van het Europees Parlement van 18 januari 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 september 2007 en besluit van de Raad van 26 september 2007.

⁽⁴⁾ PB C 137 van 8.6.2002, blz. 2.

⁽⁵⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG van de Commissie (PB L 141 van 2.6.2007, blz. 63).

- (11) Spoorwegondernemingen en stationsbeheerders moeten rekening houden met de behoeften van gehandicapte personen of personen met beperkte mobiliteit, door middel van de naleving van de TSI voor personen met beperkte mobiliteit, ten einde ervoor te zorgen dat overeenkomstig de bestaande communautaire voorschriften inzake overheidsopdrachten alle gebouwen en al het rollend materieel in geval van aankopen van nieuw materiaal of constructies en bij belangrijke verbouwingen toegankelijk worden gemaakt door geleidelijk de fysieke obstakels en functionele belemmeringen uit de weg te ruimen.
- (12) Spoorwegondernemingen moeten zich verplicht verzekeren, of gelijkwaardige voorzieningen treffen, voor hun aansprakelijkheid ten aanzien van treinreizigers bij ongevallen. Het bedrag van de minimumdekking te verzekeren door spoorwegondernemingen moet in de toekomst opnieuw worden bezien.
- (13) Beter rechten inzake vergoeding en bijstand in het geval van vertraging, gemiste aansluiting of uitval van een dienst moeten leiden tot krachtiger stimulansen voor de treinreizigersmarkt, ten voordele van de reizigers.
- (14) Het is wenselijk dat met deze verordening een vergoedingstelsel voor de reizigers wordt ingesteld in het geval van vertragingen die samenhangen met de aansprakelijkheid van de spoorwegonderneming, op dezelfde grondslag als het internationale stelsel waarin het COTIF, en met name het aanhangsel erbij betreffende reizigersrechten (CIV), voorziet.
- (15) Wanneer een lidstaat spoorwegondernemingen een vrijstelling toekent voor de toepassing van de bepalingen van deze verordening, dient deze lidstaat spoorwegondernemingen aan te moedigen om, in overleg met reizigersorganisaties, regelingen inzake vergoedingen en bijstand in het geval van een ernstige verstoring van een spoorwegdienst voor reizigers vast te stellen.
- (16) Het is ook wenselijk de onmiddellijke financiële problemen van slachtoffers van ongevallen en hun personen ten laste in de periode meteen na een ongeval te verlichten.
- (17) Het is in het belang van treinreizigers dat, met instemming van de overheidsinstanties, passende maatregelen worden genomen om hun persoonlijke veiligheid in de stations en in de trein te waarborgen.
- (18) Treinreizigers moeten bij elke spoorwegonderneming een klacht kunnen indienen met betrekking tot de rechten en verplichtingen waarin deze verordening voorziet, en zij moeten binnen een redelijke termijn hierop een antwoord krijgen.
- (19) Spoorwegondernemingen moeten kwaliteitsnormen voor de passagiersvervoerdiensten per spoor uitwerken, beheren en er toezicht op houden.
- (20) De inhoud van deze verordening moet opnieuw worden bezien voor wat de aanpassing van de bedragen aan de inflatie betreft evenals de vereisten inzake informatie en de kwaliteit van de dienstverlening in het licht van de marktontwikkelingen en de effecten van de verordening op de kwaliteit van de dienstverlening.
- (21) Deze verordening mag geen afbreuk doen aan Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽¹⁾.
- (22) De lidstaten dienen sancties vast te stellen voor overtredingen van deze verordening, en ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties, die ook het betalen van een schadevergoeding aan de persoon in kwestie kunnen omvatten, moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (23) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de ontwikkeling van de communautaire spoorwegen en de invoering van reizigersrechten niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegd subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegd evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (24) Deze verordening heeft ten doel de spoorwegdiensten voor reizigers in de Gemeenschap te verbeteren. Daarom moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om tijdelijk vrijstellingen te verlenen voor diensten in gebieden waar een aanzienlijk deel van de dienst buiten de Gemeenschap wordt geëxploiteerd.
- (25) Spoorwegondernemingen in sommige lidstaten zullen misschien moeilijkheden ervaren om alle bepalingen van deze verordening vanaf de inwerkingtreding ervan toe te passen. Daarom dienen de lidstaten de mogelijkheid te hebben om aan binnenlandse langeafstandsspoorwegdiensten voor reizigers tijdelijke vrijstellingen toe te kennen voor de toepassing van de bepalingen van deze verordening. De tijdelijke vrijstelling mag evenwel geen betrekking hebben op de bepalingen van deze verordening inzake de toegang van gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit tot het reizen per trein, noch op de bepalingen inzake het recht om vervoerbewijzen voor treinreizen zonder onnodige moeilijkheid te kunnen kopen, of de bepalingen inzake de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen voor reizigers en hun bagage, de vereiste dat spoorwegondernemingen afdoende verzekerd moeten zijn, en dat zij de passende maatregelen moeten nemen om in te staan voor de veiligheid van reizigers in stations en treinen, alsmede de vereisten inzake risicobeheer.

⁽¹⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31. Richtlijn gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

- (26) De aard van stads-, voorstads- en regionale spoorwegdiensten voor reizigers verschilt van die van langeafstandsdiensten. Daarom dienen de lidstaten de mogelijkheid te hebben om, met uitzondering van een aantal bepalingen die voor alle spoorwegdiensten voor reizigers in de Gemeenschap dienen te gelden, aan stads-, voorstads- en regionale spoorwegdiensten voor reizigers vrijstellingen toe te kennen voor de toepassing van de bepalingen van deze verordening.
- (27) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld in overeenstemming met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden (1).
- (28) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven, uitvoeringsmaatregelen vast te stellen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening of ter aanvulling van deze verordening met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden voorschriften ingesteld met betrekking tot het volgende:

- a) de door spoorwegondernemingen te verstrekken informatie, de sluiting van vervoerovereenkomsten, de afgifte van vervoerbewijzen en de invoering van een geautomatiseerd informatie- en boekingssysteem voor spoorwegvervoer,
- b) de aansprakelijkheid en de verzekeringsverplichtingen van spoorwegondernemingen voor reizigers en hun bagage,
- c) de verplichtingen van spoorwegondernemingen ten aanzien van de reizigers in geval van vertraging,
- d) de bescherming van en de bijstand aan per spoor reizende gehandicapte personen of personen met beperkte mobiliteit,
- e) de definitie van en het toezicht op dienstkwaliteitsnormen, de beheersing van risico's voor de persoonlijke veiligheid van de reizigers en de behandeling van klachten, en
- f) algemene voorschriften inzake handhaving.

(1) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op alle treinreizen en -diensten in de hele Gemeenschap die worden verstrekt door een of meer spoorwegondernemingen waaraan overeenkomstig Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (2) een vergunning is verleend.
2. Deze verordening is niet van toepassing op spoorwegondernemingen en vervoerdiensten aan wie geen vergunning is verleend op grond van Richtlijn 95/18/EG.
3. Bij de inwerkingtreding van deze verordening, zullen de artikelen 9, 11, 12, 19, 20, lid 1, en 26 van toepassing zijn op alle spoorwegdiensten voor reizigers in de Gemeenschap.
4. Met uitzondering van de bepalingen opgenomen in lid 3, kan een lidstaat, op een transparante en niet-discriminerende wijze, voor een maximale periode van vijf jaar een vrijstelling, die tweemaal kan worden verlengd voor telkens ten hoogste vijf jaar, toekennen voor de toepassing van de bepalingen van deze verordening voor binnenlandse spoorwegdiensten voor reizigers.
5. Met uitzondering van de bepalingen opgenomen in lid 3 van dit artikel, kan een lidstaat stads-, voorstads- en regionale spoorwegdiensten voor reizigers van de toepassing van de bepalingen van deze verordening vrijstellen. Ter onderscheiding van stads-, voorstads- en regionale spoorwegdiensten voor reizigers passen de lidstaten de definities toe van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (3). Bij de toepassing van deze definities gebruiken de lidstaten de volgende criteria: afstand, frequentie van de dienst, aantal in de dienstregeling opgenomen stops, rollend materieel dat wordt gebruikt, stelsels inzake vervoerbewijzen, schommelingen in het aantal passagiers tussen diensten in en buiten de spitsuren, treincodes en dienstregelingen.
6. Een lidstaat kan, op een transparante en niet-discriminerende wijze, voor een maximale periode van vijf jaar een tijdelijke vrijstelling, die kan worden verlengd, toekennen voor de toepassing van de bepalingen van deze verordening voor bepaalde diensten of reizen omdat een aanzienlijk deel van de spoorwegdienst voor reizigers, met inbegrip van ten minste één in de dienstregeling opgenomen stop in een station, buiten de Gemeenschap wordt geëxploiteerd.
7. De lidstaten stellen de Commissie van de volgens leden 4, 5 en 6 toegekende vrijstellingen in kennis. De Commissie neemt passende maatregelen wanneer een vrijstelling wordt geacht niet met de bepalingen van dit artikel te stroken. Uiterlijk op 3 december 2014 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de volgens leden 4, 5 en 6 toegekende vrijstellingen.

(2) PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

(3) PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344).

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening zijn de volgende definities van toepassing:

- (1) „spoorwegonderneming”: een spoorwegonderneming als omschreven in artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG ⁽¹⁾ of een andere publiek- of privaatrechtelijke onderneming, die goederen en/of reizigers per spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;
- (2) „vervoerder”: de contractuele spoorwegonderneming waarmee de reiziger de vervoerovereenkomst heeft gesloten, dan wel een reeks van opvolgende spoorwegondernemingen die aansprakelijk zijn op basis van die overeenkomst;
- (3) „ondervoerder”: een spoorwegonderneming die geen vervoerovereenkomst met de reiziger gesloten heeft maar waaraan de spoorwegonderneming die partij is bij de overeenkomst, de uitvoering van het vervoer per spoor geheel of gedeeltelijk heeft opgedragen;
- (4) „infrastructuurbeheerder”: een instantie of onderneming die met name belast is met de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG. Dit kan ook het beheer van de bedienings- en beveiligingssysteem van de infrastructuur omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;
- (5) „stationsbeheerder”: een organisatorische entiteit in een lidstaat die verantwoordelijk is gemaakt voor het beheer van spoorwegstations; deze functie kan worden uitgeoefend door de infrastructuurbeheerder;
- (6) „touroperator”: een organisator of doorverkoper anders dan een spoorwegonderneming, in de zin van artikel 2, punten 2 en 3 van Richtlijn 90/314/EEG ⁽²⁾;
- (7) „verkoper van vervoerbewijzen”: wederverkoper van spoorwegvervoerdiensten die namens de spoorwegonderneming of voor eigen rekening overeenkomsten sluit en vervoerbewijzen verkoopt;
- (8) „vervoerovereenkomst”: een vervoerovereenkomst onder bezwarende titel of om niet tussen een spoorwegonderneming of een verkoper van vervoerbewijzen en de reiziger voor de levering van een of meer vervoerdiensten;
- (9) „boekings”: een papieren of elektronisch toelatingsbewijs dat recht geeft op vervoer onder voorafgaandelijk bevestigde op naam gestelde vervoersvoorwaarden;
- (10) „rechtstreeks vervoerbewijs”: een vervoerbewijs of vervoerbewijzen die een vervoerovereenkomst vertegenwoordigen die is gesloten met het oog op het verrichten van opeenvolgende spoorwegdiensten die door één of meer spoorwegondernemingen worden geëxploiteerd;
- (11) „binnenlandse spoorwegdienst”: een spoorwegdienst voor reizigers waarbij geen lidstaatgrens wordt overschreden;
- (12) „vertraging”: het tijdsverschil tussen het tijdstip waarop de reiziger volgens de openbaar gemaakte dienstregeling had moeten aankomen en het tijdstip van zijn werkelijke of verwachte aankomst;
- (13) „reispassje” of „abonnement”: een vervoersbewijs voor een onbepaald aantal reizen, dat de rechtmatige houder toestaat met de trein te reizen op een bepaald traject of net gedurende een bepaalde periode;
- (14) „geautomatiseerd informatie- en boekingssysteem voor spoorwegvervoer (CIRSRT)”: een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat over door spoorwegondernemingen aangeboden spoorwegdiensten; de in het CIRSRT opgeslagen informatie over reizigersdiensten omvat:
 - a) roosters en dienstregelingen van reizigersdiensten;
 - b) beschikbaarheid van zitplaatsen op reizigersdiensten;
 - c) tarieven en bijzondere voorwaarden;
 - d) toegankelijkheid van treinen voor gehandicapte personen of personen met beperkte mobiliteit;
 - e) faciliteiten via welke boekingen kunnen worden gedaan of vervoerbewijzen of rechtstreekse vervoerbewijzen kunnen worden verstrekt voor zover sommige of al deze faciliteiten beschikbaar worden gesteld voor gebruikers;
- (15) „gehandicapte persoon” of „persoon met beperkte mobiliteit”: personen wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of voortbewegings-, permanente of tijdelijke) handicap, een intellectuele handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en wier situatie vereist dat zij passende aandacht krijgen en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hen worden aangepast;
- (16) „algemene vervoervoorwaarden”: de voorwaarden van de vervoerder in de vorm van algemene voorwaarden of van in iedere lidstaat rechtens geldende tarieven die door de sluiting van de vervoerovereenkomst een integraal deel daarvan zijn geworden;
- (17) „voertuig”: motorvoertuig of aanhangwagen die ter gelegenheid van het vervoer van reizigers wordt vervoerd.

(1) Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG.

(2) Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis-pakketten (PB L 158 van 23.6.1990, blz. 59).

HOOFDSTUK II

**VERVOEROVEREENKOMST, INFORMATIE EN
VERVOERBEWIJZEN***Artikel 4***Vervoerovereenkomst**

Onverminderd het bepaalde in dit hoofdstuk zijn op de sluiting en de uitvoering van een vervoerovereenkomst en de verstrekking van informatie en vervoerbewijzen de titels II en III van bijlage I bij toepassing.

*Artikel 5***Fietsen**

Alle spoorwegondernemingen geven reizigers de mogelijkheid om, in voorkomend geval tegen betaling fietsen in de trein mee te nemen, voor zover deze fietsen makkelijk hanteerbaar zijn, dit geen nadelige invloed op de specifieke spoorwegdienst heeft en het rollend materieel dit toelaat.

*Artikel 6***Uitsluiting van verklaring van afstand en beperking**

1. Verplichtingen jegens reizigers ingevolge deze verordening mogen niet worden beperkt of er mag geen afstand van worden gedaan door met name een afwijking of restrictieve clausule in de vervoerovereenkomst.

2. Spoorwegondernemingen mogen contractuele voorwaarden aanbieden die voor de reiziger gunstiger zijn dan de in deze verordening neergelegde voorwaarden.

*Artikel 7***Verplichting tot het verstrekken van informatie over de
beëindiging van diensten**

De spoorwegondernemingen of in voorkomend geval de bevoegde autoriteiten die voor een openbaredienstcontract voor een spoorwegdienst verantwoordelijk zijn, maken met passende middelen en vóór de inwerkingtreding ervan de besluiten bekend dat zij diensten beëindigen.

*Artikel 8***Reisinformatie**

1. Onverminderd artikel 10 verstrekken spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen die namens een of meer spoorwegondernemingen vervoerovereenkomsten aanbieden, de reiziger op verzoek ten minste de in bijlage II, deel I, vermelde informatie over de reizen waarvoor door de betrokken spoorwegonderneming een vervoerovereenkomst wordt aangeboden. Verkopers van vervoerbewijzen die voor eigen rekening vervoerovereenkomsten aanbieden, en touroperators, verstrekken die informatie voor zover deze beschikbaar is.

2. De spoorwegondernemingen verstrekken aan de reiziger tijdens de reis tenminste de informatie bedoeld in bijlage II, deel II.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm. Er wordt daartoe bijzondere aandacht besteed aan de behoeften van slechthorenden en slechtzienden.

*Artikel 9***Beschikbaarheid van vervoerbewijzen, rechtstreekse
vervoerbewijzen en boekingen**

1. De spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen bieden, voor zover beschikbaar, vervoerbewijzen, rechtstreekse vervoerbewijzen en boekingen aan.

2. Onverminderd lid 4 verstrekken de spoorwegondernemingen de vervoerbewijzen aan de reizigers via ten minste een van de volgende verkooppunten:

- a) loketten of automaten;
- b) telefoon, internet of enige andere op grote schaal beschikbare informatietechnologie;
- c) in de treinen.

3. Onverminderd de leden 4 en 5, verstrekken de spoorwegondernemingen vervoerbewijzen in het kader van openbaredienstcontracten via ten minste een van de volgende verkooppunten:

- a) loketten of automaten;
- b) in de treinen.

4. De spoorwegondernemingen bieden de mogelijkheid om in de trein vervoerbewijzen voor de gewenste dienst te verkrijgen, tenzij dit beperkt of onmogelijk is in het kader van beveiligings- of fraudebestrijdingsbeleid, dan wel wegens verplichte boeking van een treinreis of op redelijke commerciële gronden.

5. Indien geen loket of automaat in het spoorwegstation van vertrek aanwezig is, worden de reizigers op het spoorwegstation geïnformeerd:

- a) over de mogelijkheid en de te volgen procedures om een vervoersbewijs te kopen per telefoon, via internet of in de trein; en
- b) over het dichtstbijzijnde spoorwegstation of de meest nabije plaats waar loketten en/of automaten beschikbaar zijn.

*Artikel 10***Reisinformatie en boekingsystemen**

1. Voor de informatieverstrekking en de afgifte van vervoerbewijzen als bedoeld in deze verordening maken de spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen gebruik van een CIRSRT dat volgens de in dit artikel bedoelde procedures moet worden opgezet.

2. Voor de toepassing van deze verordening gelden de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) bedoeld in Richtlijn 2001/16/EG.

3. Uiterlijk op 3 december 2010 stelt de Commissie op voorstel van het Europees Spoorwegbureau (ERA) de TSI voor telematicatoepassingen voor reizigers vast. De TSI maakt de informatieverstrekking, bedoeld in bijlage II, en de afgifte van vervoerbewijzen krachtens deze verordening mogelijk.

4. De spoorwegondernemingen passen hun CIRSRT aan aan de vereisten van de TSI overeenkomstig een in die TSI vermeld invoeringsplan.

5. Onverminderd het bepaalde in Richtlijn 95/46/EG, mag een spoorwegonderneming of een verkoper van vervoerbewijzen geen persoonsgegevens over afzonderlijke boekingen aan andere spoorwegondernemingen en/of verkopers van vervoerbewijzen bekendmaken.

HOOFDSTUK III

AANSPRAKELIJKHEID VAN SPOORWEGONDERNEMINGEN VOOR REIZIGERS EN HUN BAGAGE

Artikel 11

Aansprakelijkheid voor reizigers en bagage

Behoudens het bepaalde in dit hoofdstuk en onverminderd verdergaande schadevergoeding krachtens toepasselijk nationaal recht zijn op de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen voor reizigers en hun bagage de hoofdstukken I, III en IV van titel IV, alsmede de titels VI en VII van bijlage I bij toepassing.

Artikel 12

Verzekering

1. De bij artikel 9 van Richtlijn 95/18/EG opgelegde verplichting, voor zover zij te maken heeft met de aansprakelijkheid ten aanzien van reizigers, houdt in dat een spoorwegonderneming zich behoorlijk verzekert of gelijkwaardige voorzieningen treft om haar aansprakelijkheid uit hoofde van deze verordening te dekken.

2. Uiterlijk op 3 december 2010 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de vaststelling van een bedrag voor een minimumverzekeringsdekking voor spoorwegondernemingen. Voor zover dienstig, gaat het vergezeld van passende voorstellen of aanbevelingen ter zake.

Artikel 13

Voorschotten

1. Indien een reiziger wordt gedood of gewond raakt, betaalt de spoorwegonderneming, als bedoeld in artikel 26, lid 5, van bijlage I, onverwijld en in ieder geval uiterlijk vijftien dagen nadat de identiteit van de schadevergoedingsgerechtigde natuurlijke persoon is vastgesteld, een voorschot dat toereikend moet zijn om de onmiddellijke economische noden te lenigen en dat evenredig is aan het geleden nadeel.

2. Onverminderd lid 1 bedraagt een voorschot ten minste 21 000 EUR per passagier bij overlijden.

3. Een voorschot impliceert niet dat aansprakelijkheid wordt erkend en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op basis van deze verordening wordt uitgekeerd, maar hoeft niet te worden terugbetaald, tenzij de schade werd veroorzaakt door nalatigheid of schuld van de reiziger, of degene die het voorschot ontvangen heeft niet schadevergoedingsgerechtigd was.

Artikel 14

Betwisting van aansprakelijkheid

Zelfs indien de spoorwegonderneming haar aansprakelijkheid voor het door een door haar vervoerde reiziger opgelopen lichamelijk letsel betwist, levert zij alle redelijke inspanningen om een die schadevergoeding lastens derden vordert, bij te staan.

HOOFDSTUK IV

VERTRAGING, GEMISTE AANSLUITINGEN EN UITVAL

Artikel 15

Aansprakelijkheid voor vertragingen, gemiste aansluitingen en uitvallen

Behoudens het bepaalde in dit hoofdstuk is op de aansprakelijkheid van de spoorwegondernemingen ten aanzien van vertragingen, gemiste aansluitingen en uitvallen bijlage I, titel IV, hoofdstuk II, van toepassing.

Artikel 16

Terugbetaling of vervoer langs een andere route

Indien redelijkerwijs verwacht kan worden dat de vertraging bij aankomst op de eindbestemming krachtens de vervoerovereenkomst meer dan 60 minuten zal bedragen, krijgt de reiziger onmiddellijk de keuze tussen:

- terugbetaling van de volledige kostprijs van het vervoerbewijs, onder de voorwaarden waarop het is betaald, voor de niet gemaakte gedeelten van hun reis en voor de reeds gemaakte gedeelten indien de reis niet langer aan enige bedoeling beantwoordt in verband met het oorspronkelijke reisplan van de reiziger, samen met, voor zover relevant, een retourdienst naar het eerste vertrekpunt bij de vroegste gelegenheid. De terugbetaling geschiedt onder dezelfde voorwaarden als de betaling van schadevergoeding bedoeld in artikel 17; of
- voortzetting van de reis langs de gebruikelijke of langs een andere route, onder vergelijkbare vervoersomstandigheden, naar de eindbestemming bij de vroegste gelegenheid; of
- voortzetting van de reis langs de gebruikelijke of langs een andere route, onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden, naar de eindbestemming op een latere datum wanneer het de reiziger schikt.

*Artikel 17***Vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs**

1. Zonder het recht op vervoer te verliezen kan een reiziger de spoorwegonderneming om schadevergoeding voor een vertraging verzoeken indien hij tussen de op het vervoerbewijs vermelde punten van vertrek en van bestemming geconfronteerd wordt met een vertraging waarvoor het vervoerbewijs niet overeenkomstig artikel 16 is terugbetaald. De minimumvergoedingen voor vertragingen zijn als volgt:

- a) 25 % van de prijs van het vervoerbewijs bij een vertraging van 60 tot en met 119 minuten;
- b) 50 % van de prijs van het vervoerbewijs bij een vertraging van 120 minuten of meer.

Reizigers in het bezit van een reispassje of een abonnement die herhaaldelijk geconfronteerd worden met vertragingen of uitval gedurende de looptijd ervan, kunnen om passende schadevergoeding verzoeken overeenkomstig de regelingen inzake schadevergoedingen van de spoorwegonderneming. In deze regelingen worden de criteria inzake vertragingen voor de berekening van de schadevergoeding vastgesteld.

De schadevergoeding voor vertraging wordt berekend in verhouding tot de prijs die de reiziger effectief betaalde voor de vertraagde dienst.

In geval van een vervoerovereenkomst voor een heen- en terugreis wordt de schadevergoeding voor vertraging tijdens hetzij de heen- hetzij de terugreis berekend op basis van de helft van de prijs die voor het vervoerbewijs is betaald. Op dezelfde manier wordt de prijs voor een vertraagde dienst in het kader van enige andere vorm van vervoerovereenkomst uit hoofde waarvan er over meerdere opeenvolgende deeltrajecten kan worden gereisd, berekend in verhouding tot de volledige prijs.

Bij het berekenen van de duur van de vertraging wordt geen rekening gehouden met vertraging waarvan de spoorwegonderneming kan aantonen dat ze buiten het grondgebied waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is, is opgelopen.

2. De vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs wordt betaald binnen een maand na de indiening van het verzoek om schadevergoeding. De schadevergoeding kan in bonnen en/of andere diensten worden uitbetaald indien de voorwaarden soepel zijn (met name wat betreft de geldigheidsduur en de bestemming). De schadevergoeding wordt op verzoek van de reiziger uitbetaald in geld.

3. De vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs wordt niet verminderd met financiële transactiekosten zoals vergoedingen, telefoonkosten of zegels. De spoorwegondernemingen kunnen een minimumdrempel invoeren waaronder geen schadevergoeding wordt uitbetaald. Deze drempel bedraagt niet meer dan 4 EUR.

4. De reiziger heeft geen recht op schadevergoeding indien hij alvorens het vervoerbewijs te kopen op de hoogte is gesteld van de vertraging, of indien de aankomsttijd door voortzetting met een andere dienst of langs een andere route minder dan 60 minuten werd vertraagd.

*Artikel 18***Bijstand**

1. In geval van vertraging bij aankomst of vertrek worden de reizigers door de spoorwegonderneming of door de stationsbeheerder op de hoogte gehouden van de situatie en van de verwachte vertrektijd en de verwachte aankomsttijd, zodra die informatie beschikbaar is.

2. In geval van vertraging als bedoeld in lid 1 van meer dan 60 minuten worden tevens aan de reizigers gratis aangeboden:

- a) maaltijden en verfrissingen die in een redelijke verhouding staan tot de wachttijd, indien ze in de trein of in het station beschikbaar zijn of redelijkerwijs kunnen worden aangeleverd;
- b) hotel- of ander verblijf en vervoer tussen het spoorwegstation en de plaats van het verblijf in gevallen waarin een verblijf van een of meer nachten noodzakelijk wordt of een bijkomend verblijf noodzakelijk wordt, voor zover en indien zulks fysiek mogelijk is;
- c) indien de trein geblokkeerd wordt op het spoor, vervoer van de trein naar het spoorwegstation, naar het alternatieve vertrekpunt of naar de eindbestemming van de dienst, voor zover en indien zulks fysiek mogelijk is.

3. Indien de spoorwegdienst niet meer kan worden voortgezet, organiseren de spoorwegondernemingen zo spoedig mogelijk alternatieve vervoerdiensten voor reizigers.

4. De spoorwegondernemingen certificeren, op verzoek van de reiziger, op het vervoerbewijs dat de spoorwegdienst, naar gelang van het geval, vertraging heeft opgelopen, geleid heeft tot een gemiste aansluiting of is uitgevallen.

5. Bij de toepassing van de leden 1, 2 en 3 besteedt de exploitierende spoorwegonderneming bijzondere aandacht aan de behoeften van gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit en begeleidende personen.

HOOFDSTUK V

GEHANDICAPTE PERSONEN EN PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT*Artikel 19***Recht op vervoer**

1. Spoorwegondernemingen en stationsbeheerders stellen, met de actieve betrokkenheid van representatieve organisaties van gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit, niet-discriminerende toegangsregels voor het vervoer van gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit vast, of beschikken reeds over dergelijke regels.

2. Boeking en vervoerbewijzen worden gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit aangeboden zonder extra kosten. Een spoorwegonderneming, een verkoper van vervoerbewijzen of touroperator weigert niet een boeking te aanvaarden of een vervoerbewijs af te geven aan een gehandicapte persoon of persoon met beperkte mobiliteit en verlangt niet dat deze door een andere persoon wordt begeleid, behalve indien dit strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de in lid 1, vermelde toegangsvoorschriften.

Artikel 20

Informatie voor gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit

1. Op verzoek verstrekken de spoorwegonderneming, de verkoper van vervoerbewijzen of de touroperator gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit informatie over de toegankelijkheid van spoorwagendiensten en over de voorwaarden voor de toegang tot het rollend materieel overeenkomstig de toegangsregels in de zin van artikel 19, lid 1 en informeren zij gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit over de faciliteiten aan boord.

2. Wanneer een spoorwegonderneming, een verkoper van vervoerbewijzen of touroperator gebruik maakt van de afwijking uit hoofde van artikel 19, lid 2, stelt zij of hij op verzoek de betrokken gehandicapte persoon of persoon met beperkte mobiliteit binnen vijf werkdagen na de weigering van de boeking of het vervoerbewijs, dan wel het opleggen van de voorwaarde van begeleiding, schriftelijk in kennis van de redenen daarvoor.

Artikel 21

Toegankelijkheid

1. Spoorwegondernemingen en stationsbeheerders zorgen er via de naleving van de TSI voor personen met beperkte mobiliteit voor dat de toegankelijkheid van stations, perrons, rollend materieel en andere voorzieningen voor gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit gewaarborgd is.

2. Wanneer er geen treinpersoneel aan boord is of er geen personeel in het station is, leveren spoorwegondernemingen en stationsbeheerders alle redelijke inspanningen opdat gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit toegang krijgen tot het reizen per trein.

Artikel 22

Bijstand in spoorwegstations

1. Bij vertrek, overstap of aankomst op een bemand spoorwegstation van een gehandicapte persoon of persoon met beperkte mobiliteit verleent de stationsbeheerder gratis bijstand op zodanige wijze dat de persoon, onverminderd de toegangsregels die zijn vastgelegd in artikel 19, lid 1, kan instappen of uitstappen in verband met de dienst waarvoor hij een vervoerbewijs heeft gekocht.

2. De lidstaten kunnen voorzien in een afwijking van lid 1 in geval van personen die reizen op diensten waarvoor een openbaredienstcontract geldt dat overeenkomstig de van kracht zijnde communautaire wetgeving is gegund, op voorwaarde dat de bevoegde autoriteit alternatieve faciliteiten of regelingen heeft ingesteld die een gelijkwaardige of hogere mate van toegankelijkheid van vervoersdiensten waarborgen.

3. In het geval van een onbemand station zorgen de spoorwegonderneming en de stationsbeheerder ervoor dat gemakkelijk toegankelijke informatie met betrekking tot de dichtstbijzijnde bemande stations en direct beschikbare bijstand ten behoeve van gehandicapte personen en personen met een beperkte mobiliteit beschikbaar wordt gesteld overeenkomstig de in artikel 19, lid 1, bedoelde toegangsregels.

Artikel 23

Bijstand aan boord

Onverminderd de toegangsvoorschriften bedoeld in artikel 19, lid 1, verleent een spoorwegonderneming gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit gratis bijstand aan boord van een trein en tijdens het in- en uitstappen.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder bijstand aan boord verstaan alle redelijke inspanningen om bijstand te verlenen aan een gehandicapte persoon of persoon met beperkte mobiliteit om die persoon in staat te stellen toegang tot dezelfde diensten in de trein te hebben als de andere reizigers, indien de mate van de handicap of de beperkte mobiliteit van de persoon hem belet onafhankelijk en veilig toegang tot die diensten te hebben.

Artikel 24

Voorwaarden waaronder bijstand wordt verleend

Spoorwegondernemingen, stationsbeheerders, verkopers van vervoerbewijzen en touroperators werken samen om bijstand te verlenen aan gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit overeenkomstig de artikelen 22 en 23 alsmede de volgende punten:

- a) de bijstand wordt verleend op voorwaarde dat de spoorwegonderneming, de stationsbeheerder, de verkoper van vervoerbewijzen of de touroperator waarbij het vervoerbewijs is gekocht, ten minste 48 uur voordat de bijstand nodig is, in kennis wordt gesteld van de behoefte van de persoon aan deze bijstand. Wanneer het vervoerbewijs recht geeft op meerdere reizen is één kennisgeving voldoende, mits er adequate informatie over de tijdstippen van de vervolgreizen wordt verstrekt;
- b) spoorwegondernemingen, stationsbeheerders, verkopers van vervoerbewijzen en touroperators treffen alle nodige maatregelen om kennisgevingen te kunnen ontvangen;
- c) indien geen kennisgeving wordt gedaan overeenkomstig punt a), leveren de spoorwegonderneming en de stationsbeheerder alle redelijke inspanningen om op zodanige wijze bijstand te verlenen dat de gehandicapte persoon of de persoon met beperkte mobiliteit kan reizen;

- d) onverminderd de bevoegdheden van andere entiteiten ten aanzien van gebieden buiten het terrein van het spoorwegstation wijst de stationsbeheerder of een andere bevoegde persoon binnen en buiten het station punten aan waar gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit hun aankomst op het station kunnen melden en, zo nodig, om bijstand kunnen verzoeken;
- e) er wordt bijstand verleend op voorwaarde dat de gehandicapte persoon of de persoon met beperkte mobiliteit zich meldt bij het aangewezen punt op een door de dergelijke bijstand verlenende spoorwegonderneming of stationsbeheerder meegedeeld tijdstip. Het meegedeelde tijdstip mag niet eerder zijn dan 60 minuten voor de bekendgemaakte vertrektijd dan wel het tijdstip waarop alle reizigers worden verzocht aan boord te gaan. Indien geen tijdstip is meegedeeld waarop de gehandicapte persoon of de persoon met beperkte mobiliteit zich moet melden, meldt de persoon zich op het aangewezen punt, uiterlijk 30 minuten voor de bekendgemaakte vertrektijd dan wel het tijdstip waarop alle reizigers worden verzocht aan boord te gaan.

Artikel 25

Schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen

Indien de spoorwegonderneming aansprakelijk is voor geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen van gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit geldt er geen financiële limiet.

HOOFDSTUK VI

VEILIGHEID, KLACHTEN EN KWALITEIT VAN DE DIENST

Artikel 26

Persoonlijke veiligheid van de reizigers

In overeenstemming met de openbare autoriteiten nemen spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en stationsbeheerders passende maatregelen op hun onderscheiden verantwoordelijkheidsgebieden en stemmen zij deze af op het door de openbare autoriteiten vastgestelde veiligheidsniveau om de persoonlijke veiligheid van de reizigers in de spoorwegstations en de treinen te garanderen, en om de risico's te beheersen. Ze werken samen en wisselen informatie uit over beste praktijken inzake de preventie van handelingen die het veiligheidsniveau kunnen verslechteren.

Artikel 27

Klachten

1. De spoorwegondernemingen zetten een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen. De spoorwegonderneming maakt haar contactgegevens en werktaal/talen op grote schaal bekend aan de reizigers.

2. Reizigers kunnen een klacht indienen bij elke van de betrokken spoorwegondernemingen. Degene aan wie de klacht is gericht, geeft binnen één maand een gemotiveerd antwoord of deelt, in gerechtvaardigde gevallen, de reiziger mee op welke datum binnen een termijn van minder dan drie maanden vanaf de datum van de klacht uiterlijk een antwoord kan worden verwacht.

3. De spoorwegonderneming publiceert in het in artikel 28 bedoelde jaarverslag het aantal en de categorieën van ontvangen klachten, afgehandelde klachten, antwoordtijd en de eventuele corrigerende maatregelen, die zijn getroffen.

Artikel 28

Dienstkwaliteitsnormen

1. De spoorwegondernemingen stellen dienstkwaliteitsnormen op en voeren een kwaliteitsbeheerssysteem in om de kwaliteit van de dienst in stand te houden. De kwaliteitsnormen behelzen ten minste de punten in bijlage III.

2. De spoorwegondernemingen toetsen hun eigen prestatie aan de dienstkwaliteitsnormen. De spoorwegondernemingen publiceren elk jaar een verslag over hun kwaliteitsprestatie samen met hun jaarverslag. De verslagen inzake kwaliteitsprestatie worden gepubliceerd op de internetwebsite van de spoorwegondernemingen. Zij worden bovendien op de website van het ERA ter beschikking gesteld.

HOOFDSTUK VII

INFORMATIE EN HANDHAVING

Artikel 29

Informatie aan de reizigers over hun rechten

1. Bij de verkoop van vervoerbewijzen voor treinreizen brengen de spoorwegondernemingen, stationsbeheerders en touroperators de reizigers op de hoogte van de rechten en verplichtingen die zij hebben krachtens deze verordening. Teneinde aan deze informatievereiste te voldoen kunnen de spoorwegondernemingen, stationsbeheerders en touroperators gebruikmaken van een door de Commissie in alle officiële talen van de Europese Unie voorbereide samenvatting van deze verordening die hen ter beschikking wordt gesteld.

2. Spoorwegondernemingen en stationsbeheerders zorgen ervoor dat de reizigers op aangepaste wijze in het station en in de trein worden geïnformeerd over de contactgegevens van de krachtens artikel 30 door de lidstaten aangewezen instantie of instanties.

Artikel 30

Handhaving

1. Elke lidstaat wijst een of meer instanties aan die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van deze verordening. Elke instantie neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de rechten van de reizigers worden gerespecteerd.

Elke instantie is in haar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsstructuur en besluitvorming onafhankelijk van enige infrastructuurbeheerder, heffingsinstantie, toewijzingsinstantie of spoorwegonderneming.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de in overeenstemming met dit lid aangestelde instantie(s) alsook van haar/hun respectieve verantwoordelijkheden.

2. Elke reiziger kan bij de krachtens lid 1 aangewezen passende instantie of bij enige andere door een lidstaat aangewezen passende instantie een klacht indienen over een vermeende schending van deze verordening.

Artikel 31

Samenwerking tussen handhavingsinstanties

De in artikel 30 bedoelde handhavingsinstanties wisselen informatie uit over hun werk en besluitvormingsprincipes en -praktijk met het oog op het coördineren van hun besluitvormingsprincipes in de Gemeenschap. De Commissie helpt hen hierbij.

HOOFDSTUK VIII

SLOTBEPALINGEN

Artikel 32

Sancties

De lidstaten stellen de regels vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op schendingen van de bepalingen van deze verordening en nemen alle maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de bepalingen worden uitgevoerd. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten doen van deze bepalingen uiterlijk op 3 juni 2010 kennisgeving aan de Commissie en stellen de Commissie onverwijld in kennis van elke daaropvolgende wijziging die op deze bepalingen van invloed is.

Artikel 33

Bijlagen

De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen door de bijlagen, uitgezonderd bijlage I, aan te passen, worden vastgesteld volgens de in artikel 35, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2007.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Artikel 34

Wijzigingsbepalingen

1. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen door haar aan te vullen en die nodig zijn voor de uitvoering van de artikelen 2, 10 en 12, worden vastgesteld volgens de in artikel 35, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen, en die de aanpassingen aan de inflatie van de in deze verordening, met uitzondering van bijlage I, genoemde financiële bedragen betreffen, worden vastgesteld volgens de in artikel 35, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 35

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 11 bis van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad opgerichte comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

Artikel 36

Verslag

De Commissie brengt uiterlijk 3 december 2012 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de resultaten van deze verordening, met name over de dienstkwaliteitsnormen.

Het verslag is gebaseerd op informatie die moet worden verstrekt krachtens deze verordening, alsook krachtens artikel 10 ter van Richtlijn 91/440/EEG. Het verslag gaat in voorkomend geval vergezeld van passende voorstellen.

Artikel 37

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking 24 maanden na de datum van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voor de Raad
De voorzitter
M. LOBO ANTUNES

BIJLAGE I

UITTREKSEL UIT DE UNIFORME REGELEN BETREFFENDE DE OVEREENKOMST VAN INTERNATIONAAL
SPOORWEGVERVOER VAN REIZIGERS EN BAGAGE (CIV)

Aanhangsel A

bij het Verdrag betreffende het internationaal spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, zoals gewijzigd bij het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende internationaal spoorwegvervoer van 3 juni 1999

TITEL II

SLUITING EN UITVOERING VAN DE VERVOEROVEREENKOMST

Artikel 6

Vervoerovereenkomst

1. Op grond van de vervoerovereenkomst is de vervoerder verplicht de reiziger alsmede, in voorkomend geval, bagage en voertuigen te vervoeren naar de plaats van bestemming en de bagage en de voertuigen af te leveren op de plaats van bestemming.
2. De vervoerovereenkomst moet worden vastgelegd in een of meer vervoerbewijzen die aan de reiziger worden overhandigd. Onverminderd artikel 9 tast het ontbreken, de onregelmatigheid of het verlies van het vervoerbewijs noch het bestaan, noch de geldigheid van de overeenkomst aan, die onderworpen blijft aan deze Uniforme Regelen.
3. Het vervoerbewijs levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst.

Artikel 7

Vervoerbewijs

1. De Algemene vervoervoorwaarden bepalen de vorm en de inhoud van de vervoerbewijzen, alsmede de taal waarin en de lettertekens waarmee zij moeten worden gedrukt en ingevuld.
2. Op het vervoerbewijs moet ten minste worden vermeld:
 - a) de vervoerder of de vervoerders;
 - b) de aanduiding dat het vervoer, ongeacht enig andersluidend beding, is onderworpen aan deze Uniforme Regelen; zulks kan geschieden door vermelding van de afkorting CIV;
 - c) elke andere aanduiding die noodzakelijk is om het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst te bewijzen en de reiziger in staat te stellen de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, te doen gelden.
3. De reiziger moet er zich bij het in ontvangst nemen van het vervoerbewijs van overtuigen, dat dit met zijn aanwezigingen overeenstemt.
4. Het vervoerbewijs is overdraagbaar, indien het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.
5. Het vervoerbewijs kan ook worden opgesteld in de vorm van elektronische registratie van gegevens, die kunnen worden omgezet in leesbare lettertekens. De voor de registratie en verwerking van de gegevens gebruikte procedures moeten uit functioneel oogpunt gelijkwaardig zijn, in het bijzonder wat betreft de bewijskracht van het vervoerbewijs, dat door deze elektronische gegevens wordt gevormd.

Artikel 8

Betaling en terugbetaling van de vervoerprijs

1. Tenzij tussen de reiziger en de vervoerder anders is overeengekomen, moet de vervoerprijs vooraf worden betaald.
2. De Algemene vervoervoorwaarden bepalen onder welke voorwaarden een terugbetaling van de vervoerprijs plaatsvindt.

*Artikel 9***Recht op vervoer — Uitsluiting van vervoer**

1. De reiziger moet vanaf het begin van de reis voorzien zijn van een geldig vervoerbewijs en dit bij een controle van de vervoerbewijzen tonen. De Algemene vervoervoorwaarden kunnen bepalen:

- a) dat een reiziger die geen geldig vervoerbewijs toont, boven de vervoerprijs een toeslag moet betalen;
- b) dat een reiziger die weigert onmiddellijk de vervoerprijs of de toeslag te betalen, van het vervoer kan worden uitgesloten;
- c) of en onder welke voorwaarden een terugbetaling van de toeslag plaatsvindt.

2. De Algemene vervoervoorwaarden kunnen bepalen dat reizigers die:

- a) een gevaar vormen voor de veiligheid en de goede bedrijfsgang of voor de veiligheid van andere reizigers,
- b) andere reizigers op onaanvaardbare wijze lastig vallen,

van het vervoer zijn uitgesloten of onderweg van het vervoer kunnen worden uitgesloten en dat deze personen geen recht hebben op terugbetaling van de vervoerprijs, noch van de prijs die ze hebben betaald voor het vervoer van hun bagage.

*Artikel 10***Naleving van overheidsvoorschriften**

De reiziger moet de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties naleven.

*Artikel 11***Uitvallen en vertraging van een trein — Missen van een aansluiting**

De vervoerder moet eventueel op het vervoerbewijs vermelden dat de trein is uitgevallen of de aansluiting is gemist.

TITEL III

VERVOER VAN HANDBAGAGE, DIEREN, BAGAGE EN VOERTUIGEN

Hoofdstuk I

Gemeenschappelijke bepalingen*Artikel 12***Toegelaten voorwerpen en dieren**

1. De reiziger mag, overeenkomstig de Algemene vervoervoorwaarden, makkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) alsook levende dieren meenemen. Bovendien mag de reiziger voorwerpen van grote omvang meenemen, overeenkomstig de bijzondere bepalingen in de Algemene vervoervoorwaarden. Voorwerpen of dieren die voor de reizigers hinderlijk kunnen zijn of schade kunnen veroorzaken, zijn van het vervoer uitgesloten.

2. De reiziger kan, overeenkomstig de Algemene vervoervoorwaarden, voorwerpen en dieren als bagage verzenden.

3. De vervoerder kan, overeenkomstig de bijzondere bepalingen in de Algemene vervoervoorwaarden, het vervoer van voertuigen toelaten ter gelegenheid van het vervoer van reizigers.

4. Het vervoer van gevaarlijke goederen als handbagage, bagage in of op voertuigen die overeenkomstig deze titel per spoor worden vervoerd, moet in overeenstemming zijn met het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

*Artikel 13***Onderzoek**

1. De vervoerder heeft bij een ernstig vermoeden van overtreding van de vervoer voorwaarden het recht te onderzoeken of de vervoerde voorwerpen (handbagage, bagage, voertuigen met inbegrip van hun lading) en dieren voldoen aan de vervoer voorwaarden, wanneer de wetten en voorschriften van de staat waar het onderzoek moet plaatsvinden zulks niet verbieden. De reiziger moet worden verzocht bij het onderzoek aanwezig te zijn. Indien hij zich niet meldt of niet kan worden bereikt, moet de vervoerder een beroep doen op twee onafhankelijke getuigen.
2. Wanneer wordt vastgesteld dat de vervoer voorwaarden niet zijn nageleefd, kan de vervoerder van de reiziger betaling verlangen van de kosten die in verband met het onderzoek zijn gemaakt.

*Artikel 14***Naleving van overheidsvoorschriften**

De reiziger moet tijdens zijn vervoer de voorschriften van de douane of andere overheidsinstanties met betrekking tot het vervoer van voorwerpen (handbagage, bagage, voertuigen met inbegrip van hun lading) en dieren, ter gelegenheid van zijn vervoer, naleven. Tenzij in de wetten en voorschriften van de desbetreffende staat anders wordt bepaald, moet de reiziger bij het onderzoek van deze voorwerpen aanwezig zijn.

Hoofdstuk II

Handbagage en dieren*Artikel 15***Toezicht**

De reiziger moet toezicht uitoefenen op de handbagage en de dieren die hij meeneemt.

Hoofdstuk III

Bagage*Artikel 16***Aanbieding ten vervoer van bagage**

1. De contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van bagage moeten worden vastgelegd in een bagagebewijs dat aan de reiziger wordt overhandigd.
2. Onverminderd artikel 22 tast het ontbreken, de onregelmatigheid of het verlies van het bagagebewijs noch het bestaan, noch de geldigheid aan van bedingen met betrekking tot het vervoer van bagage, die onderworpen blijven aan deze Uniforme Regelen.
3. Het bagagebewijs levert volledig bewijs, behoudens tegenbewijs, van de inschrijving van de bagage en van de voorwaarden van het vervoer ervan.
4. Behoudens tegenbewijs wordt vermoed dat bij de inontvangstneming door de vervoerder de bagage in uiterlijk goede staat was en dat het aantal en de massa van de colli overeenkwamen met de vermelding op het bagagebewijs.

*Artikel 17***Bagagebewijs**

1. De Algemene vervoer voorwaarden bepalen de vorm en de inhoud van het bagagebewijs, alsmede de taal waarin en de lettertekens waarmee het moet worden gedrukt en ingevuld. Artikel 7, § 5 is van overeenkomstige toepassing.
2. Op het bagagebewijs moet ten minste worden vermeld:
 - a) de vervoerder of de vervoerders;
 - b) de aanduiding dat het vervoer, ongeacht enig andersluidend beding, is onderworpen aan deze Uniforme Regelen; zulks kan geschieden door vermelding van de afkorting CIV;

- c) elke andere aanduiding die noodzakelijk is om de contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van de bagage te bewijzen en de reiziger in staat te stellen de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, te doen gelden.
3. De reiziger moet er zich bij het in ontvangst nemen van het bagagebewijs van overtuigen, dat dit met zijn aanwezigingen overeenstemt.

Artikel 18

Inschrijving en vervoer

1. Behoudens in de Algemene vervoervoorwaarden bepaalde uitzonderingen, wordt bagage slechts ingeschreven op vertoon van een vervoerbewijs dat ten minste geldig is tot de plaats van bestemming van de bagage. De inschrijving geschiedt overigens volgens de op de plaats van verzending geldende voorschriften.
2. Wanneer de Algemene vervoervoorwaarden bepalen dat bagage ten vervoer mag worden toegelaten zonder vertoon van een vervoerbewijs, zijn de bepalingen van deze Uniforme Regelen betreffende de rechten en verplichtingen van de reiziger met betrekking tot zijn bagage van overeenkomstige toepassing op de afzender van de bagage.
3. De vervoerder kan de bagage met een andere trein of met een ander vervoermiddel en over een ander vervoertraject vervoeren dan die welke door de reiziger worden gebruikt.

Artikel 19

Betaling van de prijs voor het vervoer van bagage

Tenzij tussen de reiziger en de vervoerder anders is overeengekomen, moet de prijs voor het vervoer van bagage worden betaald bij de inschrijving.

Artikel 20

Merken van de bagage

De reiziger moet op een goed zichtbare plaats op ieder collo een houdbare en duidelijke aanduiding plaatsen van:

- a) zijn naam en zijn adres;
- b) de plaats van bestemming.

Artikel 21

Recht om over de bagage te beschikken

1. Indien de omstandigheden dit toestaan en de voorschriften van de douane of van andere overheidsinstanties zich daartegen niet verzetten, kan de reiziger om de teruggave van de bagage verzoeken op de plaats van verzending tegen afgifte van het bagagebewijs en, wanneer de Algemene vervoervoorwaarden zulks bepalen, op vertoon van het vervoerbewijs.
2. In de Algemene vervoervoorwaarden kunnen andere bepalingen zijn opgenomen betreffende het recht om over de bagage te beschikken, in het bijzonder het wijzigen van de plaats van bestemming en de eventuele hieruit voortvloeiende financiële gevolgen voor de reiziger.

Artikel 22

Aflevering

1. De aflevering van bagage geschiedt tegen afgifte van het bagagebewijs en eventueel tegen betaling van de op de zending drukkende kosten.

De vervoerder heeft het recht doch niet de verplichting te onderzoeken of de houder van het bagagebewijs bevoegd is tot inontvangstneming.

2. Met de aflevering aan de houder van het bagagebewijs worden, wanneer zulks overeenkomstig de op de plaats van aflevering geldende voorschriften geschiedt, gelijkgesteld:
 - a) de afgifte van de bagage aan de douane of belastinginstanties in hun expeditie- of opslagruimten, wanneer die zich niet onder de hoede van de vervoerder bevinden;
 - b) het toevertrouwen van levende dieren aan een derde.

3. De houder van het bagagebewijs kan op de plaats van bestemming om de aflevering van de bagage verzoeken zodra de overeengekomen tijd alsook, eventueel, de benodigde tijd voor de afhandeling door de douane of andere overheidsinstanties is verstreken.
4. Wordt het bagagebewijs niet afgegeven, dan is de vervoerder slechts gehouden de bagage af te leveren aan degene die zijn recht daarop bewijst; bij onvoldoende bewijs kan de vervoerder een zekerheid verlangen.
5. De bagage wordt afgeleverd op de plaats van bestemming waarvoor zij is ingeschreven.
6. De houder van het bagagebewijs aan wie de bagage niet is afgeleverd, kan verlangen dat de dag en het uur waarop hij overeenkomstig § 3 om de aflevering heeft verzocht op het bagagebewijs worden vermeld.
7. De rechthebbende kan de inontvangstneming van de bagage weigeren, indien de vervoerder geen gevolg geeft aan zijn verzoek over te gaan tot onderzoek van de bagage teneinde een beweerde schade vast te stellen.
8. Overigens vindt de aflevering van de bagage plaats overeenkomstig de op de plaats van bestemming geldende voorschriften.

Hoofdstuk IV

Voertuigen

Artikel 23

Vervoervoorwaarden

De bijzondere bepalingen voor het vervoer van voertuigen in de Algemene vervoervoorwaarden regelen met name de voorwaarden voor de toelating tot het vervoer, de inschrijving, de belading en het vervoer, het lossen en de aflevering, alsook de verplichtingen van de reiziger.

Artikel 24

Vervoerbewijs

1. De contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van voertuigen moeten worden vastgelegd in een vervoerbewijs dat aan de reiziger wordt overhandigd. Dit vervoerbewijs kan deel uitmaken van het vervoerbewijs van de reiziger.
2. De bijzondere bepalingen voor het vervoer van voertuigen in de Algemene vervoervoorwaarden regelen de vorm en de inhoud van het vervoerbewijs, alsmede de taal waarin en de lettertekens waarmee het moet worden gedrukt en ingevuld. Artikel 7, § 5 is van overeenkomstige toepassing.
3. Op het vervoerbewijs moet ten minste worden vermeld:
 - a) de vervoerder of de vervoerders;
 - b) de aanduiding dat het vervoer, ongeacht enig andersluidend beding, is onderworpen aan deze Uniforme Regelen; zulks kan geschieden door vermelding van de afkorting CIV;
 - c) elke andere aanduiding die noodzakelijk is om de contractuele verplichtingen met betrekking tot het vervoer van voertuigen te bewijzen en de reiziger in staat te stellen de rechten die uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, te doen gelden.
4. De reiziger moet zich bij het in ontvangst nemen van het vervoerbewijs ervan overtuigen, dat dit met zijn aanwezigingen overeenstemt.

Artikel 25

Toepasselijk recht

Behoudens de bepalingen van dit hoofdstuk zijn de bepalingen van Hoofdstuk III betreffende het vervoer van bagage van toepassing op voertuigen.

TITEL IV

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER

Hoofdstuk I

Aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers

Artikel 26

Aansprakelijkheidsgronden

1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade ten gevolge van dood, verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger, veroorzaakt door een ongeval dat in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf aan de reiziger is overkomen tijdens zijn verblijf in de spoorwegvoertuigen of bij het in- of uitstappen, ongeacht welke spoorweginfrastructuur wordt gebruikt.
2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven:
 - a) indien het ongeval is veroorzaakt door omstandigheden buiten de uitoefening van het spoorwegbedrijf, die de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
 - b) voor zover het ongeval te wijten is aan schuld van de reiziger;
 - c) indien het ongeval te wijten is aan het gedrag van een derde, dat de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen; een andere onderneming die dezelfde spoorweginfrastructuur gebruikt, wordt niet aangemerkt als een derde; het recht van regres wordt niet aangetast.
3. Indien het ongeval te wijten is aan het gedrag van een derde en indien desondanks de vervoerder niet geheel van zijn aansprakelijkheid is ontheven overeenkomstig § 2, onder c, is hij voor het geheel aansprakelijk binnen de grenzen van deze Uniforme Regelen onverminderd zijn eventueel regres op de derde.
4. Deze Uniforme Regelen laten de eventuele aansprakelijkheid van de vervoerder in de niet in § 1 bedoelde gevallen onverlet.
5. Wanneer een vervoer dat het onderwerp vormt van een en dezelfde vervoerovereenkomst door opeenvolgende vervoerders wordt verricht, is in geval van dood en letsel van reizigers die vervoerder aansprakelijk, die volgens de vervoerovereenkomst verplicht is tot het uitvoeren van het vervoer gedurende welke het ongeval zich heeft voortgedaan. Wanneer het vervoer niet is verricht door de vervoerder maar door een ondervoerder, zijn beide vervoerders overeenkomstig deze Uniforme Regelen hoofdelijk aansprakelijk.

Artikel 27

Schadevergoeding in geval van dood

1. In geval van dood van de reiziger omvat de schadevergoeding:
 - a) de ten gevolge van het overlijden noodzakelijke kosten, met name die van het vervoer van het stoffelijk overschot en de lijkbezorging;
 - b) indien de dood niet onmiddellijk is ingetreden, de in artikel 28 bedoelde schadevergoeding.
2. Indien door de dood van de reiziger andere personen, jegens wie hij een wettelijke onderhoudsplicht had of in de toekomst gehad zou hebben, hun onderhoud verliezen, moeten ook dezen voor dit verlies schadeloos gesteld worden. De vordering tot schadevergoeding van personen, van wie de reiziger zonder wettelijke verplichting het onderhoud verzorgde, blijft onderworpen aan het nationale recht.

Artikel 28

Schadevergoeding in geval van letsel

In geval van verwonding of elk ander lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger omvat de schadevergoeding:

- a) de noodzakelijk kosten, met name die van behandeling en vervoer;
- b) het vermogensnadeel dat de reiziger lijdt door een gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid of door een toename van zijn behoeften.

*Artikel 29***Vergoeding van andere personenschade**

Het nationale recht bepaalt of en in welke mate de vervoerder andere dan de in de artikelen 27 en 28 bedoelde personenschade moet vergoeden.

*Artikel 30***Wijze en hoogte van de schadevergoeding in geval van dood of letsel**

1. De in de artikelen 27, § 2 en 28 onder b bedoelde schadevergoeding moet als gekapitaliseerde som worden uitgekeerd. Indien evenwel het nationale recht de toekenning van een periodieke uitkering toelaat, wordt de vergoeding op deze wijze uitgekeerd, wanneer de gewonde reiziger of de in artikel 27, § 2 bedoelde rechthebbenden zulks verlangen.

2. De hoogte van de krachtens § 1 toe te kennen schadevergoeding wordt bepaald volgens het nationale recht. Bij de toepassing van deze Uniforme Regelen geldt evenwel per reiziger een maximumbedrag van 175 000 rekeneenheden in een gekapitaliseerde som of in een met deze som overeenstemmende jaarlijkse uitkering, voor zover in het nationale recht een lager maximumbedrag is bepaald.

*Artikel 31***Andere vervoermiddelen**

1. Behoudens § 2 zijn de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers niet van toepassing op schade die is ontstaan tijdens het vervoer dat overeenkomstig de vervoerovereenkomst geen spoorwegvervoer was.

2. Wanneer evenwel spoorwegvoertuigen per veerboot worden vervoerd, zijn de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid in geval van dood en letsel van reizigers van toepassing op de in artikel 26, § 1 en artikel 33, § 1 bedoelde schade veroorzaakt door een ongeval in verband met de uitoefening van het spoorwegbedrijf dat aan de reiziger is overkomen tijdens zijn verblijf in die voertuigen of bij het in- of uitstappen.

3. Wanneer de uitoefening van het spoorwegbedrijf ten gevolge van buitengewone omstandigheden tijdelijk wordt onderbroken en de reizigers met een ander vervoermiddel worden vervoerd, is de vervoerder krachtens deze Uniforme Regelen aansprakelijk.

Hoofdstuk II

Aansprakelijkheid in geval van niet-nakoming van de dienstregeling*Artikel 32***Aansprakelijkheid in geval van uitvallen, vertraging van een trein of gemiste aansluiting**

1. De vervoerder is jegens de reiziger aansprakelijk voor schade die het gevolg is van het uitvallen, door de vertraging van een trein of door het missen van een aansluiting de reis niet op dezelfde dag kan worden voortgezet, of dat de voortzetting hiervan als gevolg van de gegeven omstandigheden niet in redelijkheid kan worden verlangd. De schadevergoeding omvat de redelijke kosten voor overnachting en voor het waarschuwen van personen die de reiziger verwachten.

2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven, wanneer het uitvallen, de vertraging of het missen van een aansluiting te wijten is aan een van de volgende oorzaken:

- a) omstandigheden buiten de uitoefening van het spoorwegbedrijf, die de vervoerder ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen;
- b) schuld van de reiziger of;
- c) het gedrag van een derde, dat de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen; een andere onderneming die dezelfde spoorweginfrastructuur gebruikt, wordt niet aangemerkt als een derde; het recht van regres wordt niet aangetast.

3. Het nationale recht bepaalt of en in welke mate de vervoerder andere dan de in § 1 bedoelde schade moet vergoeden. Deze bepaling laat artikel 44 onverlet.

Hoofdstuk III

Aansprakelijkheid voor handbagage, dieren, bagage en voertuigen

AFDELING 1

Handbagage en dieren

Artikel 33

Aansprakelijkheid

1. In geval van dood en letsel van reizigers is de vervoerder bovendien aansprakelijk voor de schade ten gevolge van het gehele of gedeeltelijke verlies of van beschadiging van voorwerpen die de reiziger bij zich droeg of als handbagage bij zich had; dit geldt eveneens voor de dieren die de reiziger meegenomen had. Artikel 26 is van overeenkomstige toepassing.
2. Overigens is de vervoerder slechts aansprakelijk voor schade ten gevolge van het gehele of gedeeltelijke verlies van voorwerpen, handbagage of dieren, waarover de reiziger overeenkomstig artikel 15 verplicht is toezicht uit te oefenen, indien deze schade wordt veroorzaakt door schuld van de vervoerder. De overige artikelen van Titel IV, met uitzondering van artikel 51, en titel VI zijn in dit geval niet van toepassing.

Artikel 34

Beperking van schadevergoeding in geval van verlies of beschadiging van voorwerpen

Wanneer de vervoerder krachtens artikel 33, § 1 aansprakelijk is, moet hij de schade vergoeden tot ten hoogste 1 400 rekeleenheden per reiziger.

Artikel 35

Ontheffing van aansprakelijkheid

De vervoerder is jegens de reiziger niet aansprakelijk voor schade ten gevolge van het feit dat de reiziger de voorschriften van de douane of van andere overheidsinstanties niet heeft nageleefd.

AFDELING 2

Bagage

Artikel 36

Aansprakelijkheidsgronden

1. De vervoerder is aansprakelijk voor de schade ten gevolge van geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van de bagage vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering, alsmede ten gevolge van de vertraging in de aflevering.
2. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven voor zover het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering is veroorzaakt door schuld van de reiziger, door een opdracht van de reiziger die niet het gevolg is van de schuld van de vervoerder, door eigen gebrek van de bagage of door omstandigheden die de vervoerder niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen.
3. De vervoerder is van deze aansprakelijkheid ontheven, voor zover het verlies of de beschadiging een gevolg is van de bijzondere risico's, verbonden aan een of meer van de volgende feiten:
 - a) het ontbreken of de gebrekkigheid van de verpakking;
 - b) de bijzondere aard van de bagage;
 - c) de inschrijving van voorwerpen als bagage, die van het vervoer zijn uitgesloten.

Artikel 37

Bewijslast

1. Het bewijs dat het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering door een van de in artikel 36, § 2, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de vervoerder.

2. Wanneer de vervoerder bewijst dat het verlies of de beschadiging, gelet op de omstandigheden van het geval, kan zijn ontstaan uit een of meer van de in artikel 36, § 3, genoemde bijzondere risico's, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging daardoor is veroorzaakt. De rechthebbende heeft evenwel het recht te bewijzen dat de schade geheel of gedeeltelijk niet door een van deze risico's is veroorzaakt.

Artikel 38

Opvolgende vervoerders

Wanneer een vervoer dat het onderwerp vormt van één en dezelfde vervoerovereenkomst, door meer opvolgende vervoerders wordt verricht, treedt iedere vervoerder door het overnemen van de bagage met het bagagebewijs of door het overnemen van het voertuig met het vervoerbewijs, met betrekking tot het vervoer van de bagage of van de voertuigen, toe tot de vervoerovereenkomst overeenkomstig de bepalingen van het bagagebewijs of het vervoerbewijs en neemt hij de daaruit voortvloeiende verplichtingen op zich. In dit geval is iedere vervoerder aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer op het gehele vervoertraject tot aan de aflevering.

Artikel 39

Ondervervoerder

1. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, al dan niet op grond van een aan hem in de vervoerovereenkomst toegekende bevoegdheid, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer.

2. Alle bepalingen van deze Uniforme Regelen die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door hem verrichte vervoer. Wanneer een vordering wordt ingesteld tegen zijn ondergeschikten en andere personen van wier diensten de ondervervoerder gebruikmaakt bij de uitvoering van het vervoer, zijn de artikelen 48 en 52 van toepassing.

3. Een bijzondere overeenkomst waarin de vervoerder verplichtingen op zich neemt die niet op hem rusten krachtens deze Uniforme Regelen of waarin hij afziet van rechten die hem ingevolge deze Uniforme Regelen zijn toegekend, is niet bindend voor de ondervervoerder die hiermee niet uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Ongeacht of de ondervervoerder deze overeenkomst al dan niet heeft aanvaard, blijft de vervoerder niettemin gebonden aan de uit deze bijzondere overeenkomst voortvloeiende verplichtingen of afstand van rechten.

4. Wanneer en voor zover de vervoerder en de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.

5. Het totale bedrag van de schadevergoeding verschuldigd door de vervoerder, de ondervervoerder alsmede door hun ondergeschikten en andere personen van wier diensten zij gebruikmaken bij de uitvoering van het vervoer is niet hoger dan de in de deze Uniforme Regelen voorgeschreven maximumbedragen.

6. Dit artikel doet geen afbreuk aan de mogelijke regresrechten tussen de vervoerder en de ondervervoerder.

Artikel 40

Vermoeden van verlies

1. De rechthebbende kan zonder nader bewijs een collo als verloren beschouwen, wanneer het niet binnen 14 dagen na het overeenkomstig artikel 22, § 3 gedane verzoek tot aflevering aan hem is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

2. Indien een als verloren beschouwd collo binnen een jaar na het verzoek tot aflevering wordt teruggevonden, moet de vervoerder daarvan kennis geven aan de rechthebbende, wanneer zijn adres bekend is of kan worden achterhaald.

3. Binnen dertig dagen na ontvangst van de in § 2 bedoelde kennisgeving kan de rechthebbende verzoeken dat het collo aan hem wordt afgeleverd. In dit geval moet hij de kosten voor het vervoer van het collo van de plaats van verzending tot de plaats van aflevering betalen en de ontvangen schadevergoeding terugbetalen, onder aftrek, in voorkomend geval, van de kosten die in deze schadevergoeding begrepen zouden zijn geweest. Hij behoudt niettemin zijn in artikel 43 bedoelde rechten op schadevergoeding voor vertraging in de aflevering.

4. Indien het teruggevonden collo niet binnen de in § 3 bedoelde termijn is opgeëist of indien het collo meer dan een jaar na het verzoek tot aflevering wordt teruggevonden, beschikt de vervoerder daarover overeenkomstig de wetten en voorschriften die gelden op de plaats waar het collo zich bevindt.

*Artikel 41***Schadevergoeding in geval van verlies**

1. In geval van geheel of gedeeltelijk verlies van bagage moet de vervoerder, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, betalen:
 - a) indien de omvang van de schade is bewezen, een aan dit bedrag gelijke schadevergoeding, die echter niet meer kan bedragen dan 80 rekeneenheden per ontbrekend kilogram brutomassa of 1 200 rekeneenheden per collo;
 - b) indien de omvang van de schade niet is bewezen, een vaste schadevergoeding van 20 rekeneenheden per ontbrekend kilogram brutomassa of 300 rekeneenheden per collo.

De wijze van vergoeding, per ontbrekend kilogram of per collo, wordt in de Algemene vervoer voorwaarden geregeld.

2. De vervoerder moet bovendien de vervoerprijs van de bagage en de overige ter zake van het vervoer van het verloren collo betaalde bedragen, alsook de reeds betaalde douanerechten en accijnzen terugbetalen.

*Artikel 42***Schadevergoeding in geval van beschadiging**

1. In geval van beschadiging van bagage moet de vervoerder, met uitsluiting van elke andere schadevergoeding, een schadevergoeding betalen gelijk aan de waardevermindering van de bagage.
2. De schadevergoeding bedraagt niet meer dan:
 - a) indien de gehele bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het in geval van geheel verlies te betalen bedrag;
 - b) indien slechts een gedeelte van de bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het in geval van verlies van het in waarde verminderde gedeelte te betalen bedrag.

*Artikel 43***Schadevergoeding in geval van vertraging in de aflevering**

1. In geval van vertraging in de aflevering van de bagage moet de vervoerder voor elk ondeelbaar tijdvak van 24 uur te rekenen vanaf het verzoek tot aflevering, doch met een maximum van 14 dagen, betalen:
 - a) indien de rechthebbende bewijst dat daardoor een schade, met inbegrip van een beschadiging, is ontstaan, een aan de omvang van de schade gelijke schadevergoeding tot ten hoogste 0,80 rekeneenheid per kilogram brutomassa of 14 rekeneenheden per collo van de met vertraging afgeleverde bagage;
 - b) indien de rechthebbende niet bewijst dat daardoor een schade is ontstaan, een vaste schadevergoeding van 0,14 rekeneenheid per kilogram bruto-massa of 2,80 rekeneenheden per collo van de met vertraging afgeleverde bagage.

De wijze van vergoeding, per kilogram of per collo, wordt in de Algemene vervoer voorwaarden geregeld.

2. In geval van geheel verlies van de bagage komt de in § 1 bedoelde schadevergoeding niet bovenop die bedoeld in artikel 41.
3. In geval van gedeeltelijk verlies van de bagage wordt de in § 1 bedoelde schadevergoeding voor het niet verloren gedeelte betaald.
4. In geval van beschadiging van de bagage die niet het gevolg is van de vertraging in de aflevering, komt, in voorkomend geval, de in § 1 bedoelde schadevergoeding bovenop die bedoeld in artikel 42.
5. In geen geval kan de som van de in § 1 bedoelde schadevergoeding en die van de artikelen 41 en 42 hoger zijn dan de schadevergoeding die verschuldigd is in geval van geheel verlies van de bagage.

AFDELING 3

Voertuigen

Artikel 44

Schadevergoeding in geval van vertraging

1. In geval van aan de vervoerder te wijten vertraging bij het laden of in geval van vertraging bij de aflevering van een voertuig moet de vervoerder, wanneer de rechthebbende bewijst dat daardoor een schade is ontstaan, een schadevergoeding betalen die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs van het voertuig.
2. Indien de rechthebbende, in geval van aan de vervoerder te wijten vertraging bij het laden, afziet van uitvoering van de vervoerovereenkomst wordt de vervoerprijs aan hem terugbetaald. Bovendien kan hij, wanneer hij bewijst dat door deze vertraging schade is ontstaan, een schadevergoeding eisen die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs.

Artikel 45

Schadevergoeding in geval van verlies

Bij geheel of gedeeltelijk verlies van een voertuig wordt de aan de rechthebbende voor de bewezen schade te betalen schadevergoeding berekend volgens de gebruikelijke waarde van het voertuig. Deze vergoeding kan niet meer dan 8 000 rekeenheden bedragen. Een al dan niet beladen aanhangwagen wordt als een afzonderlijk voertuig beschouwd.

Artikel 46

Aansprakelijkheid met betrekking tot andere voorwerpen

1. Met betrekking tot voorwerpen achtergelaten in het voertuig of in stevig aan het voertuig bevestigde houders (bijvoorbeeld dakkoffers voor bagage of ski's) is de vervoerder slechts aansprakelijk voor door zijn schuld veroorzaakte schade. De totale schadevergoeding bedraagt niet meer dan 1 400 rekeenheden.
2. Met betrekking tot aan de buitenkant van het voertuig bevestigde voorwerpen, met inbegrip van de in § 1 bedoelde houders, is de vervoerder slechts aansprakelijk indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

Artikel 47

Toepasselijk recht

Behoudens de bepalingen van deze afdeling zijn de bepalingen van afdeling 2 met betrekking tot de aansprakelijkheid voor bagage van toepassing op voertuigen.

Hoofdstuk IV

Gemeenschappelijke bepalingen

Artikel 48

Verlies van het recht om beperkingen van aansprakelijkheid in te roepen

De in deze Uniforme Regelen bedoelde beperkingen van aansprakelijkheid alsook de bepalingen van het nationale recht die de vergoedingen tot een bepaald bedrag beperken, zijn niet van toepassing, indien is bewezen dat de schade is ontstaan uit een handeling of nalaten van de vervoerder geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

Artikel 49

Omrekening en rente

1. Wanneer voor de berekening van de schadevergoeding omrekening van bedragen uitgedrukt in buitenlandse munteenheden vereist is, vindt omrekening plaats volgens de koers die geldt op de dag en de plaats van betaling van de schadevergoeding.

2. De rechthebbende kan een rente ten bedrage van vijf procent per jaar over de schadevergoeding verlangen, vanaf de dag van het indienen van de in artikel 55 bedoelde vordering buiten rechte of, bij gebreke daarvan, vanaf de dag van het instellen van de rechtsvordering.
3. Voor de krachtens de artikelen 27 en 28 verschuldigde schadevergoeding loopt de rente evenwel vanaf de dag, waarop de voor de vaststelling van het vergoedingsbedrag bepalende feiten zijn voorgevallen, indien deze dag later valt dan die van het indienen van de vordering buiten rechte of van het instellen van de rechtsvordering.
4. Met betrekking tot bagage is de rente slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan 16 reken-eenheden per bagagebewijs.
5. Met betrekking tot bagage loopt de rente niet, indien de rechthebbende niet binnen een hem gestelde redelijke termijn de voor de definitieve regeling van de vordering nodige bewijsstukken aan de vervoerder overlegt, tussen de afloop van deze termijn en de daadwerkelijke overlegging van de stukken.

Artikel 50

Aansprakelijkheid in geval van een kernongeval

De vervoerder is ontheven van de krachtens deze Uniforme Regelen op hem rustende aansprakelijkheid, wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval en wanneer de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 51

Personen voor wie de vervoerder aansprakelijk is

De vervoerder is aansprakelijk voor zijn ondergeschikten en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, wanneer deze ondergeschikten of andere personen handelen in de uitoefening van hun werkzaamheden. De beheerders van de spoorweginfrastructuur waarop het vervoer wordt verricht, worden beschouwd als personen van wier diensten de vervoerder gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer.

Artikel 52

Andere vorderingen

1. In alle gevallen waar deze Uniforme Regelen van toepassing zijn, kan tegen de vervoerder slechts een vordering wegens aansprakelijkheid, ongeacht de rechtsgrond, worden ingesteld onder de voorwaarden en beperkingen van deze Uniforme Regelen.
2. Hetzelfde geldt voor een vordering ingesteld tegen de ondergeschikten en de andere personen voor wie de vervoerder krachtens artikel 51 aansprakelijk is.

TITEL V

AANSPRAKELIJKHEID VAN DE REIZIGER

Artikel 53

Bijzondere aansprakelijkheidsgronden

De reiziger is jegens de vervoerder aansprakelijk voor alle schade:

- a) die het gevolg is van het niet nakomen van zijn verplichtingen krachtens
 1. de artikelen 10, 14 en 20,
 2. de bijzondere bepalingen voor het vervoer van voertuigen in de Algemene vervoervoorwaarden, of
 3. het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), of
- b) veroorzaakt door voorwerpen of dieren die hij meeneemt,

tenzij hij bewijst dat de schade een gevolg is van omstandigheden die hij, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen. Deze bepaling laat de aansprakelijkheid die op de vervoerder kan rusten krachtens de artikelen 26 en 33, § 1, onverlet.

TITEL VI

UITOEFENING VAN RECHTEN

Artikel 54

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging

1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging van een voorwerp dat onder de hoede van de vervoerder wordt vervoerd (bagage, voertuigen), door de vervoerder wordt ontdekt of vermoed of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de vervoerder onverwijld en zo mogelijk in aanwezigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken dat naargelang de aard van de schade, de toestand van het voorwerp en zo mogelijk de omvang, de oorzaak en het tijdstip van ontstaan van de schade vermeldt.
2. Een afschrift van dit proces-verbaal moet kosteloos aan de rechthebbende worden verstrekt.
3. Wanneer de rechthebbende niet met de vermeldingen in het proces-verbaal instemt, kan hij verlangen dat de toestand van de bagage of van het voertuig alsmede de oorzaak en het bedrag van de schade worden vastgesteld door een door de partijen bij de vervoerovereenkomst of door de rechter benoemde deskundige. De procedure is onderworpen aan de wetten en voorschriften van de staat waar de vaststelling geschiedt.

Artikel 55

Vorderingen buiten rechte

1. Vorderingen buiten rechte met betrekking tot de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers moeten schriftelijk worden ingediend bij de vervoerder tegen wie de rechtsovereenkomst kan worden ingesteld. Wanneer het een vervoer betreft dat het onderwerp vormt van een en dezelfde overeenkomst en dat wordt verricht door opvolgende vervoerders kunnen de vorderingen buiten rechte worden ingediend zowel bij de eerste als bij de laatste vervoerder alsook bij de vervoerder die zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst werd gesloten, heeft in de staat waarin de reiziger zijn woonplaats of gewone verblijfplaats heeft.
2. Andere vorderingen buiten rechte met betrekking tot de vervoerovereenkomst moeten schriftelijk bij de in artikel 56, §§ 2 en 3, bedoelde vervoerder worden ingediend.
3. De stukken die de rechthebbende bij zijn vordering buiten rechte wil voegen, moeten worden overgelegd in origineel of, in voorkomend geval op verzoek van de vervoerder, in een naar behoren gewaarmerkt afschrift. Bij de regeling van de vordering buiten rechte kan de vervoerder de teruggave van het vervoerbewijs, het bagagebewijs en het vervoerbewijs van het voertuig verlangen.

Artikel 56

Vervoerders die in rechte kunnen worden aangesproken

1. De op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers gegronde rechtsovereenkomst kan slechts worden ingesteld tegen een krachtens artikel 26, § 5, aansprakelijke vervoerder.
2. Behoudens § 4 kunnen andere op de vervoerovereenkomst gegronde rechtsovereenkomsten van reizigers uitsluitend worden ingesteld tegen de eerste of laatste vervoerder of tegen de vervoerder die dat deel van het vervoer verrichtte gedurende welke het feit dat tot de rechtsovereenkomst heeft geleid, zich heeft voorgedaan.
3. Wanneer in geval het vervoer wordt verricht door opvolgende vervoerders, de vervoerder die de bagage of het voertuig moet afleveren met zijn instemming is ingeschreven op het bagagebewijs of het vervoerbewijs, kan overeenkomstig § 2 de rechtsovereenkomst tegen hem worden ingesteld, zelfs als hij de bagage of het voertuig niet heeft ontvangen.
4. De rechtsovereenkomst tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de vervoerder die dit bedrag heeft geïnd of tegen degene ten voordele van wie dit bedrag is geïnd.
5. De rechtsovereenkomst kan tegen een andere dan de in de §§ 2 en 4 bedoelde vervoerders worden ingesteld als tegeneis of als verweer in een geding over een op dezelfde vervoerovereenkomst gegronde vordering.
6. Voorzover deze Uniforme Regelen van toepassing zijn op de ondervoerder, kan tegen hem eveneens een rechtsovereenkomst worden ingesteld.
7. Indien de eiser de keuze heeft tussen meer vervoerders, vervalt zijn keuzerecht zodra de rechtsovereenkomst tegen een van hen is ingesteld; dit geldt eveneens indien de eiser de keuze heeft tussen een of meer vervoerders en een ondervoerder.

*Artikel 58***Verval van de vordering in geval van dood en letsel**

1. Elke vordering van de rechthebbende, gegrond op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of letsel van reizigers, vervalt indien hij niet binnen twaalf maanden, te rekenen vanaf het ogenblik dat hij kennis heeft van de schade, het aan de reiziger overkomen ongeval heeft meegedeeld aan een van de vervoerders, bij wie een vordering buiten rechte kan worden ingesteld volgens artikel 55, § 1. Wanneer de rechthebbende het ongeval mondeling heeft meegedeeld aan de vervoerder, moet deze aan hem een bevestiging van de mondelinge kennisgeving afgeven.
2. De vordering vervalt evenwel niet, indien
 - a) de rechthebbende binnen de in § 1 bedoelde termijn een vordering buiten rechte bij een van de in artikel 55, § 1, bedoelde vervoerders heeft ingediend;
 - b) de aansprakelijke vervoerder binnen de in § 1 bedoelde termijn op een andere wijze kennis heeft gekregen van het aan de reiziger overkomen ongeval;
 - c) van het ongeval niet of te laat kennis is gegeven ten gevolge van aan de rechthebbende niet toe te rekenen omstandigheden;
 - d) de rechthebbende bewijst dat het ongeval is veroorzaakt door de schuld van de vervoerder.

*Artikel 59***Verval van de vordering uit bagagevervoer**

1. Door de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende vervalt elke vordering uit de vervoerovereenkomst tegen de vervoerder in geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering.
2. De vordering vervalt evenwel niet:
 - a) in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging, indien
 1. het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 54 is vastgesteld vóór de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende;
 2. de vaststelling, die overeenkomstig artikel 54 had moeten geschieden, slechts door de schuld van de vervoerder achterwege is gebleven;
 - b) in geval van uiterlijk niet waarneembare schade, die is vastgesteld na de inontvangstneming van de bagage door de rechthebbende, indien deze
 1. de vaststelling overeenkomstig artikel 54 onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na de inontvangstneming van de bagage verlangt, en
 2. bovendien bewijst, dat de schade tussen de aanneming ten vervoer door de vervoerder en de aflevering is ontstaan;
 - c) in geval van vertraging in de aflevering, indien de rechthebbende zijn rechten binnen eenentwintig dagen bij een van de in artikel 56, § 3, bedoelde vervoerders heeft doen gelden;
 - d) indien de rechthebbende bewijst dat de schade het gevolg is van de schuld van de vervoerder.

*Artikel 60***Verjaring**

1. De op de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood en letsel van reizigers gegronde rechtsvorderingen tot schadevergoeding verjaren:
 - a) voor de reiziger, door verloop van drie jaar te rekenen van de dag na het ongeval;
 - b) voor de andere rechthebbenden, door verloop van drie jaar te rekenen van de dag na het overlijden van de reiziger, doch van ten hoogste vijf jaar te rekenen van de dag na het ongeval.

2. De andere rechtsvorderingen uit de vervoerovereenkomst verjaren door verloop van één jaar. De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaar indien de rechtsvordering gegrond is op een schade ontstaan uit een handeling of nalaten geschied hetzij met het opzet die schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat die schade er waarschijnlijk uit zal voortvloeien.

3. De in § 2 bedoelde verjaring neemt een aanvang bij rechtsvorderingen:

- a) tot schadevergoeding wegens geheel verlies: op de veertiende dag na afloop van de in artikel 22, § 3, bedoelde termijn;
- b) tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering: op de dag van de aflevering;
- c) in alle overige gevallen betreffende het reizigersvervoer: op de dag van het verstrijken van de geldigheid van het vervoerbewijs.

De als begin van de verjaringstermijn vermelde dag is nimmer in deze termijn begrepen.

4. [...]

5. [...]

6. Overigens geldt voor de schorsing en de stuiting van de verjaring het nationale recht.

TITEL VII

ONDERLINGE BETREKKINGEN TUSSEN DE VERVOERDERS

Artikel 61

Verdeling van de vervoerprijs

1. Elke vervoerder moet aan de betrokken vervoerders het hun toekomende aandeel betalen van een vervoerprijs, die hij heeft geïnd of had moet innen. De wijze van betaling wordt in een overeenkomst tussen de vervoerders vastgelegd.
2. Artikel 6, § 3, artikel 16, § 3 en artikel 25 zijn eveneens van toepassing op de betrekkingen tussen opvolgende vervoerders.

Artikel 62

Recht van regres

1. De vervoerder die krachtens deze Uniforme Regelen een schadevergoeding heeft betaald, heeft recht van regres jegens de bij het vervoer betrokken vervoerders overeenkomstig de volgende bepalingen:
 - a) de vervoerder die de schade heeft veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;
 - b) wanneer de schade is veroorzaakt door meer vervoerders, is elk van hen aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade; is deze toedeling niet mogelijk, dan wordt de schadevergoeding onder hen volgens c) verdeeld;
 - c) indien niet kan worden bewezen welke vervoerder de schade heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding onder alle bij het vervoer betrokken vervoerders verdeeld, met uitsluiting van hen die bewijzen, dat de schade niet door hen is veroorzaakt; de verdeling geschiedt naar evenredigheid van het aandeel in de vervoerprijs dat aan elke vervoerder toekomt.
2. In geval van onvermogen om te betalen van een van de vervoerders wordt het te zijnen laste komende en door hem niet betaalde aandeel onder de andere bij het vervoer betrokken vervoerders verdeeld naar evenredigheid van het aandeel in de vervoerprijs dat aan elk van hen toekomt.

Artikel 63

Regresprocedure

1. De gegrondheid van de betaling verricht door de vervoerder die krachtens artikel 62 het regres uitoefent, kan niet betwist worden door de vervoerder tegen wie het bedoeld regres wordt uitgeoefend, wanneer de schadevergoeding door de rechter is vastgesteld en wanneer deze laatstgenoemde vervoerder, naar behoren gedagvaard, de mogelijkheid is geboden tot tussenkomst in het geding. De rechter bij wie de hoofdvordering aanhangig is, stelt de termijnen voor de betekening van de dagvaarding en voor de tussenkomst vast.

2. De vervoerder die het regres uitoefent, moet zijn vordering instellen in één en hetzelfde geding tegen alle vervoerders met wie hij geen schikking heeft getroffen, op straffe van verlies van regres jegens de niet gedagvaarde vervoerders.
3. De rechter beslist in één uitspraak over alle bij hem aanhangige regresvorderingen.
4. De vervoerder die zijn recht van regres wil uitoefenen, kan zijn vordering aanhangig maken bij de rechters van de staat op het grondgebied waarvan een van de bij het vervoer betrokken vervoerders zijn hoofdzetel of bijkantoor of vestiging waar de vervoerovereenkomst is gesloten, heeft.
5. Wanneer de rechtsvordering tegen meer vervoerders moet worden ingesteld, kan de vervoerder die zijn regres uitoefent, kiezen tussen de volgens § 4 bevoegde rechterlijke instanties waarvoor hij zijn regresvordering aanhangig zal maken.
6. Regresvorderingen kunnen niet aanhangig worden gemaakt door het instellen van een rechtsvordering in het geding dat de rechthebbende heeft ingesteld om schadevergoeding te verlangen op grond van de vervoerovereenkomst.

Artikel 64

Overeenkomsten betreffende regres

De vervoerders kunnen onderling overeenkomsten afsluiten die afwijken van de artikelen 61 en 62.

*BIJLAGE II***DOOR SPOORWEGONDERNEMINGEN EN/OF VERKOPERS VAN VERVOERBEWIJZEN TE VERSTREKKEN
MINIMUMINFORMATIE****Deel I: Informatie vóór de reis**

Algemene voorwaarden die op de overeenkomst van toepassing zijn

Tijdschema's en voorwaarden betreffende de snelste reisweg

Tijdschema's en voorwaarden betreffende de laagste tarieven

Toegankelijkheid, toegangsvoorwaarden en beschikbaarheid aan boord van faciliteiten voor gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit

Toegankelijkheid en toegangsvoorwaarden betreffende fietsen

Beschikbaarheid van zitplaatsen in rook- en niet-rokerscoupés, eerste en tweede klas en couchettes en slaapwagens

Activiteiten die de diensten kunnen verstoren of vertragen

Beschikbaarheid van diensten aan boord

Procedures voor terugvordering bij verlies van bagage

Procedure betreffende de indiening van klachten

Deel II: Informatie tijdens de reis

Diensten aan boord

Volgend station

Vertragingen

Belangrijkste aansluitende diensten

Beveiligings- en veiligheidskwesties

*BIJLAGE III***MINIMUMKWALITEITSNORMEN VOOR DIENSTVERLENING**

Informatie en vervoerbewijzen

Stiptheid van diensten en algemene beginselen om te reageren op dienstverstoringen

Uitvallen van diensten

Netheid van rollend materieel en netheid van stationsfaciliteiten (luchtkwaliteit in rijtuigen, hygiëne van sanitaire voorzieningen, enz.)

Klantentevredenheidsonderzoek

Klachtenafhandeling, terugbetalingen en schadevergoeding wegens niet voldoen aan de dienstkwaliteitsnormen

Bijstand aan gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit

VERORDENING (EG) Nr. 1372/2007 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 577/98 van de Raad betreffende de organisatie van een steekproefenquête naar de arbeidskrachten in de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 285, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽¹⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In overeenstemming met de Lissabon-strategie en zoals bevestigd door de tussentijdse herziening van deze strategie in 2005, moet Europa zijn beleid meer richten op groei en banen teneinde de Lissabondoelstellingen te bereiken.
- (2) Door de ontwikkeling van de Gemeenschap en de werking van de interne markt is er meer behoefte aan vergelijkbare gegevens aan de hand waarvan de gevolgen van de structuur en de spreiding van de lonen op de arbeidsmarkt kunnen worden onderzocht, met name als middel om de vorderingen van de economische en sociale cohesie te analyseren.
- (3) Om haar taken te kunnen uitvoeren, heeft de Commissie gegevens nodig over de rangorde van de lonen naar sociaal-economische kenmerken, en ook in relatie tot verschillende vormen van werk in loondienst; deze gegevens zijn van wezenlijk belang voor de analyse en het begrip van de arbeidsmarkt en van de veranderingen die momenteel plaatsvinden in de structuur van de arbeidskrachten. In dit verband worden de voordelen van de beschikbaarheid van gegevens over de lonen in decielen in relatie tot andere kenmerken van de werkgelegenheid alom erkend.
- (4) De communautaire arbeidskrachtenenquête is in wezen de eerste en meest gezaghebbende referentie voor arbeidsmarktinformatie in de Europese Unie, en daarom moet informatie over de lonen, als basisvariabele voor

de verklaring van arbeidsmarktgedrag, als standaard-element in deze enquête worden opgenomen, zodat een vollediger analyse van de arbeidsmarkten mogelijk is.

- (5) Het bij Besluit 89/382/EEG, Euratom van de Raad ⁽²⁾ ingestelde Comité statistisch programma is overeenkomstig artikel 3 van dat besluit geraadpleegd.
- (6) Verordening (EEG) nr. 577/98 van de Raad ⁽³⁾ dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 577/98 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 4, lid 1, punt l), wordt vervangen door:

„l) loon in de eerste werkkring;”.

- 2) Artikel 6 wordt vervangen door:

„Artikel 6

Indiening van de resultaten

De lidstaten doen de resultaten van de enquête zonder directe identificatiegegevens uiterlijk twaalf weken na afloop van de referentieperiode aan Eurostat toekomen.

Gegevens voor het enquêtekenmerk „loon in de eerste werkkring” kunnen tot uiterlijk eenentwintig maanden na afloop van de referentieperiode naar Eurostat worden gestuurd wanneer administratieve gegevens worden gebruikt om deze informatie te verstrekken.”

⁽¹⁾ Advies van het Europees Parlement van 10 juli 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 9 oktober 2007.

⁽²⁾ PB L 181 van 28.6.1989, blz. 47.

⁽³⁾ PB L 77 van 14.3.1998, blz. 3. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2257/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 336 van 23.12.2003, blz. 6).

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2007.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad
De voorzitter
M. LOBO ANTUNES

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2007/58/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité (1),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's (2),

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke ontwerp tekst die op 31 juli 2007 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd (3),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (4) was erop gericht de aanpassing van de spoorwegen in de Gemeenschap aan de eisen van de interne markt te vergemakkelijken en de doeltreffendheid van de spoorwegen te vergroten.
- (2) Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van

spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (5) heeft betrekking op de beginselen en de procedures die moeten worden toegepast bij de vaststelling en de heffing van spoorweginfrastructuurrechten, en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit.

- (3) De Commissie had in haar witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” haar voorstellen kenbaar gemaakt de totstandbrenging van de interne markt voor spoorwegdiensten verder voortgang te doen vinden door voor te stellen de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten open te stellen.

- (4) Met deze richtlijn wordt de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor binnen de Gemeenschap beoogd. Zij heeft derhalve geen betrekking op spoorwegdiensten tussen een lidstaat en een derde land. De lidstaten moeten bovendien spoorwegdiensten in transitio door de Gemeenschap van de werkingssfeer van deze richtlijn kunnen uitsluiten.

- (5) De huidige situatie van de internationale spoorwegdiensten vertoont grote verschillen. Enerzijds ondervinden de langeafstandsdiensten (bv. nachttreinen) moeilijkheden en is een aantal daarvan onlangs door de spoorwegondernemingen opgeheven om de verliezen te beperken. Anderzijds heeft de markt voor internationale hogesnelheidsdiensten het verkeer sterk zien toenemen, en zal zij naar verwachting nog aanzienlijk groeien door de verdubbeling in omvang van het trans-Europese hogesnelheidsnet en de onderlinge koppeling daarvan in de periode tot 2010. In beide sectoren doet de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen zich echter sterk gevoelen; het is dan ook van essentieel belang nieuwe initiatieven te stimuleren door concurrentie tussen spoorwegondernemingen te introduceren.

(1) PB C 221 van 8.9.2005, blz. 56.

(2) PB C 71 van 22.3.2005, blz. 26.

(3) Advies van het Europees Parlement van 28 september 2005 (PB C 227 E van 21.9.2006, blz. 460), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 24 juli 2006 (PB C 289 E van 28.11.2006, blz. 30), standpunt van het Europees Parlement van 18 januari 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 september 2007 en besluit van de Raad van 26 september 2007.

(4) PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/103/EG (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 344).

(5) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44). Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

- (6) De markt voor internationale passagiersvervoerdiensten zou niet kunnen worden opengesteld zonder dat een gedetailleerd regelgevingskader voor toegang tot de infrastructuur voorhanden is, significante vooruitgang op het gebied van interoperabiliteit wordt geboekt, en de veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau in een strikte normatieve structuur wordt ingebed. Aan al deze voorwaarden is nu voldaan door de omzetting van de Richtlijn 2001/12/EG ⁽¹⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad, Richtlijn 2004/51/EG ⁽²⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad, Richtlijn 2001/13/EG ⁽³⁾ van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad, Richtlijn 2001/14/EG, alsook Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de veiligheid van de spoorwegen ⁽⁴⁾. Op de voor de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten voorgestelde datum moet er sprake zijn van een gevestigde en geconsolideerde praktijk met betrekking tot dit nieuwe regelgevingskader. Daar is een zekere tijd voor nodig. Daarom dient 1 januari 2010 de streefdatum voor het openstellen van de markt te zijn.
- (7) Het aantal spoorverbindingen zonder tussenstops is zeer beperkt. Voor de trajecten waarop tussenstops worden gemaakt, is het absoluut noodzakelijk nieuwkomers toe te staan onderweg passagiers te laten in- en uitstappen om een realistische economische levensvatbaarheid voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige positie komen te verkeren ten opzichte van gevestigde exploitanten die onderweg wel passagiers kunnen laten in- en uitstappen. Dit recht mag geen afbreuk doen aan communautaire en nationale regelgeving inzake het concurrentiebeleid.
- (8) De invoering van deze nieuwe open en internationale diensten met tussenstops mag niet leiden tot de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoerdiensten, maar moet enkel gericht zijn op stops die het internationale traject ondersteunen. Derhalve moet de invoering ervan betrekking hebben op diensten die hoofdzakelijk zijn bedoeld om passagiers te vervoeren op een internationaal traject. Bij de bepaling of dat het hoofddoel van de dienst is, moet rekening worden gehouden met criteria zoals het aandeel van de omzet en van het volume dat gegenereerd wordt door het vervoer van hetzij binnenlandse, hetzij internationale passagiers, alsmede de lengte van de dienst. Dit dient te worden bepaald door de onderscheiden toezichthoudende instantie, op verzoek van de belanghebbende partijen.
- (9) Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg ⁽⁵⁾ voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbaredienstcontracten te gunnen. In het kader van deze contracten kunnen exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie.
- (10) De openstelling van internationale passagiersvervoerdiensten voor concurrentie, hetgeen ook het recht inhoudt passagiers op een internationaal traject te laten in- en uitstappen op tussengelegen stations, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, kan gevolgen hebben voor de organisatie en de financiering van passagiersvervoerdiensten per spoor die worden verricht uit hoofde van een openbaredienstcontract. De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om dit recht op toegang tot de markt te beperken wanneer het economische evenwicht van deze openbaredienstcontracten door dit recht in het gedrang komt, en wanneer daartoe door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie(s) toestemming is gegeven op basis van een objectieve economische analyse, in aansluiting op een verzoek van de bevoegde autoriteiten die het openbaredienstcontract hebben gegund.
- (11) Sommige lidstaten hebben al maatregelen genomen om de markt voor passagiersvervoerdiensten per spoor open te stellen door transparante openbare aanbestedingen voor het verlenen van een aantal van dergelijke diensten. Deze lidstaten dienen niet verplicht te worden volledig vrije toegang tot internationale passagiersvervoerdiensten te verlenen, aangezien bij zo'n aanbesteding voor het recht om bepaalde spoorwegtrajecten te gebruiken, de marktwaarde van de exploitatie van die diensten reeds voldoende is bewezen.
- (12) Bij de beoordeling van de vraag of het economische evenwicht van het openbaredienstcontract eventueel in het gedrang komt, moet rekening worden gehouden met vooraf vastgestelde criteria zoals het effect op de rendabiliteit van diensten die in een openbaredienstcontract zijn vervat, met inbegrip van het effect op de nettokosten voor de bevoegde overheidsinstantie die het openbaredienstcontract heeft gegund, het reizigersaanbod, de tarifiering van vervoerbewijzen, kaartverkoop, plaats en aantal van de stops aan weerszijden van de grens, alsmede de dienstregeling en de frequentie van de voorgestelde nieuwe dienst. Met inachtneming van een dergelijke beoordeling en het besluit van de toezichthoudende instantie(s) kunnen de lidstaten het recht op toegang voor de gevraagde internationale passagiersvervoerdienst toestaan, wijzigen of weigeren, met inbegrip van het opleggen van een heffing aan de exploitant van een nieuwe internationale passagiersvervoerdienst, zulks in overeenstemming met de economische analyse en overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie.

⁽¹⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 58.

⁽³⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

⁽⁴⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

⁽⁵⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

- (13) Om een bijdrage te leveren aan de exploitatie van passagiersvervoerdiensten op trajecten waarmee voldaan wordt aan een openbaredienstverplichting moeten de lidstaten de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor deze diensten toestemming kunnen geven een heffing op te leggen voor passagiersvervoerdiensten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteiten vallen. Deze heffing draagt bij tot de financiering van openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die overeenkomstig het Gemeenschapsrecht zijn gegund. De heffing dient te worden opgelegd overeenkomstig het Gemeenschapsrecht en met name overeenkomstig de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid.
- (14) Deze instantie moet op zodanige wijze te werk gaan dat belangenverstrengeling of enige betrokkenheid bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake vermeden wordt; met name mag de onafhankelijke werking niet in het gedrang komen als deze instantie om organisatorische of juridische redenen nauwe banden heeft met de bevoegde autoriteit die betrokken is bij de gunning van het openbaredienstcontract ter zake. De bevoegdheid van de toezichthoudende instantie dient te worden verruimd om de beoordeling van het doel van een internationale dienst en, in voorkomend geval, de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbaredienstcontracten mogelijk te maken.
- (15) Met deze richtlijn wordt een nieuwe fase in de openstelling van de spoorwegmarkt ingeluid. Sommige lidstaten hebben de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten in hun land al opengesteld. In dat verband mag deze richtlijn niet worden opgevat als een verplichting voor die lidstaten om vóór 1 januari 2010 een recht op toegang te verlenen aan spoorwegondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke rechten niet worden verleend.
- (16) Om investeringen in diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructures, zoals hogesnelheidsspoorlijnen, aan te moedigen, moeten aanvragers in staat zijn te plannen en rechtszekerheid eisen die de ermee gepaard gaande omvangrijke investeringen op lange termijn weergeeft. Daarom moet het voor dergelijke ondernemingen mogelijk zijn normaal kaderovereenkomsten met een looptijd van maximaal vijftien jaar te sluiten.
- (17) De nationale toezichthoudende instanties moeten op grond van artikel 31 van Richtlijn 2001/14/EG informatie uitwisselen en, wanneer dit in afzonderlijke gevallen nodig is, de beginselen en praktijken coördineren die zij hantieren om te beoordelen of het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang is. Zij moeten geleidelijk op basis van hun ervaringen richtsnoeren opstellen.
- (18) De toepassing van deze richtlijn moet worden beoordeeld op basis van een verslag dat twee jaar na de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten door de Commissie moet worden ingediend. Dit verslag dient ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt voor passagiersvervoerdiensten te beoordelen. In dit verslag dient de Commissie tevens de verschillende organisatiemodellen voor deze markt te analyseren evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaredienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij dient de Commissie ook de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten (dichtheid van de netwerken, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand) in acht te nemen. In haar verslag dient de Commissie waar nodig aanvullende maatregelen voor te stellen om die openstelling te bevorderen en de effecten van zulke maatregelen te beoordelen.
- (19) De voor de uitvoering van Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (20) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven de bijlagen bij die richtlijnen aan te passen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van die richtlijnen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (21) Voor een lidstaat die niet over een spoorwegnet beschikt en hier in de onmiddellijke toekomst evenmin plannen voor heeft, zou de omzetting en uitvoering van Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG een onevenredige en zinloze verplichting vormen. Derhalve moet een dergelijke lidstaat, zolang hij geen spoorwegnet heeft, vrijgesteld worden van de verplichting om deze richtlijnen om te zetten en uit te voeren.
- (22) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, door de lidstaten niet voldoende kan worden verwezenlijkt, gezien de noodzaak om billijke en niet-discriminerende voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur te garanderen en rekening te houden met de evidente internationale dimensie van de wijze waarop belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten functioneren, en derhalve, gezien de noodzaak van een gecoördineerde transnationale actie, beter op communautair niveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel de nodige maatregelen treffen. Overeenkomstig het in dat artikel beschreven evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (23) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽²⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

⁽²⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- (24) Daarom moeten Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EEG dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 91/440/EEG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Aan artikel 2 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. De lidstaten kunnen een spoorwegdienst die in transit door de Gemeenschap wordt verricht en die buiten het grondgebied van de Gemeenschap begint en eindigt, uitsluiten van de werkingssfeer van deze richtlijn.”

- 2) In artikel 3 wordt het vierde streepje geschrapt.

- 3) In artikel 3 wordt na het vijfde streepje het volgende streepje ingevoegd:

„— „internationale passagiersvervoerdienst”: een passagiersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteeft en die in hoofdzaak bedoeld is om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rijtuigen ten minste één grens oversteken.”

- 4) In artikel 3 wordt na het zesde streepje het volgende streepje ingevoegd:

„— „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Gemeenschap zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Gemeenschap te laten in- of uitstappen.”

- 5) In artikel 5, lid 3, wordt het eerste streepje geschrapt.

- 6) In artikel 8, eerste alinea, worden de woorden „en de internationale samenwerkingsverbanden” geschrapt.

- 7) In artikel 10 wordt lid 1 geschrapt.

- 8) In artikel 10 worden de volgende leden ingevoegd:

„3 bis. De spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen uiterlijk op 1 januari 2010 recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersvervoerdiensten. Bij een internationale passagiersvervoerdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en ze te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen.

Het recht van toegang tot de infrastructuur van de lidstaten waar het aandeel van het internationale passagiersvervoer per spoor groter is dan de helft van de omzet in het reizigerssegment van de spoorwegondernemingen in die lidstaat, wordt uiterlijk op 1 januari 2012 verleend.

Of het hoofddoel van de dienst is, passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, wordt door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie(s) bepaald, naar aanleiding van een verzoek van de bevoegde autoriteit(en) en/of de belanghebbende spoorwegondernemingen.

3 ter. De lidstaten kunnen het in lid 3 bis omschreven toegangsrecht beperken op verbindingen tussen een vertrekpunt en een bestemming waarvoor een of meer openbare dienstcontracten overeenkomstig de geldende communautaire wetgeving zijn gesloten. Deze beperking mag niet tot gevolg hebben dat het recht op het internationale traject passagiers te laten instappen op elk station en ze te laten uitstappen op een ander station, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, behalve wanneer de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van een openbare dienstcontract in het gedrang zou brengen.

Of het economisch evenwicht al dan niet in het gedrang komt wordt door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie(s) bepaald op basis van een objectieve economische analyse aan de hand van vooraf vastgestelde criteria, op verzoek van:

- de bevoegde autoriteit(en) die het openbare dienstcontract heeft/hebben gegend,
- iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,
- de infrastructuurbeheerder, of
- de spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert.

De bevoegde autoriteiten en de spoorwegondernemingen die de openbare diensten verrichten, delen aan de bevoegde toezichthoudende instantie de informatie mee die redelijkerwijs nodig is om tot een besluit te komen. De toezichthoudende instantie onderzoekt de verstrekte informatie en pleegt daarbij, indien nodig, overleg met alle betrokken partijen; binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn, en in ieder geval binnen twee maanden na ontvangst van alle relevante informatie, stelt zij de betrokken partijen in kennis van haar met redenen omklede besluit. De toezichthoudende instantie deelt de gronden voor haar besluit mee en vermeldt de termijn waarbinnen, en de voorwaarden waaronder,

- de ter zake bevoegde autoriteit(en),
- de infrastructuurbeheerder,

- de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert, of
- de spoorwegonderneming die toegang wenst

om een heroverweging van het besluit kunnen verzoeken.

3 quater. De lidstaten kunnen tevens het recht passagiers te laten in- en uitstappen op stations in dezelfde lidstaat op het traject van een internationale passagiersvervoerdienst beperken wanneer een exclusief recht voor het vervoer van passagiers tussen deze stations is toegekend uit hoofde van een concessiecontract dat vóór 4 december 2007 is gegund op basis van een eerlijke op concurrentie stoelende aanbestedingsprocedure en overeenkomstig de toepasselijke beginselen van het communautaire recht. Deze beperking kan gelden gedurende de oorspronkelijke duur van het contract, of 15 jaar, naargelang welk tijdsbestek het kortst is.

3 quinquies. De bepalingen van deze richtlijn verplichten een lidstaat niet om tot 1 januari 2010 het in lid 3 bis bedoelde recht op toegang te verlenen aan spoorwegondernemingen en de direct of indirect onder hun zeggenschap staande dochterondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke toegangsrechten niet worden verleend.

3 sexties. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in leden 3 ter, 3 quater en 3 quinquies bedoelde beslissingen rechterlijk kunnen worden getoetst.

3 septies. Onverminderd lid 3 ter, kunnen de lidstaten, onder de in dit artikel bepaalde voorwaarden, de voor het spoorwegvervoer van passagiers bevoegde autoriteit toestaan een heffing op te leggen aan spoorwegondernemingen die passagiersvervoerdiensten verzorgen, voor de exploitatie van die onder de rechtsbevoegdheid van deze autoriteit vallende trajecten die tussen twee stations in die lidstaat worden geëxploiteerd.

In dat geval worden spoorwegondernemingen die binnenlandse of internationale passagiersvervoerdiensten over het spoor verzorgen aan dezelfde heffing voor de exploitatie van die trajecten die onder de rechtsbevoegdheid van die autoriteit vallen, onderworpen.

De heffing is bedoeld om deze autoriteit te compenseren voor openbaredienstverplichtingen vervat in openbaredienstcontracten die overeenkomstig het Gemeenschapsrecht zijn gegund. De opbrengst uit zulke heffing en betaald als compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om het geheel of een deel van de kosten van de desbetreffende openbaredienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, te dekken.

De heffing wordt opgelegd in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht, en neemt met name de beginselen van billijkheid, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid, in het bijzonder tussen de gemiddelde prijs van de dienst aan de passagier en de hoogte van de heffing, in acht. Het totaal

van de volgens dit lid opgelegde heffingen mag de economische levensvatbaarheid van de passagiersvervoerdienst over het spoor waarvoor zij worden opgelegd, niet in gevaar brengen.

De betrokken autoriteiten houden de nodige gegevens bij om ervoor te zorgen dat de oorsprong van de heffingen en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, kan worden achterhaald. De lidstaten verschaffen de Commissie deze informatie.”.

9) Artikel 10, lid 8, wordt vervangen door:

„8. Uiterlijk op 1 januari 2009 legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn.

In dit verslag wordt ingegaan op:

- de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten, met name haar gevolgen in de lidstaten bedoeld in lid 3 bis, tweede alinea, en de doeltreffende werking van de verschillende betrokken organen;
- de marktontwikkeling, met name internationale vervoerstanden, de activiteiten en het marktaandeel van alle actoren op de markt, met inbegrip van nieuwe marktdeelnemers.”.

10) Aan artikel 10 wordt het volgende lid toegevoegd:

„9. Uiterlijk op 31 december 2012 dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de uitvoering van het bepaalde in artikel 10, leden 3 bis tot en met 3 septies.

De toepassing van deze richtlijn wordt geëvalueerd op grond van een verslag dat door de Commissie wordt voorgesteld binnen de twee jaar na datum van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten.

Dit verslag beoordeelt ook de marktontwikkeling, inclusief de stand van de voorbereidingen voor de verdere openstelling van de spoorwegmarkt. In dit verslag analyseert de Commissie tevens de verschillende organisatiemodellen voor deze markt evenals de gevolgen van deze richtlijn voor openbaredienstcontracten en de financiering ervan. Daarbij neemt de Commissie ook de uitvoering van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (*) en de intrinsieke verschillen tussen de lidstaten (dichtheid van de netwerken, aantal passagiers, gemiddelde reisafstand) in acht. In haar verslag stelt de Commissie waar nodig aanvullende maatregelen voor om die openstelling te bevorderen en de effecten van zulke maatregelen te beoordelen.

(*) PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.”.

11) Artikel 11, lid 2 wordt vervangen door:

„2. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aangaande de aanpassing van de bijlagen beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 11 bis, lid 3.”.

12) Artikel 11 bis, lid 3 wordt vervangen door:

„3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”.

13) Aan artikel 15 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegnet op hun grondgebied.”.

Artikel 2

Richtlijn 2001/14/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Aan artikel 1, lid 3, wordt het volgende punt toegevoegd:

„e) vervoersactiviteiten in de vorm van spoorwegdiensten die in transit door de Gemeenschap worden verricht.”.

2) Aan artikel 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

„n) „transito”: de doortocht op het grondgebied van de Gemeenschap zonder goederen te laden of te lossen en/of zonder passagiers op het grondgebied van de Gemeenschap te laten in- of uitstappen.”.

3) Aan artikel 13 wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een internationale passagiersvervoerdienst als bedoeld in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daarvan in kennis. Om de beoordeling mogelijk te maken van het doel van de internationale dienst om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten te vervoeren, alsmede van de potentiële economische gevolgen voor bestaande openbare dienstcontracten, zorgen de toezichthoudende instanties ervoor dat elke bevoegde autoriteit die een in een openbare dienstcontract omschreven passagiersvervoerdienst over het spoor heeft gegund, iedere andere belanghebbende bevoegde autoriteit die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 10, lid 3 ter, van Richtlijn 91/440/EEG te beperken en elke spoorwegonderneming die het openbare dienstcontract uitvoert op het traject van deze internationale passagiersvervoerdienst, op de hoogte worden gebracht.”;

4) Artikel 17, lid 5, wordt vervangen door:

„5. Kaderovereenkomsten hebben in beginsel een looptijd van vijf jaar, en kunnen worden verlengd met periodes die gelijk zijn aan hun oorspronkelijke looptijd. De infrastructuurbeheerder kan in specifieke gevallen met een kortere of langere looptijd instemmen. Een looptijd van meer

dan vijf jaar moet worden gerechtvaardigd door het bestaan van commerciële overeenkomsten, specifieke investeringen of risico's.

5 bis. Voor door de aanvrager naar behoren gemotiveerde diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van in artikel 24 bedoelde gespecialiseerde infrastructuur die een aanzienlijke en langdurige investering vereist, kan de looptijd van de kaderovereenkomst 15 jaar bedragen. Een looptijd van meer dan 15 jaar is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk, en met name bij aanzienlijke en langdurige investeringen, vooral in combinatie met contractuele verplichtingen waaronder een meerjarenplan voor de afschrijving van deze investeringen.

In dit geval kan de aanvrager verzoeken dat de capaciteitskenmerken — waaronder de frequentie, het volume en de kwaliteit van spoorwegtrajecten — die aan de aanvrager voor de looptijd van de kaderovereenkomst ter beschikking worden gesteld, gedetailleerd worden omschreven. De infrastructuurbeheerder kan de gereserveerde capaciteit verlagen indien deze voor een periode van ten minste één maand minder is gebruikt dan de in artikel 27 bedoelde drempelwaarde.

Vanaf 1 januari 2010 kan een eerste kaderovereenkomst voor een periode van 5 jaar worden opgesteld, die eenmaal met 5 jaar verlengd kan worden, op basis van de capaciteitskenmerken die worden gebruikt door de aanvragers die voor 1 januari 2010 diensten exploiteren, teneinde rekening te houden met specifieke investeringen of met het bestaan van commerciële overeenkomsten. De in artikel 30 bedoelde toezichthoudende instantie is bevoegd voor het verlenen van toestemming voor de inwerkingtreding van zo'n overeenkomst.”.

5) Aan artikel 30, lid 1, wordt vóór de laatste zin de volgende zin toegevoegd:

„Voorts is zij voor haar werking onafhankelijk van alle bevoegde autoriteiten die betrokken zijn bij de gunning van een openbare dienstcontract.”.

6) Artikel 34, lid 3 wordt vervangen door:

„3. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen en betrekking hebben op de aanpassing van de bijlagen hierbij, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 35, lid 3.”.

7) Artikel 35, lid 3 wordt vervangen door:

„3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4 en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”.

8) Aan artikel 38 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegnet op hun grondgebied.”.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 4 juni 2009 aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst daarvan toekomen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. Het bepaalde in artikel 1, punten 2, 5, 6 en 7, is van toepassing met ingang van 1 januari 2010.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2007.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

M. LOBO ANTUNES

RICHTLIJN 2007/59/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke ontwerp tekst die op 31 juli 2007 is goedgekeurd door het Bemiddelingscomité ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen ⁽⁴⁾ schrijft voor dat infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen hun veiligheidsmanagementsysteem zodanig tot stand brengen dat het spoorwegsysteem ten minste in staat is de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen te halen, en voldoet aan de nationale veiligheidsvoorschriften en aan de in de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) vastgelegde veiligheidseisen, alsmede dat de desbetreffende gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden toegepast. Deze veiligheidsmanagementsystemen voorzien onder meer in opleidingsprogramma's en -systemen die ervoor zorgen dat de vakbekwaamheid van het personeel op peil wordt gehouden en dat taken op passende wijze worden vervuld.
- (2) Richtlijn 2004/49/EG bepaalt dat een spoorwegonderneming, teneinde toegang te krijgen tot spoorweginfrastructuur, moet beschikken over een veiligheidscertificaat.
- (3) Krachtens Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ⁽⁵⁾ hebben spoorwegondernemingen met een

vergunning, met ingang van 15 maart 2003, recht op toegang tot het Europese netwerk voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor gehad en zullen zij, uiterlijk vanaf 2007, recht op toegang tot het volledige netwerk voor binnenlandse en internationale goederenvervoersdiensten hebben. Deze geleidelijke uitbreiding van de toegangsrechten zal onvermijdelijk leiden tot een toename in de verplaatsing van machinisten over de nationale grenzen heen, resulterend in een toenemende vraag naar bestuurders die zijn opgeleid en bevoegd om in meer dan één lidstaat te rijden.

- (4) Uit een door de Commissie in 2002 uitgevoerde studie is gebleken dat de wetten van de lidstaten inzake de vereisten voor de certificering van machinisten aanmerkelijk verschillen. Er moeten daarom communautaire voorschriften voor de certificering van machinisten worden aangenomen om deze verschillen weg te werken en het huidige hoge veiligheidsniveau van het communautaire spoorwegsysteem te handhaven.
- (5) Dergelijke communautaire voorschriften moeten ook bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het communautair beleid inzake het vrije verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging alsmede de vrijheid om diensten te verlenen in de context van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, en moeten tegelijkertijd concurrentievervalsing voorkomen.
- (6) Deze gemeenschappelijke bepalingen moeten het vooral gemakkelijker maken voor machinisten om zich van de ene lidstaat naar de andere te verplaatsen, maar ook van de ene spoorwegonderneming naar de andere, en in het algemeen bevorderen dat de vergunning en het geharmoniseerde aanvullende het bevoegdheidsbewijs door alle belanghebbenden in de spoorwegsector worden erkend. Hiertoe is het van fundamenteel belang dat in de bepalingen minimumeisen worden vastgelegd, waar aanvragers aan moeten voldoen om de vergunning en de geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs te verkrijgen.
- (7) Deze richtlijn ligt in het verlengde van en is grotendeels gebaseerd op de historische overeenkomst tussen de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten ⁽⁶⁾.
- (8) Het feit dat een lidstaat machinisten die uitsluitend werken op bepaalde categorieën spoorwegsysteem, netwerken en infrastructuur van het toepassingsgebied van deze richtlijn uitsluit, neemt niet weg dat deze lidstaat verplicht is de geldigheid van de vergunningen op het gehele grondgebied van de Europese Unie of van geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen voor de desbetreffende infrastructuur te erkennen.

⁽¹⁾ PB C 221 van 8.9.2005, blz. 64.

⁽²⁾ PB C 71 van 22.3.2005, blz. 26.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 28 september 2005 (PB C 227 E van 21.9.2006, blz. 464), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 14 september 2006 (PB C 289 E van 28.11.2006, blz. 42), standpunt van het Europees Parlement van 18 januari 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 september 2007 en besluit van de Raad van 26 september 2007.

⁽⁴⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

⁽⁵⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164). Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 58.

⁽⁶⁾ PB L 195 van 27.7.2005, blz. 18.

- (9) De eisen moeten ten minste betrekking hebben op de minimumleeftijd voor het besturen van een trein, de lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid van de aanvrager, de beroepservaring en kennis van bepaalde zaken in verband met het besturen van een trein, alsook kennis van de infrastructuur waar machinisten gaan rijden en van de daardaar gebruikte taal.
- (10) Om de kosteneffectiviteit te vergroten, dient de opleiding die machinisten moeten volgen om een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs te verkrijgen, voor zover dit vanuit veiligheidsoogpunt mogelijk en wenselijk is, speciaal gericht zijn op de bijzondere diensten die door de machinist moet worden verricht, zoals rangeren, onderhoudsdiensten en personen- en goederenvervoerdiensten. Bij de beoordeling van de uitvoering van deze richtlijn dient het Europees Spoorwegbureau (hierna „het Bureau” genoemd) te evalueren of er behoefte is aan wijziging van de in de bijlage gespecificeerde opleidingseisen, om beter aan te sluiten bij de nieuwe structuur van de markt die tot ontwikkeling komt.
- (11) De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen afgeven kunnen zelf opleidingen aanbieden op het gebied van algemene vakken, taalkennis, kennis inzake rollend materieel en de infrastructuur. Wat de examens betreft, moet belangenverstrengeling echter worden vermeden, zonder de mogelijkheid uit te sluiten dat de examinator tot de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder behoort die het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs afgeeft.
- (12) De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders zijn, overeenkomstig artikel 13, lid 4 van Richtlijn 2004/49/EG, verantwoordelijk voor het opleidingsniveau van de machinisten die zij tewerkstellen. Daartoe dienen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders bij de aanwerving van machinisten rekening te houden met reeds gevolgde opleidingen en door die machinisten verworven vaardigheden in overeenstemming met artikel 13, lid 3 van die richtlijn. Het is ook van belang dat een voldoende aantal machinisten wordt opgeleid. In dit kader moeten er echter maatregelen getroffen worden om ervoor te zorgen dat de door een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder gedane investeringen voor de opleiding van een machinist niet ten onrechte te goede komen van een andere spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder, wanneer die machinist hen vrijwillig verlaat voor die spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. Die maatregelen kunnen elke vorm aannemen, zoals nationale wetgeving, collectieve arbeidsovereenkomsten, contractuele bedingen die de machinist binden aan de werkgever, of overeenkomsten die de overgangsvoorwaarden van een machinist van de ene onderneming naar de andere regelen wanneer de machinist betrokken partij is bij die overeenkomsten.
- (13) De vaardigheden van het personeel en de gezondheids- en veiligheidsvoorwaarden worden in het kader van de interoperabiliteitsrichtlijnen ontwikkeld, met name als onderdeel van de TSI „exploitatie en beheer van het treinverkeer”. Er moet worden gezorgd voor samenhang tussen deze TSI en de bijlagen bij deze richtlijn. De Commissie zal hiervoor zorgen door de desbetreffende TSI te wijzigen of aan te passen aan deze richtlijn en de bijlagen hierbij volgens de procedures waarin Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽¹⁾ en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem ⁽²⁾ voorzien.
- (14) Om de vrijheid van het verkeer van werknemers en de veiligheid van de spoorwegen in de Gemeenschap te vergroten, moet er bijzondere aandacht gaan naar het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht op locomotieven en treinen. De lidstaten moeten er daarom voor zorgen dat ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, voldoet aan de minimumvereisten van de TSI „exploitatie en beheer van het treinverkeer”. Het Bureau moet, met inachtnaam van de nationale uitvoeringsplannen die de lidstaten dienen mee te delen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van deze TSI, mogelijke keuzes voor de certificering van ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, aanwijzen en de gevolgen van deze verschillende opties evalueren. Op grond van dit verslag moet de Commissie, in voorkomend geval, een voorstel indienen met de voorwaarden en procedures voor het certificeren van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken.
- (15) De in deze richtlijn genoemde voorschriften betreffende vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen dienen alleen betrekking te hebben op het recht van de machinist om legaal een trein te besturen. Voordat de bestuurder op een bepaalde infrastructuur een trein mag besturen, moet ook voldaan zijn aan alle andere wettelijke voorschriften die overeenkomen met de communautaire regelgeving en op niet-discriminerende wijze worden toegepast, met betrekking tot spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder, de infrastructuur en het rollend materieel.
- (16) Deze richtlijn laat onverlet de toepassing van Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽³⁾, alsmede de toepassing van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114). Rectificatie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 40.

⁽²⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG.

⁽³⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

⁽⁴⁾ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

- (17) Om de nodige uniformiteit en transparantie te waarborgen dient de Gemeenschap één enkel, door de lidstaten wederzijds erkend model voor de certificering vast te stellen, als bewijs van het feit dat de machinisten aan een aantal minimumeisen voldoen en dat zij over de nodige beroepskwalificaties en taalkennis beschikken, terwijl de afgifte van de vergunning aan de lidstaten en de afgifte van geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen aan de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders worden overgelaten.
- (18) Het Bureau zal tevens het gebruik onderzoeken van een chipkaart in plaats van een vergunning en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen. Een dergelijke chipkaart zou het voordeel hebben dat die beide elementen worden gecombineerd en zou ook voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt, zoals voor veiligheidsdoeleinden of bij de machinistenadministratie.
- (19) Alle in de vergunning, het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs en de in de registers van vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen omschreven informatie moet door de veiligheidsautoriteiten worden benut om de beoordeling van de in de artikelen 10 en 11 van Richtlijn 2004/49/EG bedoelde certificering van personeel te vergemakkelijken en de afgifte van de in die artikelen bedoelde veiligheidscertificaten te bespoedigen.
- (20) De inzet van bevoegde machinisten overeenkomstig deze richtlijn, ontslaat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders niet van de verplichting een systeem van toezicht en interne controle op de vaardigheden en gedragingen van hun machinisten in te voeren overeenkomstig artikel 9 en bijlage III bij Richtlijn 2004/49/EG. Deze inzet zal onderdeel van dat systeem zijn. Een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs ontheft noch de spoorwegonderneming, noch de infrastructuurbeheerder van hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid en, in het bijzonder, voor de opleiding van hun personeel.
- (21) Bepaalde ondernemingen verlenen machinistendiensten aan spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders. In dergelijke gevallen is het de verantwoordelijkheid van de spoorwegmaatschappij of de infrastructuurbeheerder die de bestuurder in dienst neemt om ervoor te zorgen dat hij of zij beschikt over een vergunning en een bevoegdheidsbewijs overeenkomstig deze richtlijn.
- (22) Opdat het spoorwegvervoer doeltreffend blijft opereren, behouden machinisten die reeds voor de inwerkingtreding van deze richtlijn in hun beroep werkzaam waren gedurende een overgangperiode hun verworven bevoegdheden.
- (23) Onnodige administratieve en financiële lasten moeten worden vermeden bij het vervangen van machinistenbevoegdheden die vóór de toepassing van de relevante bepalingen van deze richtlijn aan machinisten zijn afgegeven door geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen en vergunningen die met deze richtlijn overeenkomen. Daarom moeten eerder aan de machinist verleende bevoegdheden zoveel mogelijk worden gevrijwaard. De kwalificaties en de ervaring van elke machinist of groep machinisten moet door de instanties van afgifte in aanmerking worden genomen in het geval dat deze bevoegdheden vervangen moeten worden. De instantie van afgifte moet op basis van de kwalificaties en/of de ervaring besluiten of een machinist of een groep machinisten een aanvullend examen moet afleggen en/of een aanvullende opleiding moet volgen om nieuwe vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen te kunnen ontvangen. De instantie van afgifte kan derhalve besluiten dat de kwalificaties en/of de ervaring voldoende is voor de afgifte van de vereiste vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen, zonder verder examen of verdere opleiding te volgen.
- (24) Onnodige administratieve en financiële lasten moeten ook worden vermeden in het geval dat machinisten van werkgever veranderen. Een spoorwegonderneming waarbij een bestuurder in dienst treedt moet de eerder verworven vaardigheden in aanmerking nemen en zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat aanvullende examens en opleiding verplicht worden gesteld.
- (25) Met betrekking tot de bevoegdheden die bestuurders hebben verkregen vóór de toepassing van deze richtlijn, bestaat geen enkel recht op wederzijdse erkenning uit hoofde van deze richtlijn, volgens het bij Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties ⁽¹⁾ ingevoerde algemene systeem van wederzijdse erkenning, dat tot het einde van de overgangperiode van toepassing blijft.
- (26) De voor de toepassing van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽²⁾.
- (27) De Commissie moet in het bijzonder de bevoegdheid worden gegeven de voor de uitvoering van de richtlijn nodige voorwaarden en criteria vast te leggen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn of ter aanvulling van deze richtlijn met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing waarin artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG voorziet.

⁽¹⁾ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 22.

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

- (28) Wanneer om dwingende urgente redenen de normaal voor de regelgevingsprocedure met toetsing toepasselijke termijnen niet kunnen worden nageleefd, moet de Commissie voor de aanneming van communautaire criteria voor de keuze van examinatoren en examens zoals bepaald in deze richtlijn en voor de aanpassing van de bijlagen bij deze richtlijn aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang zoals hierin bepaald, de in artikel 5 bis, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde urgentieprocedure kunnen toepassen.
- (29) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽¹⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen geïllustreerde tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (30) De lidstaten dienen controles op de naleving van deze richtlijn uit te voeren en passende maatregelen te nemen om inbreuk op de bepalingen van deze richtlijn door een machinist tegen te gaan.
- (31) De lidstaten dienen passende maatregelen te nemen om inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van deze richtlijn tegen te gaan.
- (32) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het opstellen van een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de certificering van machinisten van locomotieven en treinen voor personen- en goederenvervoer niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, en derhalve, gezien de omvang en de gevolgen van deze richtlijn, beter op het niveau van de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat de richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (33) Vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie kan het wenselijk blijken gedurende een beperkte periode machinisten die uitsluitend op het grondgebied van één lidstaat werkzaam zijn vrij te stellen van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn die betrekking hebben op de verplichting dat deze over vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze richtlijn moeten beschikken. De voorwaarden voor dergelijke vrijstellingen moeten duidelijk worden gedefinieerd.
- (34) Voor een lidstaat die niet over een spoorwegsysteem beschikt, en niet verwacht er binnen afzienbare tijd over te zullen beschikken, zou de verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn onevenredig en zinloos zijn. Een dergelijke lidstaat moet derhalve, zolang hij niet over een spoorwegsysteem beschikt, van de verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn worden vrijgesteld.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

DOELSTELLING, TOEPASSINGSGEBIED EN DEFINITIES

Artikel 1

Doelstelling

Deze richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen. Zij bepaalt voor welke taken de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de machinisten en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra, verantwoordelijk zijn.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen ten behoeve van een spoorwegonderneming, waarvoor een veiligheidscertificaat vereist is of waarvoor een infrastructuurbeheerder een veiligheidsvergunning nodig heeft.

2. De lidstaten verbieden, op basis van nationale bepalingen die gelden voor ander boordpersoneel op goederentreinen, niet, dat goederentreinen grenzen overschrijden of binnenlands vervoer op hun grondgebied verzorgen.

3. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 kunnen de lidstaten vrijstelling van de ten uitvoering van deze richtlijn vastgestelde maatregelen verlenen aan machinisten die uitsluitend besturen op:

- a) metro- en tramsystemen en andere light-railsystemen;
- b) vervoersnetten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;
- c) particuliere spoorweginfrastructuren die uitsluitend voor het eigen goederenvervoer van de eigenaar worden gebruikt;
- d) baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „bevoegde autoriteit”: de veiligheidsinstantie die wordt bedoeld in artikel 16 van Richtlijn 2004/49/EG;

⁽¹⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- b) „machinist”: persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens of personen- en goederentreinen;
- c) „ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”: boordpersoneel op treinen dat geen machinist is, maar bijdraagt aan het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen;
- d) „spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnet en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt, als gedefinieerd in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- e) „infrastructuurbeheerder”: iedere instantie of onderneming die met name belast is met de totstandkoming en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG. Dit kan ook het beheer van de infrastructuurcontrole en veiligheidssystemen omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;
- f) „spoorwegonderneming”: iedere spoorwegonderneming als omschreven in Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering ⁽¹⁾ of iedere andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;
- g) „technische specificaties voor interoperabiliteit” of „TSI”: de specificaties die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem gelden teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te garanderen van de trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem, zoals omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- h) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 ⁽²⁾;
- i) „veiligheidscertificaat”: bewijs dat door een bevoegde instantie aan een spoorwegonderneming wordt verleend overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG;
- j) „bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de machinist mag rijden;
- k) „veiligheidsvergunning”: vergunning die door een bevoegde instantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG;
- l) „opleidingscentrum”: een entiteit die door het bevoegde gezag is geaccrediteerd of erkend voor het geven van de opleidingscursussen.

HOOFDSTUK II

CERTIFICERING VAN MACHINISTEN

Artikel 4

Communautair model voor de certificering

1. Iedere machinist dient geschikt te zijn en kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van de volgende documenten:

- a) een vergunning waaruit blijkt dat de machinist voldoet aan de minimumvoorwaarden ten aanzien van medische eisen, vooropleiding en algemene vaardigheden. Op de vergunning staan de persoonsgegevens van de treinbestuurder, de naam van de instantie van afgifte en de geldigheidsduur vermeld. De vergunning voldoet aan het bepaalde in bijlage I totdat het in lid 4 bedoelde communautaire model voor certificering is vastgesteld;
- b) een of meer bevoegdheidsbewijzen waar de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd en waar of waarmee gemachtigd is de machinist te rijden. Ieder bevoegdheidsbewijs voldoet aan het bepaalde in bijlage I.

2. De eis dat de bestuurder in het bezit moet zijn van een bevoegdheidsbewijs voor een specifiek deel van de infrastructuur, is echter niet van toepassing op de hierna genoemde onderdelen, in het geval dat een andere machinist die in het bezit is van het geldige vereiste bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur tijdens het besturen naast de bestuurder zit:

- a) wanneer verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken, volgens de instructies van de infrastructuurbeheerder;
- b) voor uitzonderlijke eenmalige diensten van historische treinen;
- c) voor uitzonderlijke, eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de infrastructuurbeheerder hiermee instemt;
- d) voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;
- e) voor het opleiden en examineren van machinisten.

Het besluit om van deze mogelijkheid gebruik te maken, wordt genomen door de spoorwegonderneming en kan niet worden opgelegd door de betrokken infrastructuurbeheerder of de bevoegde autoriteit.

⁽¹⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG.

⁽²⁾ PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3.

Wanneer op deze wijze een extra bestuurder wordt ingezet, wordt de infrastructuurbeheerder daar vooraf van in kennis gesteld.

3. Het bevoegdheidsbewijs machtigt de houder tot het besturen van een trein in een of meer van de volgende categorieën:

- a) categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;
- b) categorie B: vervoer van reizigers en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle in lid 4 bedoelde codes omvat.

4. De Commissie stelt uiterlijk op 4 december 2008 op basis van een door het Bureau opgestelde ontwerp tekst, een communautair model voor de vergunning, het bevoegdheidsbewijs, en het gewaarmerkte afschrift van het bevoegdheidsbewijs vast en bepaalt ook de fysieke kenmerken daarvan, daarbij rekening houdend met maatregelen die vervalsing moet tegengaan. Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 3 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Uiterlijk op 4 december 2008 stelt de Commissie, volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 32, lid 3, en op basis van een aanbeveling door het Bureau, de maatregelen vast tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, door haar aan te vullen, en die betrekking hebben op de communautaire codes voor de verschillende types in categorie A en B als bedoeld in lid 3 van dit artikel.

Artikel 5

Fraudebestrijding

De bevoegde autoriteiten en de instanties van afgifte treffen alle nodige maatregelen om te voorkomen dat vergunningen, bevoegdheidsbewijzen en de in artikel 22 bedoelde registers worden vervalst.

Artikel 6

Eigendom, taal en instanties van afgifte

1. Een vergunning is eigendom van de houder en wordt afgegeven door de in artikel 3, onder a), omschreven bevoegde autoriteit. Wanneer een bevoegde autoriteit of diens gemachtigde een vergunning afgeeft in een nationale taal die geen taal van de Gemeenschap is, stelt zij een tweetalige versie van de vergunning op waarin een van de talen van de Gemeenschap wordt gebruikt.

2. Een bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven door de spoorwegonderneming of door de infrastructuurbeheerder die de machinist in dienst heeft of contracteert. Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of beheerder die deze verklaring afgeeft; machinisten kunnen echter een gewaarmerkte kopie verkrijgen, overeenkomstig artikel 13, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG. Wanneer een spoorwegonderneming of een

infrastructuurbeheerder een bevoegdheidsbewijs afgeeft in een nationale taal die geen taal van de Gemeenschap is, stelt zij/hij een tweetalige versie van het bevoegdheidsbewijs op waarin een van de talen van de Gemeenschap wordt gebruikt.

Artikel 7

Geografische geldigheid

1. Een vergunning is geldig op het gehele grondgebied van de Gemeenschap.

2. Een bevoegdheidsbewijs is uitsluitend geldig op de daarin vermelde infrastructuren en voor het daarin vermelde rollend materieel.

Artikel 8

Erkenning van certificeringsdocumenten van machinisten van derde landen

Certificeringsdocumenten van machinisten van een derde land die uitsluitend op grensoverschrijdende baanvakken van het spoorwegsysteem van een lidstaat opereren, kunnen door die lidstaat worden erkend, overeenkomstig bilaterale overeenkomsten met dat derde land.

HOOFDSTUK III

VOORWAARDEN VOOR HET VERKRIJGEN VAN DE VERGUNNING EN HET BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Artikel 9

Minimumeisen

1. Om een vergunning te verkrijgen moet de aanvrager voldoen aan de in de artikelen 10 en 11 genoemde minimumeisen. Ter verkrijging van een bevoegdheidsbewijs en het behoud van de geldigheid daarvan, is de aanvrager in het bezit van een vergunning en voldoen aan de in de artikelen 12 en 13 genoemde minimumeisen.

2. Een lidstaat kan strengere eisen stellen aan de afgifte van vergunningen op zijn eigen grondgebied. Echter door een andere lidstaat afgegeven vergunningen moeten overeenkomstig artikel 7 worden erkend.

Afdeling I

Vergunning

Artikel 10

Minimumleeftijd

De lidstaten schrijven de minimumleeftijd van ten minste twintig jaar voor, om een vergunning aan te vragen. Niettemin kunnen de lidstaten een vergunning afgeven aan een aanvrager vanaf ten minste achttien jaar, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het grondgebied van de lidstaat van afgifte.

*Artikel 11***Basiseisen**

1. De aanvrager heeft met succes een schoolopleiding (lager en middelbaar onderwijs) van ten minste 9 jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 inzake de vergelijkbaarheid van de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap ⁽¹⁾.

2. De aanvrager ondergaat als bewijs van zijn lichamelijke geschiktheid een medisch onderzoek bij, of onder toezicht van, een geaccrediteerde of erkende arts overeenkomstig artikel 20, al naar gelang de lidstaat besluit. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage II, punten 1.1, 1.2, 1.3 en 2.1 genoemde criteria.

3. De aanvrager ondergaat als bewijs van zijn bedrijfspsychologische geschiktheid een onderzoek bij, of onder toezicht van, een overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende psycholoog of arts, al naar gelang de lidstaat besluit. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage II, punt 2.2, genoemde criteria.

4. De aanvrager toont zijn algemene beroepsbekwaamheid aan door met goed gevolg een examen af te leggen dat ten minste betrekking heeft op de in bijlage IV genoemde algemene onderwerpen.

Afdeling II

Bevoegdheidsbewijs*Artikel 12***Taalkennis**

Het criterium taalkennis, bedoeld in bijlage VI, wordt toegepast voor de infrastructuur waar het bevoegdheidsbewijs geldig voor is.

*Artikel 13***Beroepskwalificaties**

1. De aanvrager heeft met goed gevolg een examen afgelegd over zijn vakkennis en vakbekwaamheid met betrekking tot het rollend materieel waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. Dit examen heeft ten minste betrekking op de in bijlage V aangegeven algemene onderwerpen.

2. De aanvrager heeft tevens met goed gevolg een examen afgelegd over zijn vakkennis en bekwaamheid met betrekking tot de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. Dit examen heeft ten minste betrekking op de in bijlage VI aangegeven algemene onderwerpen. In een voorkomend geval heeft dit examen ook betrekking op de taalkennis van de aanvrager, overeenkomstig bijlage VI, punt 8.

⁽¹⁾ PB L 199 van 31.7.1985, blz. 56.

3. De aanvrager wordt door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder opgeleid met betrekking tot het in Richtlijn 2004/49/EG opgenomen veiligheidsmanagementsysteem.

HOOFDSTUK IV

PROCEDURE VOOR HET VERKRIJGEN VAN EEN VERGUNNING EN VAN EEN BEVOEGDHEIDSBEWIJS*Artikel 14***Verkrijgen van een vergunning**

1. De bevoegde autoriteit maakt de voor het verkrijgen van een vergunning te volgen procedure bekend.

2. Iedere vergunningaanvraag wordt door de kandidaat-machinist of door een entiteit namens hem bij de bevoegde autoriteit ingediend.

3. De bij de bevoegde instantie ingediende aanvragen kunnen betrekking hebben op de afgifte van een nieuwe vergunning, de bijwerking van de gegevens van de vergunning, een verlenging of de afgifte van een duplicaat.

4. De bevoegde autoriteit geeft een vergunning zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde documenten af.

5. Een vergunning heeft een geldigheidsduur van 10 jaar, behoudens het bepaalde in artikel 16, lid 1.

6. Een vergunning wordt in enkelvoud afgegeven. Een vergunning mag niet worden gedupliceerd, behalve door de bevoegde autoriteit, in het geval dat om een duplicaat wordt gevraagd.

*Artikel 15***Verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs**

Als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem stelt elke spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs, in overeenstemming met deze richtlijn te volgen procedures op, alsmede een beroepsprocedure die machinisten de mogelijkheid biedt, om herziening van een beslissing betreffende de afgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs te verzoeken.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de bevoegde autoriteit of op een onafhankelijk beroepsorgaan.

De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder werkt het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij, in het geval dat de houder van het bevoegdheidsbewijs aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel en de infrastructuur heeft verkregen.

*Artikel 16***Periodieke controles**

1. Teneinde zijn vergunning te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in artikel 11, leden 2 en 3, genoemde eisen voldoet. Wat de medische eisen betreft, wordt een minimumfrequentie aangehouden in overeenstemming met het bepaalde in bijlage II, punt 3.1. Deze medische keuringen worden verricht door of onder toezicht van overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende artsen. Wat de algemene vakkennis betreft, zijn de bepalingen van artikel 23, lid 8, van toepassing.

Bij verlenging van de vergunning gaat de bevoegde autoriteit in het in artikel 22, lid 1, onder a), bedoelde register na of de machinist aan de in de eerste alinea van dit lid genoemde eisen voldoet.

2. Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in de artikelen 12 en 13 genoemde eisen voldoet. De frequentie van deze examens en/of keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in overeenstemming met het eigen veiligheidsmanagementsysteem en met inachtneming van de in bijlage VII bepaalde minimumperioden.

Bij elke van deze controles verklaart de instantie van afgifte door een vermelding op het bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 22, lid 2, bedoelde register, dat de machinist aan de in de eerste alinea van dit lid bedoelde eisen voldoet.

3. Indien een periodieke controle wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 18 van toepassing.

*Artikel 17***Beëindiging van het dienstverband**

In het geval dat een machinist niet langer voor een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die instantie de bevoegde autoriteit daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning blijft geldig zolang aan de in artikel 16, lid 1, genoemde eisen wordt voldaan.

Een bevoegdheidsbewijs verliest haar geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als machinist. De machinist ontvangt echter wel een gewaarmerkt afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken. Bij het afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan een machinist, houdt de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder rekening met deze documenten.

*Artikel 18***Toezicht op bestuurders door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders**

1. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn verplicht erop toe te zien en te verifiëren dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de machinisten die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun machinisten. Indien de resultaten van dit toezichtssysteem aanleiding geven tot twijfel omtrent de arbeidsgeschiktheid van een machinist en de wens om zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs te continueren, dan nemen de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders onmiddellijk de nodige maatregelen.

2. Indien een machinist meent dat zijn gezondheidstoestand reden geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld dat de gezondheid van een machinist zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twijfelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt zij/hij onmiddellijk de nodige maatregelen, onder verwijzing naar de in bijlage II, punt 3.1, van deze richtlijn beschreven keuring en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs, evenals de bijwerking van het in artikel 22, lid 2, bedoelde register. Daarnaast moet worden gewaarborgd dat de machinist tijdens de dienst geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. In het geval dat de arbeidsongeschiktheid langer duurt dan drie maanden, dan wordt de bevoegde autoriteit hiervan onmiddellijk in kennis gesteld.

HOOFDSTUK V

TAKEN EN BESLUITEN VAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT*Artikel 19***Taken van de bevoegde autoriteit**

1. De bevoegde autoriteit vervult de volgende taken op transparante en niet-discriminerende wijze:

- a) de afgifte en het bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, zoals bepaald in de artikelen 6 en 14;
- b) zorgen voor periodieke examens en/of keuringen zoals bedoeld in artikel 16, lid 1;
- c) schorsing en intrekking van vergunningen, en het toezenden aan de instantie van afgifte van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, zoals bepaald in artikel 29;
- d) indien zij daartoe door de lidstaat is aangewezen, de erkenning van personen of instanties, zoals bepaald in de artikelen 23 en 25;

- e) ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en instanties als bedoeld in artikel 20 wordt bekendgemaakt en bijgehouden;
- f) het bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen als bedoeld in artikel 16, lid 1, en artikel 22, lid 1;
- g) toezicht op het in artikel 26 bedoelde certificeringsproces voor machinisten;
- h) uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 29;
- i) vaststellen van nationale criteria voor examinatoren als bedoeld in artikel 25, lid 5.

De bevoegde autoriteit reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van een vergunning.

2. De bevoegde autoriteit mag de in lid 1, onder c), g) en i), genoemde taken niet aan derden delegeren.

3. De taken worden op transparante en niet-discriminerende wijze gedelegeerd aan derden, zonder dat sprake is van belangenverstrengeling bij de uitvoering.

4. Wanneer de bevoegde autoriteit de in lid 1 genoemde taken a) of b) aan een spoorwegonderneming delegeert of uitbestedt, dient aan ten minste één van de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- a) de spoorwegonderneming geeft uitsluitend vergunningen af aan zijn eigen machinisten;
- b) de spoorwegonderneming geniet, op het grondgebied in kwestie, geen enkele exclusiviteit voor de gedelegeerde of uitbestede taken.

5. Wanneer de bevoegde autoriteit taken aan derden delegeert of uitbestedt, zijn deze derden of de onderaannemers verplicht, bij de uitvoering van deze taken, de verplichtingen die krachtens deze richtlijn op de bevoegde autoriteiten rusten, in acht te nemen.

6. Wanneer de bevoegde autoriteit taken delegeert of uitbestedt, voert zij een systeem van toezicht in op de uitvoering van deze taken, teneinde te waarborgen dat de voorwaarden van de leden 2, 4 en 5 in acht worden genomen.

Artikel 20

Accreditering en erkenning

1. Een uit hoofde van deze richtlijn geaccrediteerde persoon of instantie wordt erkend door een door de lidstaat aangewezen accrediteringsinstantie. Het accrediteringsproces berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid,

zoals de relevante Europese normen van de EN 45 000-reeks, alsmede op de beoordeling van een door de kandidaat ingediend dossier waarin zijn vakbekwaamheid op het gebied in kwestie naar behoren wordt gestaafd.

2. Als alternatief voor accreditering overeenkomstig lid 1 kan een lidstaat bepalen dat personen of instanties uit hoofde van deze richtlijn worden erkend door de bevoegde autoriteit of een door de betrokken lidstaat aangewezen instantie. De erkenning geschiedt op basis van criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid; in gevallen waarin de gezochte specifieke vakbekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Commissie volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure een positief advies heeft uitgebracht.

Het criterium van onafhankelijkheid geldt niet in het geval van opleiding als bedoeld in artikel 23, leden 5 en 6.

3. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat er een register wordt gepubliceerd en bijgehouden van de geaccrediteerde en erkende personen en instanties die onder deze richtlijn vallen.

Artikel 21

Besluiten van de bevoegde autoriteit

1. De bevoegde autoriteit motiveert haar besluiten.

2. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat er een administratieve beroepsprocedure wordt ingevoerd op grond waarvan de werkgever en de machinist om toetsing van iedere toepassing van een besluit krachtens deze richtlijn kunnen verzoeken.

3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de bevoegde autoriteit genomen besluiten kunnen worden voorgelegd aan rechterlijke toetsing.

Artikel 22

Registers en uitwisseling van gegevens

1. De bevoegde autoriteiten zijn gehouden:

a) een register bij te houden van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, verlopen, gewijzigde, geschorste, ingetrokken, of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen. Dit register bevat voor iedere vergunning de in bijlage I, punt 4, voorgeschreven gegevens; deze gegevens kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere machinist toegekende nationale nummer. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

b) naar aanleiding van een met redenen omkleed verzoek, inlichtingen te verstrekken over de status van genoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van machinisten.

2. Iedere spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder is gehouden:

- a) een register bij te houden, of ervoor te zorgen dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, vernieuwde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor ieder bevoegdheidsbewijs de in bijlage I, punt 4, voorgeschreven gegevens, alsmede de gegevens betreffende de in artikel 16 bedoelde periodieke controles. Dit register moet geregeld worden bijgewerkt;
- b) samen te werken met de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin zij gevestigd zijn teneinde gegevens uit te wisselen met de bevoegde autoriteit en deze toegang tot de benodigde gegevens te verschaffen;
- c) aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten op verzoek inlichtingen over de inhoud van deze bevoegdheidsbewijzen te verstrekken, indien nodig in verband met internationale activiteiten.

3. De machinist heeft toegang tot zijn gegevens die in de registers van de bevoegde autoriteiten en van de spoorwegondernemingen zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

4. De bevoegde autoriteiten werken met het Bureau samen om de interoperabiliteit van de in de leden 1 of 2 bedoelde registers te garanderen.

Met het oog hierop stelt de Commissie op basis van een door het Bureau uitgewerkte ontwerp tekst, uiterlijk op 4 december 2008 de basisparameters van de aan te leggen registers, zoals de te registreren gegevens, hun opmaak, alsmede het protocol voor gegevensuitwisseling, toegangsrechten, bewaartermijn van gegevens en in geval van faillissement de te volgen procedures, vast. Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 3 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

5. De bevoegde autoriteiten, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat de door hen krachtens de leden 1 en 2 aangelegde registers en de wijze waarop deze registers worden gebruikt in overeenstemming zijn met Richtlijn 95/46/EG.

6. Het Bureau zorgt ervoor dat het krachtens lid 2, onder a) en b), ingevoerde systeem in overeenstemming is met Verordening (EG) nr. 45/2001.

2. De opleidingsmethode voldoet aan de in bijlage III genoemde criteria.

3. De gedetailleerde opleidingsdoelstellingen worden bepaald in bijlage IV voor de vergunning en in de bijlagen V en VI voor het bevoegdheidsbewijs. Deze gedetailleerde opleidingsdoelstellingen kunnen als volgt worden aangevuld:

- a) ofwel met de desbetreffende TSI vastgesteld volgens Richtlijn 96/48/EG of Richtlijn 2001/16/EG. In dit geval zorgt de Commissie voor de samenhang tussen deze TSI en bijlagen IV, V en VI;
- b) ofwel met de criteria die zijn voorgesteld door het Bureau in het kader van artikel 17 van Verordening (EG) nr. 881/2004. Deze criteria die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 32, lid 3, van deze richtlijn bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

4. De lidstaten zien erop toe dat kandidaat-machinisten op billijke en niet-discriminerende wijze toegang krijgen tot de opleiding die nodig is om aan de voorwaarden te kunnen voldoen voor het verkrijgen van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs, overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 2004/49/EG.

5. Opleidingstaken in verband met de algemene vakkennis als bedoeld in artikel 11, lid 4, taalkennis als bedoeld in artikel 12 en vakkennis betreffende het rollend materieel als bedoeld in artikel 13, lid 1, worden door overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende personen of instanties verricht.

6. Opleidingstaken in verband met de kennis van infrastructuur als bedoeld in artikel 13, lid 2, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en procedures, wordt verricht door geaccrediteerde of erkende personen of instanties van de lidstaat waar de infrastructuur is gelegen.

7. Wat de vergunning betreft, blijft het algemene stelsel voor erkenning van beroepskwalificaties als bepaald bij Richtlijn 2005/36/EG van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van machinisten die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.

8. Er moet een permanent opleidingsproces worden gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage III, punt 2, onder e), van Richtlijn 2004/49/EG.

HOOFDSTUK VI

OPLEIDING EN EXAMINERING VAN MACHINISTEN

Artikel 23

Opleiding

1. De opleiding van machinisten omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning, dat de algemene vakkennis weergeeft als omschreven in bijlage IV, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat de specifieke vakkennis weergeeft als omschreven in de bijlagen V en VI.

Artikel 24

Opleidingskosten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de nodige maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de door een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder gedane investeringen voor de opleiding van een machinist niet ten onrechte ten goede komen aan een andere spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder, wanneer een machinist hen vrijwillig verlaat voor die laatstgenoemde spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder.

2. De implementatie van dit artikel krijgt bijzondere aandacht in het kader van het in artikel 33 voorziene verslag, met name voor wat betreft punt f) daarvan.

Artikel 25

Examens

1. De examens en examinatoren voor het behalen van de vereiste vakbekwaamheden worden respectievelijk vastgesteld en aangewezen:

- a) voor het gedeelte betreffende de vergunning: door de bevoegde autoriteit bij de vaststelling van de te volgen procedure voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 14, lid 1;
- b) voor het gedeelte betreffende het bevoegdheidsbewijs: door de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder bij de vaststelling van de te volgen procedure voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig artikel 15.

2. De in lid 1 bedoelde examens vinden plaats onder toezicht van bevoegde, overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende examinatoren; zij worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden.

3. De beoordeling van de kennis van de infrastructuur, daarbij inbegrepen de kennis van spoorlijnen en exploitatievoorschriften, wordt door geaccrediteerde of erkende personen of instanties verricht in de lidstaat waar de infrastructuur is gelegen.

4. De in lid 1 bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden, ook al kan de examinator behoren tot de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

5. De keuze van de examinatoren en de examens kan geschieden op grond van communautaire criteria vastgesteld op basis van een door het Bureau voorbereide ontwerp tekst. Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 32, lid 3. Om dwingende urgente redenen mag de Commissie gebruikmaken van de in artikel 32, lid 4, bedoelde urgentieprocedure.

Ontbreken dergelijke communautaire criteria, dan stellen de bevoegde autoriteiten nationale criteria vast.

6. Ter afsluiting van de opleiding dient een theorie- en praktijkexamen te worden afgelegd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het netwerk. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de machinist onder specifiek moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.

HOOFDSTUK VII

EVALUATIE

Artikel 26

Kwaliteitsnormen

De bevoegde autoriteiten zien erop toe, dat in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem, voortdurend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van

vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Deze bepaling is niet van toepassing op activiteiten die reeds vallen onder de veiligheidsmanagementsystemen, ingesteld overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Artikel 27

Onafhankelijke evaluatie

1. Een onafhankelijke evaluatie van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en -bekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen, vindt in iedere lidstaat plaats met tussenpozen van hoogstens vijf jaar. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op activiteiten die reeds vallen onder de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG zijn ingesteld door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Deze evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

2. De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden vergezeld van bewijsstukken en onder de aandacht van de bevoegde autoriteiten in kwestie gebracht. Indien nodig nemen de lidstaten maatregelen ter correctie van de tekortkomingen die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zijn gekomen.

HOOFDSTUK VIII

ANDER TREINPERSONEEL

Artikel 28

Verslag over het andere treinpersoneel

1. Het Bureau stelt in een uiterlijk op 4 juni 2009 uit te brengen verslag, en met inachtnaam van de TSI „exploitatie en beheer van het treinverkeer” ontwikkeld op grond van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, het profiel en de taken vast van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht waarvan de beroepskwalificaties dienovereenkomstig bijdragen tot de veiligheid op het spoor die op communautair niveau moeten worden geregeld door middel van een systeem van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen dat te vergelijken is met het door deze richtlijn ingestelde systeem.

2. Op grond van dit verslag maakt de Commissie uiterlijk 4 juni 2010 een verslag op en dient, in voorkomend geval, een wetgevingsvoorstel in voor een regeling voor certificering van het in lid 1 bedoelde andere treinpersoneel.

HOOFDSTUK IX

CONTROLES EN SANCTIES

Artikel 29

Controles door de bevoegde autoriteit

1. De bevoegde autoriteit kan te allen tijde aan boord van treinen die zich op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief zijn, controleren of de machinist in het bezit is van de overeenkomstig deze richtlijn afgegeven documenten.

2. Niettegenstaande de in lid 1 bedoelde controle kan de bevoegde autoriteit in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken machinist voldoet aan de in artikel 13 neergelegde eisen.

3. De bevoegde autoriteit kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze richtlijn door machinisten, spoorweg-ondernemingen, infrastructuurbeheerders, examinatoren en opleidingscentra, die hun werkzaamheden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied verrichten.

4. Indien de bevoegde autoriteit constateert dat een machinist niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

- a) indien het een door de bevoegde autoriteit afgegeven vergunning betreft, schorst de bevoegde autoriteit de vergunning. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede besluit mee aan de betrokken bestuurder en zijn werkgever, zulks met inachtneming van het in artikel 21 bedoelde recht van beroep. Voorts deelt zij mede welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;
- b) indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de bevoegde autoriteit zich tot deze autoriteit van de andere lidstaat wenden met een met redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning. De verzoekende bevoegde autoriteit stelt de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar verzoek in kennis. De autoriteit die de vergunning in kwestie heeft afgegeven, verbindt zich ertoe het verzoek binnen vier weken in behandeling te nemen en haar beslissing aan de andere bevoegde instantie mede te delen. De autoriteit die de vergunning heeft afgegeven stelt ook de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de autoriteit van afgifte, mag elke bevoegde autoriteit machinisten verbieden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief te zijn;
- c) indien het het bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de bevoegde autoriteit zich tot de autoriteit van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De autoriteit van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de bevoegde autoriteit. In afwachting van het verslag van de autoriteit van afgifte, kan de bevoegde autoriteit machinisten verbieden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief te zijn en stelt zij de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

Indien de bevoegde autoriteit van oordeel is dat een bepaalde bestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, dan onderneemt zij in elk geval onmiddellijk de nodige stappen, bijvoorbeeld door de infrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en de machinist zo lang als nodig te verbieden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief te zijn. Zij stelt de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

In alle gevallen werkt de bevoegde autoriteit of de daartoe aangeezwen instantie het in artikel 22 bedoelde register bij.

5. Indien een bevoegde autoriteit de mening is toegedaan dat een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat genomen besluit in het kader van lid 4 niet aan de desbetreffende criteria beantwoordt, dan wordt de zaak voorgelegd aan de Commissie, die binnen drie maanden advies uitbrengt. Indien nodig worden aan de lidstaat in kwestie corrigerende maatregelen voorgesteld. In geval van onenigheid of bij een geschil wordt de zaak voorgelegd aan het in artikel 32, lid 1, bedoelde comité en neemt de Commissie de nodige maatregelen volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure. Een lidstaat kan het aan de machinist opgelegde verbod om op haar grondgebied treinen te besturen krachtens lid 4 handhaven totdat de zaak overeenkomstig dit lid is beslecht.

Artikel 30

Sancties

Met inachtneming van andere bij de richtlijn ingestelde sancties en procedures, bepalen de lidstaten welke sancties van toepassing zijn bij schendingen van nationale bepalingen die bij de uitvoering van deze richtlijn zijn vastgesteld, en nemen zij alle nodige maatregelen om de tenuitvoerlegging daarvan te garanderen. De aldus bepaalde sancties dienen doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend te zijn. De lidstaten delen deze bepalingen uiterlijk op de in de eerste alinea van artikel 36, lid 1, genoemde datum aan de Commissie mede, en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van wijzigingen in deze bepalingen.

HOOFDSTUK X

SLOTBEPALINGEN

Artikel 31

Aanpassing van de bijlagen

1. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door de bijlagen aan te passen aan de vooruitgang van de wetenschap en de techniek, worden vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Om dwingende urgente redenen mag de Commissie gebruikmaken van de in artikel 32, lid 4, bedoelde urgentieprocedure

2. Wanneer de aanpassingen de gezondheid en de veiligheidsvoorwaarden betreft, dan wel de vakbekwaamheden, zorgt de Commissie ervoor dat de sociale partners voorafgaand aan de voorbereiding ervan worden geraadpleegd.

Artikel 32

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG ingestelde comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, dan zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1, 2, 4 en 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

Artikel 33

Verslag

Het Bureau evalueert de gang van zaken bij de certificering van machinisten overeenkomstig deze richtlijn. Uiterlijk vier jaar na de vaststelling van de in artikel 22, lid 4, bedoelde basisparameters voor de registers, legt de Commissie een verslag voor met daarin, in bepaalde gevallen, aanbevelingen voor de verbetering van het systeem met betrekking tot

- a) de procedures voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen,
- b) de erkenning van opleidingscentra en examinatoren,
- c) het door de bevoegde instanties ingevoerde kwaliteitssysteem,
- d) de wederzijdse erkenning van bevoegdheidsbewijzen,
- e) de geschiktheid van de in de bijlagen IV, V en VI bij deze richtlijn gespecificeerde opleidingseisen met betrekking tot de marktstructuur en de in artikel 4, lid 2, onder a), vermelde categorieën,
- f) de onderlinge koppeling van de registers en de mobiliteit op de arbeidsmarkt.

Voorts kan het Bureau in dit verslag eventueel maatregelen aanbevelen betreffende het afnemen van theoretische en praktische examens over de vakkennis van aanvragers van het geharmoniseerde bevoegdheidsbewijs inzake het rollend materieel en de betrokken infrastructuur.

De Commissie neemt op basis van deze aanbevelingen passende maatregelen; in bepaalde gevallen stelt zij wijzigingen op deze richtlijn voor.

Artikel 34

Gebruik van chipkaarten

Uiterlijk op 4 december 2012 bekijkt het Bureau de mogelijkheid van het gebruik van een chipkaart die de vergunning en het bevoegdheidsbewijs, bedoeld in artikel 4 combineert en stelt een kosten/batenanalyse op.

De maatregelen tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aangaande de technische en functionele specificaties van een dergelijke chipkaart worden vastgesteld op grond van een door het Bureau voorbereide ontwerptekst en in overeenstemming met de in artikel 32, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Indien de invoering van de smartcard geen wijziging van deze richtlijn of de bijlagen ervan met zich meebrengt, worden de specificaties van de smartcard vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 2 bedoelde regelgevingsprocedure.

Artikel 35

Samenwerking

De lidstaten ondersteunen elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn. De bevoegde autoriteiten werken tijdens deze fase van de uitvoering samen.

Het Bureau ondersteunt deze samenwerking en organiseert de desbetreffende vergaderingen met vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteiten.

Artikel 36

Uitvoering

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking om uiterlijk voor 4 december 2009 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de voornaamste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten hiervan in kennis.

3. De verplichtingen inzake omzetting en toepassing van deze richtlijn gelden niet voor Cyprus en Malta zolang er zich op hun grondgebied geen spoorwegsysteem bevindt.

Artikel 37

Geleidelijke invoering en overgangsperioden

Deze richtlijn wordt op onderstaande wijze geleidelijk ingevoerd.

1. De in artikel 22 bedoelde registers worden uiterlijk twee jaar na de vaststelling van de in artikel 22, lid 4, bedoelde parameters aangelegd.
2. a) Binnen 2 jaar na de goedkeuring van de basisparameters van de registers als bedoeld in artikel 22, lid 4, worden bevoegdheidsbewijzen en vergunningen overeenkomstig deze richtlijn afgegeven aan machinisten die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederenvervoerdiensten in een andere lidstaat verrichten of in ten minste twee lidstaten werkzaam zijn, met inachtneming van het bepaalde in punt 3.

Vanaf dezelfde datum worden alle machinisten die de hierboven genoemde diensten verrichten, tevens degenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig deze richtlijn hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles voorzien in artikel 16.

- b) Binnen twee jaar nadat de registers overeenkomstig punt 1 zijn aangelegd, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen overeenkomstig deze richtlijn afgegeven, met inachtneming van het bepaalde in punt 3.
- c) Zeven jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 zijn alle machinisten houder van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig deze richtlijn. De instanties van afgifte houden rekening met voor iedere bestuurder reeds verworven vakbekwaamheden, zodat deze bepaling geen onnodige administratieve en financiële lasten met zich meebrengt. Eerder verleende vergunningen voor machinisten moeten zoveel mogelijk worden gewaarborgd. De instanties van afgifte kunnen echter besluiten dat al naar gelang voor een individuele machinist of groepen machinisten extra examens en/of opleiding nodig zijn voordat zij vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig deze richtlijn kunnen afgeven.
3. Machinisten die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren, voordat punt 2, onder a) of b) werden ingevoerd, vergund waren treinen te besturen, mogen tot zeven jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 hun werkzaamheden op basis van hun vergunningen zonder toepassing van de bepalingen van deze richtlijn blijven uitoefenen.

Leerling-machinisten, die gestart zijn met een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of met een goedgekeurde opleidingscursus voordat punt 2, onder a) of b) werd toegepast, mogen door de lidstaten overeenkomstig de bestaande nationale bepalingen bevoegd worden verklaard.

Voor de in dit punt bedoelde machinisten en leerling-machinisten mogen de betrokken bevoegde autoriteiten in uitzonderlijke gevallen vrijstelling van de medische eisen van bijlage II verlenen. De vergunningen die zijn afgegeven met zulke vrijstelling zijn alleen geldig op het grondgebied van de betrokken lidstaten.

4. De bevoegde autoriteiten, spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen dat op machinisten die geen houder zijn van bevoegdheidsbewijzen en vergunningen overeenkomstig deze richtlijn, geleidelijk periodieke controles worden toegepast die overeenstemmen met die van artikel 16.
5. Voor lidstaten die hierom verzoeken, vraagt de Commissie het Bureau om in samenwerking met de lidstaat in kwestie een kosten/batenanalyse op te stellen over de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn ten aanzien van machinisten die uitsluitend werkzaam zijn op het grondgebied van die lidstaat. De kosten/batenanalyse bestrijkt een periode van 10 jaar. Deze kosten/batenanalyse wordt uiterlijk twee jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 aan de Commissie voorgelegd.

Indien uit de kosten/batenanalyse blijkt dat de kosten van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn op de bedoelde machinisten de baten overtreffen, dan neemt de Commissie volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure binnen 6 maanden na het voorleggen van de resultaten van de kosten/batenanalyse een besluit. Dit besluit kan inhouden dat het bepaalde in punt 2, onder b) en c), van dit artikel op het grondgebied van de betrokken lidstaat voor een periode van ten minste 10 jaar niet op die machinisten behoeft te worden toegepast.

Uiterlijk 24 maanden voor het verstrijken van deze periode van tijdelijke vrijstelling kan de Commissie, daarbij de relevante ontwikkelingen in de spoorwegsector van de betrokken lidstaat in aanmerking nemend, volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, het Bureau verzoeken een nieuwe kosten/batenanalyse samen te stellen, die uiterlijk 12 maanden voor het verstrijken van deze periode van tijdelijke vrijstelling bij de Commissie moet worden ingediend. De Commissie neemt een besluit overeenkomstig de in de tweede alinea van dit punt beschreven procedure.

Artikel 38

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 39

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 oktober 2007.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad
De voorzitter
M. LOBO ANTUNES

BIJLAGE I

**COMMUNAUTAIR MODEL VOOR DE VERGUNNING EN HET GEHARMONISEERD AANVULLEND
BEVOEGDHEIDSBEWIJS**

1. KENMERKEN VAN EEN VERGUNNING

De materiële kenmerken van een vergunning voor machinisten moeten voldoen aan de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De kaart wordt gemaakt van polycarbonaat.

De methoden voor toetsing van de kenmerken van een vergunning aan de internationale normen, moeten voldoen aan ISO-norm 10373.

2. OPSCHRIFTEN VAN EEN VERGUNNING

De voorzijde van de vergunning bevat de volgende elementen:

- a) de vermelding „vergunning machinist”, in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die de vergunning afgeeft;
- b) de vermelding van de naam van de lidstaat die de vergunning heeft afgegeven;
- c) het onderscheidingsteken van de lidstaat die de vergunning afgeeft, volgens ISO 3166, negatief afgedrukt in een blauwe rechthoek en omringd door twaalf gele sterren;
- d) de specifieke gegevens voor de afgegeven vergunning, genummerd als volgt:
 - i) naam van de houder;
 - ii) voornaam/voornamen van de houder;
 - iii) geboortedatum en -plaats van de houder;
 - iv) — datum van afgifte van de vergunning;
— datum waarop de administratieve geldigheid van de vergunning afloopt;
— naam van de instantie die het bevoegdheidsbewijs afgeeft;
— het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer (facultatief);
 - v) nummer van de vergunning waaronder de gegevens in het nationaal register zijn opgenomen;
 - vi) foto van de houder;
 - vii) handtekening van de houder;
 - viii) verblijfplaats, woonplaats of postadres (facultatieve vermelding);
- e) de vermelding „Model van de Europese Gemeenschappen” in de taal/talen van de lidstaat die de vergunning afgeeft en de vermelding „Vergunning machinist” in de overige talen van de Gemeenschap, gedrukt in gele letters en zodanig dat deze de achtergrond van de vergunning vormen;
- f) de referentiekleuren:
 - blauw: Reflex blauw Pantone;
 - geel: Geel Pantone;

- g) aanvullende informatie, of medische beperkingen voor het gebruik opgelegd door een bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage II, in code.

De codes worden vastgesteld door de Commissie volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure en op grond van een aanbeveling door het Bureau.

3. BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Het bevoegdheidsbewijs bevat de volgende elementen:

- a) naam van de houder;
- b) voornaam/voornamen van de houder;
- c) geboortedatum en -plaats van de houder;
- d) — datum van afgifte van het bevoegdheidsbewijs;
— datum waarop de administratieve geldigheid van het bevoegdheidsbewijs afloopt;
— naam van de autoriteit die het bevoegdheidsbewijs afgeeft;
— het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer (facultatief);
- e) nummer van de vergunning waaronder de gegevens in het nationaal register zijn opgenomen;
- f) foto van de houder;
- g) handtekening van de houder;
- h) verblijfplaats, woonplaats of postadres (facultatieve vermelding);
- i) naam en adres van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder waarvoor de machinist mag rijden;
- j) de categorie waarvoor de houder de rijbevoegdheid heeft;
- k) het type of de types rollend materieel dat de houder mag besturen;
- l) de infrastructuur waarop de houder mag rijden;
- m) eventuele aanvullingen of beperkingen;
- n) taalkennis.

4. IN DE NATIONALE REGISTERS OPGENOMEN MINIMUMGEGEVENS

- a) Gegevens in verband met de vergunning:

Alle gegevens die op de vergunning staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 11 en 16.

- b) Gegevens in verband met het bevoegdheidsbewijs:

Alle gegevens die op het bevoegdheidsbewijs staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 12, 13 en 16.

BIJLAGE II

MEDISCHE EISEN

1. ALGEMENE EISEN

1.1. Machinisten mogen niet lijden aan een medische aandoening en geen medicatie, drugs of stoffen tot zich nemen die zouden kunnen leiden tot:

- plotseling bewustzijnsverlies;
- vermindering van de waakzaamheid of het concentratievermogen;
- plotselinge arbeidsongeschiktheid;
- verlies van het evenwichts- of coördinatievermogen;
- groot verlies van de beweeglijkheid.

1.2. Gezichtsvermogen

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen:

- een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: 1,0; minimaal 0,5 voor het slechtste oog;
- maxima voor corrigerende lenzen: verziendheid: + 5/bijziendheid: -8. In uitzonderlijke gevallen zijn ontheffingen toegestaan na advies van een oogarts. Het besluit hierover wordt genomen door de arts;
- een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen;
- contactlenzen en een bril zijn toegestaan indien deze periodiek door een specialist worden gecontroleerd;
- normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zo nodig aangevuld met een andere erkende test;
- gezichtsveld: volledig;
- gezichtsvermogen voor beide ogen: doeltreffend; niet vereist indien de betrokkene over adequate aanpassing en toereikende compenserende ervaring beschikt. Uitsluitend indien hij het binoculaire gezichtsvermogen na indiensttreding heeft verloren;
- binoculair gezichtsvermogen: doeltreffend;
- herkenning van kleursignalen: de test is gebaseerd op herkenning van enkelvoudige kleuren en niet op relatieve verschillen;
- contrastwaarneming: goed;
- afwezigheid van progressieve oogziekten;
- oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de arts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd;
- ongevoeligheid voor verblinding;
- getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

1.3. Gehoor- en spraakvermogen

Aan de hand van een audiogram dient te blijken dat het gehoorvermogen voldoende is, dat wil zeggen:

- het gehoorvermogen dient het mogelijk te maken een telefoongesprek te voeren en de waarschuwingssignalen en radioberichten te horen.

De volgende richtwaarden gelden:

- het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz;
- het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz voor het oor met de slechtste geleiding van het geluid via de lucht;
- geen afwijking van de gehoorgang;
- geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luid en duidelijke berichtenuitwisseling);
- in bijzondere gevallen is het gebruik van gehoorapparaten toegestaan.

1.4. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van machinisten. De wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere machinisten moeten worden toegepast.

2. MINIMUMOMVANG VAN DE KEURING VÓÓR DE AANSTELLING

2.1. Medische keuring

- algemeen medisch onderzoek;
- test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);
- onderzoek van bloed of urine, onder meer op suikerziekte, voor zover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;
- electrocardiogram (ECG) in rust;
- onderzoek naar het gebruik van psychotrope stoffen zoals illegale verdovende middelen of psychotrope medicatie, alsmede naar alcoholmisbruik, waardoor de arbeidsgeschiktheid voor valt te betwijfelen;
- cognitieve eigenschappen: aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen;
- communicatie;
- psychomotorische eigenschappen: reactievermogen, bewegingscoördinatie.

2.2. Bedrijfspsychologische keuring

Het doel van de bedrijfspsychologische keuring is te helpen bij de werving en het beheer van personeel. Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling: het onderzoek moet nagaan of de kandidaat-machinist vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

3. PERIODIEKE KEURING NA DE AANSTELLING

3.1. Frequentie

Machinisten moeten ten minste om de drie jaar, tot zij de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt, daarna jaarlijks medische keuringen (lichamelijke geschiktheid) ondergaan.

De frequentie van de keuringen moet door de uit hoofde van artikel 20 geaccrediteerde of erkende arts worden verhoogd als dit op grond van de gezondheidstoestand van de betrokkene noodzakelijk is.

Met inachtneming van artikel 16, lid 1, vindt er een passende medische keuring plaats indien er reden is om aan te nemen dat een houder van een vergunning of bevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de in bijlage II, punt 1, genoemde medische eisen.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval, alsmede bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen gecontroleerd. De uit hoofde van artikel 20 van deze richtlijn geaccrediteerde of erkende arts kan besluiten een aanvullende medische keuring te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minstens dertig dagen of meer. De werkgever moet de uit hoofde van artikel 20 geaccrediteerde of erkende arts vragen de lichamelijke geschiktheid van de machinist te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

3.2. Minimuminhoud van de periodieke medische keuring

Indien de machinist aan de criteria van de keuring vóór de aanstelling voldoet, dan dienen de periodieke keuringen ten minste de volgende onderzoeken te omvatten:

- algemeen medisch onderzoek;
- test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);
- onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen;
- onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Voor machinisten van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

*BIJLAGE III***OPLEIDINGSMETHODE**

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op afgesloten baanvakken voor opleidingsdoeleinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

Opleiding met behulp van de computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz.

Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor doeltreffend opleiden van machinisten; zij zijn vooral nuttig voor het oefenen in ongewone omstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast. Het bijzondere voordeel is gelegen in het feit dat zij leren-door-doen mogelijk maken voor gebeurtenissen die anders niet kunnen worden geoefend. In principe moeten simulators van de nieuwste generatie worden gebruikt.

Wat betreft de verwerving van baanvak kennis, verdient het de voorkeur dat de aankomende machinist door een andere machinist vergezeld wordt op een voldoende aantal reizen op het baanvak, zowel overdag als s nachts. Het gebruik van video-opnamen van de trajecten zoals die in de cabine van de treinbestuurder te zien zijn, kan naast andere methoden als alternatieve training worden gebruikt.

BIJLAGE IV

ALGEMENE VAKKENNIS EN EISEN BETREFFENDE DE VERGUNNING

De doelstellingen van de algemene opleiding luiden als volgt:

- verwerving van kennis en praktische vaardigheden omtrent de spoorwegtechniek, met inbegrip van de veiligheidsbeginselen en de achterliggende filosofie van de exploitatievoorschriften;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden aangaande de risico's van het spoorwegverkeer en de verschillende methoden om risico's te beperken;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden op het gebied van leidende beginselen voor een of meer exploitatiemethoden;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden met betrekking tot de samenstelling van treinen alsmede technische eisen aan tractievoertuigen, wagons, rijtuigen en ander rollend materieel.

In het bijzonder dient een machinist in staat te zijn:

- de praktische kenmerken, het belang, alsmede de professionele en persoonlijke eisen (lange werktijden, weg van huis, enz.) van het vak van machinist te begrijpen;
 - de veiligheidsvoorschriften voor het personeel toe te passen;
 - rollend materieel te herkennen;
 - kennis van een werkmethode te hebben om nauwgezet te werken;
 - de verschillende referentie- en praktijkboeken te herkennen (procedure- en routehandboek als bedoeld in de TSI „Exploitatie”, handboek voor de machinist, gids voor het verhelpen van storingen, enz.);
 - gedrag aan te leren in overeenstemming met voor de veiligheid cruciale verantwoordelijkheden;
 - op de hoogte zijn van het bestaan van de procedures die bij ongevallen met personen gevolgd moeten worden;
 - oog te hebben voor de risico's bij de exploitatie van de spoorwegen in het algemeen;
 - op de hoogte te zijn van het bestaan van de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;
 - over elektrotechnische basiskennis te beschikken.
-

BIJLAGE V

VAKKENNIS BETREFFENDE HET ROLLEND MATERIEEL EN EISEN BETREFFENDE HET BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Na een specifieke opleiding inzake rollend materieel dient een machinist in staat te zijn de volgende taken naar behoren te verrichten:

1. VOORGESCHREVEN TESTEN EN CONTROLES VOOR HET VERTREK

Een machinist dient in staat te zijn om:

- zich de benodigde documentatie en uitrusting te verschaffen;
- de capaciteit van het tractievoertuig te verifiëren;
- de op de boorddocumenten van het tractievoertuig vermelde gegevens te verifiëren;
- zich aan de hand van de voorgeschreven controles en testen ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht en veiligheidsvoorzieningen beschikt om de trein te trekken;
- de aanwezigheid en het functioneren van de voorgeschreven voorzieningen voor bescherming en veiligheid bij het overdragen van een locomotief of bij de aanvang van een rit te controleren;
- het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

2. KENNIS VAN HET ROLLEND MATERIEEL

Om een tractievoertuig te besturen dient een machinist vertrouwd te zijn met alle bedieningsknoppen, pedalen en meters die hem ter beschikking staan, in het bijzonder die met betrekking tot:

- de tractie,
- het remsysteem,
- de verkeersveiligheidsvoorzieningen.

Teneinde onregelmatigheden aan het rollend materieel te detecteren en lokaliseren en deze te rapporteren en te bepalen welke ingrepen noodzakelijk zijn om de reis te hervatten alsmede, in bepaalde gevallen, zelf het probleem te herstellen en vertrouwd te zijn met de volgende elementen:

- constructie,
- vering en koppeling,
- loopwerk,
- veiligheidsvoorzieningen,
- brandstofreservoirs, voeding- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem,
- de in en op het materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,
- systemen voor de registratie van ritten,
- elektrische en pneumatische systemen,
- stroomafnemers en hoogspanningsinstallaties,
- communicatiemiddelen (radiosysteem, enz.),
- de regeling van ritten,

- de verschillende onderdelen van het rollend materieel, hun functies en de bijzondere voorzieningen van het getrokken materieel, met name het noodremsysteem op basis van het openen van de kleppen van de treinleiding,
- remsysteem,
- de voor tractievoertuigen specifieke onderdelen,
- tractieketen, motoren en transmissie.

3. REMPROEF

Een machinist dient in staat te zijn om:

- voor vertrek verifiëren en berekenen of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten;
- de werking van de verschillende onderdelen van het remsysteem van het tractievoertuig en in voorkomend geval van de trein bij het in gebruik nemen en inschakelen te controleren alvorens het voertuig in beweging te zetten.

4. BEDIENINGSWIJZE EN MAXIMUMSNELHEID VAN DE TREIN, AFHANKELIJK VAN DE KARAKTERISTIEKEN VAN HET BAANVAK

Een machinist dient in staat te zijn om:

- kennis te nemen van de informatie aan hem vóór elk vertrek verstrekt;
- de bedieningswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of wijzigingen aan de seiningeving.

5. BEDIENING VAN DE TREIN ZONDER BESCHADIGING VAN UITRUSTING EN MATERIEEL

Een machinist dient in staat te zijn om:

- alle aanwezige bedieningsknoppen en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;
- de trein, rekening houdend met de adhesie- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;
- de remmen te bedienen voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de uitrusting.

6. ONREGELMATIGHEDEN

Een machinist dient:

- in staat te zijn om ongebruikelijke gebeurtenissen op te merken met betrekking tot gedragingen van de trein;
- in staat te zijn om de trein te inspecteren en aanwijzingen van onregelmatigheden op te merken en te onderscheiden, alsmede erop te reageren afhankelijk van de ernst van de zaak en te proberen ze te verhelpen, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van personen en het spoorwegverkeer;
- vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen.

7. STORINGEN EN ONGEVALLLEN, BRAND EN ONGEVALLLEN MET PERSONEN

Een machinist dient:

- in staat te zijn om maatregelen te treffen de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen in de trein;
- in staat te zijn om te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten;
- de procedures te kennen om, in geval van nood, een evacuatie van een trein uit te voeren.

8. VOORWAARDEN VOOR DE HERVATTING VAN DE REIS NA EEN STORING VAN HET ROLLEND MATERIEEL

Na een storing dient een machinist in staat te zijn om te beoordelen of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet, als ook de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk van deze omstandigheden op de hoogte te brengen.

Machinisten moeten in staat zijn te bepalen of er een deskundig oordeel nodig is alvorens de trein verder kan rijden.

9. STILZETTEN VAN DE TREIN

Een machinist dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat de trein of een deel daarvan buiten zijn wil in beweging komt, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.

Bovendien moet een machinist weten welke maatregelen hij moet nemen om een buiten zijn wil in beweging geraakte trein of een deel daarvan tot stilstand te brengen.

BIJLAGE VI

VAKKENNIS BETREFFENDE INFRASTRUCTUUR EN EISEN BETREFFENDE HET BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Infrastructuuraspecten

1. REMPROEF

Een machinist dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of deremkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

2. BEDIENINGSWIJZE EN MAXIMUMSNELHEID VAN DE TREIN, AFHANKELIJK VAN DE KARAKTERISTIEKEN VAN DE LIJN

Een machinist dient in staat te zijn om:

- kennis te nemen van de informatie die hem wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen of eventueel wijzigingen aan de seingeving;
- de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, op basis van de kenmerken van de spoorlijn.

3. KENNIS VAN DE LIJN

Een machinist dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de spoorlijn en de installaties op zijn route, alsmede van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang:

- de exploitatievoorschriften (verandering van spoor, eenrichtingverkeer, enz.);
- kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;
- de identificatie van de baanvakken die voor een bepaalde manier van rijden kunnen worden gebruikt;
- de toepasselijke verkeersvoorschriften en de betekenis van het seingevingssysteem;
- de exploitatiewijze;
- het type beveiligingssysteem en de bijbehorende voorschriften;
- de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinposten, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;
- de signalering van de overgang op andere bedienings- of voedingssystemen;
- de maximale snelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de machinist rijdt;
- het topografische profiel;
- bijzondere remsituaties, zoals op steile afdalingen;
- bijzonderheden met betrekking tot de bediening: bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

4. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Een machinist dient in staat te zijn om:

- de trein pas in beweging te zetten wanneer aan alle reglementaire voorwaarden is voldaan (dienstregeling, vertrekbevel of signaal, het eventuele opvolgen van de seinen, enz.);
- de seinen (langs het spoor en in de cabine) waar te nemen, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;
- veilig te rijden op grond van de specifieke exploitatievoorschriften: opvolgen van instructies zoals: tijdelijke snelheidsbeperkingen, linkerspoor rijden, vergunning om een rood sein te passeren, rangeren, rijden op werkspoor, enz.;
- op de volgens de dienstregeling opgenomen of de opgedragen plaatsen te stoppen en de eventuele taken in verband met de dienstverlening aan de reizigers op deze stopplaatsen uit te voeren, met name het openen en sluiten van de deuren.

5. DE TREIN BESTUREN

Een machinist dient in staat te zijn om:

- op elk moment zijn positie op de spoorlijn te kennen;
- de remmen te gebruiken voor het tot stilstand brengen en afremmen van de trein met inachtneming van de uitrusting en de installaties van het rollend materieel;
- de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, het baanvak en de omgeving.

6. ONREGELMATIGHEDEN

Een machinist dient in staat te zijn om:

- attent te zijn, voor zover de bediening van de trein dit toelaat op ongebruikelijke gebeurtenissen van de infrastructuur en in de omgeving: seinen, spoor, bovenleiding, spoorwegovergangen, omgeving van het spoor en overig verkeer;
- de afstand tot obstakels in te schatten;
- de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde onregelmatigheden en zich ervan te vergewissen dat zijn gesprekspartner hem goed begrijpt;
- met inachtneming van de infrastructuur waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of te doen waarborgen.

7. STORINGEN EN ONGEVALLEN, BRAND EN ONGEVALLEN MET PERSONEN

Een machinist dient in staat te zijn om:

- maatregelen te treffen om de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen;
- te bepalen waar de trein bij brand tot stilstand dient te worden gebracht en zo nodig te helpen bij de evacuatie van de reizigers;
- zo snel mogelijk bruikbare inlichtingen te verschaffen over de brand in het geval dat hij deze niet zelf kan blussen;
- de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk over deze omstandigheden op de hoogte te brengen;
- te beoordelen, rekening houdend met de staat van de infrastructuur, of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet.

8. TAALEXAMEN

Machinisten die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de betrokken infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Zij dienen in staat te zijn de in de TSI „Exploitatie” opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen. Machinisten dienen in staat te zijn te communiceren overeenkomstig niveau 3 van de volgende tabel.

Taalvaardigheids- en communicatieniveau

De mondelinge vaardigheid in een taal kan worden onderverdeeld in vijf niveaus:

| Niveau | Omschrijving |
|--------|---|
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> — kan spreekwijze aanpassen aan elke gesprekspartner — kan een standpunt uiteenzetten — kan onderhandelen — kan overtuigen — kan advies geven |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> — kan totaal onvoorziene situaties aan — kan hypothesen maken — kan een gemotiveerd standpunt uiteenzetten |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> — kan praktische situaties met een onvoorzien aspect aan — kan omschrijven — kan een eenvoudige conversatie voeren |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> — kan eenvoudige praktische situaties aan — kan vragen stellen — kan vragen beantwoorden |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> — kan spreken met voorgeprogrammeerde zinnen |

*BIJLAGE VII***FREQUENTIE VAN DE KEURINGEN**

Bij het bepalen van de frequentie van de periodieke keuringen worden de volgende minimumperioden in acht genomen:

- a) taalkennis (uitsluitend voor anderstaligen): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar;
 - b) kennis van de infrastructuur (met inbegrip van kennis van de route en de exploitatievoorschriften): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar op de betrokken route;
 - c) kennis van rollend materieel: iedere drie jaar.
-