

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 289 E

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

49e jaargang

28 november 2006

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	I Mededelingen	
	Raad	
2006/C 289 E/01	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 19/2006 van 24 juli 2006, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer	1
2006/C 289 E/02	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 20/2006 van 24 juli 2006, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 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	30
2006/C 289 E/03	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 21/2006 van 14 september 2006, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake het bevoegdheidsbewijs van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap besturen	42
2006/C 289 E/04	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 22/2006 van 25 september 2006, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („ROME II”)	68

I

(Mededelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 19/2006

door de Raad vastgesteld op 24 juli 2006

met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2006 van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer

(2006/C 289 E/01)

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 ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijke vervoerbeleid is het belangrijk de gebruikersrechten voor zich tussen de lidstaten verplaatsende reizigers in het internationale treinverkeer te waarborgen en de kwaliteit en effectiviteit van de diensten voor reizigers in het internationale treinverkeer tussen de lidstaten 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 reisinformatie 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 internationale 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).

- (7) De spoorwegondernemingen moeten samenwerken om de overstap van reizigers in het internationale 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 internationale treinverkeer moet worden vergemakkelijkt door geautomatiseerde systemen aan te passen aan gemeenschappelijke specificaties.

⁽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 28.9.2005 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 24 juli 2006 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB C 137 van 8.6.2002, blz. 2.

⁽⁵⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114).

- (9) Het reisinformatiesysteem en het boekingssysteem moeten verder worden uitgevoerd overeenkomstig de TSI.
- (10) Internationale reizigersspoordiensten moeten ten goede komen aan de burgers in het algemeen. Bijgevolg moeten personen met verminderde 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. Personen met verminderde 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 personen met verminderde 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, voorzover passend, visuele en auditieve systemen te worden gebruikt. Mensen met verminderde mobiliteit moeten zonder extra kosten hun vervoerbewijs in de trein kunnen kopen.
- (11) Spoorwegondernemingen moeten zich verplicht verzekeren, of soortgelijke regelingen treffen, voor hun aansprakelijkheid ten aanzien van internationale treinreizigers bij ongevallen. Het bedrag van de minimumdekking te verzekeren door spoorwegondernemingen moet in de toekomst opnieuw worden bezien.
- (12) Betere rechten inzake vergoeding en bijstand in het geval van vertraging, gemiste aansluiting of uitval van een internationale dienst moeten leiden tot krachtiger stimulansen voor de internationale treinreizigersmarkt, ten voordele van de reizigers.
- (13) 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.
- (14) Het is wenselijk de onmiddellijke financiële zorgen van slachtoffers van ongevallen en hun personen ten laste in de periode meteen na een ongeval te verlichten.
- (15) Het is in het belang van internationale treinreizigers dat, in overleg met de overheidsinstanties, passende maatregelen worden genomen om hun persoonlijke veiligheid in de stations en in de trein te waarborgen.
- (16) Internationale treinreizigers moeten bij elke spoorwegonderneming of verkoper van vervoerbewijzen 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.
- (17) Spoorwegondernemingen moeten kwaliteitsnormen voor de internationale passagiersvervoerdiensten per spoor uitwerken, beheren en controleren.
- (18) 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.
- (19) 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⁾.
- (20) 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.
- (21) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de ontwikkeling van de communautaire spoorwegen en de invoering van reizigersrechten in het internationale spoorwegverkeer, met het oog op de belangrijke internationale dimensies en de noodzaak van internationale samenwerking op het gebied van het internationale reizigersverkeer 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.
- (22) Deze verordening heeft ten doel grensoverschrijdende integratie te ondersteunen in gebieden waar burgers van twee of meer aangrenzende lidstaten voor een aanzienlijk deel werken en wonen in de andere lidstaat. Daarom moeten de lidstaten de mogelijkheid hebben om tijdelijk vrijstellingen te verlenen voor afzonderlijke grensoverschrijdende diensten. Die diensten kunnen vervoer verrichten in een, in twee of meer lidstaten gelegen, agglomeratie of regio, in gebieden waar een aanzienlijk deel van de dienst buiten de Gemeenschap wordt geëxploiteerd, waar een kort gedeelte van het traject als doorreis door een andere lidstaat verloopt, of waar het traject alleen voor de laatste halte de grens naar een andere lidstaat oversteekt.
- (23) 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 ⁽²⁾,

⁽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).

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBBEN 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 uitvoering 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 personen met verminderde mobiliteit,
- e) de definitie van en het toezicht op dienstkwaliteitsnormen voor internationale diensten, de beheersing van risico's voor de persoonlijke veiligheid van de reizigers en de behandeling van klachten, en
- f) algemene voorschriften inzake handhaving.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Onverminderd de leden 2, 3 en 4 is deze verordening in de hele Gemeenschap van toepassing op internationale reizen op binnenlandse en internationale diensten, 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 ⁽¹⁾ een vergunning is verleend.
 2. Hoofdstuk IV alsmede artikel 25 van deze verordening zijn alleen van toepassing op internationale reizen op internationale diensten.
 3. Hoofdstuk V is tevens van toepassing op binnenlandse reizen op internationale diensten.
 4. 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 internationale diensten of internationale reizen, die zich in een uitzonderlijke situatie bevinden omdat
- a) de internationale dienst vervoer verricht om te voldoen aan de vervoersbehoeften van een in twee of meer lidstaten gelegen agglomeratie of regio, of

⁽¹⁾ 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).

- b) een aanzienlijk deel van de internationale dienst, met inbegrip van ten minste één in de dienstregeling opgenomen stop in een station, buiten de Gemeenschap wordt geëxploiteerd, of
- c) de internationale dienst begint en eindigt in dezelfde lidstaat, en over een afstand van minder dan 100 km, met of zonder commerciële stops, één andere lidstaat doorsnijdt, of
- d) de internationale dienst één lidstaatsgrens overschrijdt en in het dichtst bij de grens gelegen station eindigt.

De lidstaten stellen de Commissie van deze vrijstellingen in kennis. De Commissie gaat na of een vrijstelling strookt met de bepalingen van dit artikel.

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 ⁽²⁾ 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 toevertrouwd;
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 ⁽³⁾. Dit kan ook het beheer van de infrastructuurcontrole veiligheidssystemen omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegevoegd;
5. „stationsbeheerder”: een organisatorische entiteit in een lidstaat die verantwoordelijk is gemaakt voor het beheer van spoorwegstations, de functie van stationsbeheerder kan worden uitgeoefend door de infrastructuurbeheerder;

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

⁽³⁾ Richtlijn 91/440/EG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (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).

6. „touroperator”: een organisator of doorverkoper buiten een spoorwegonderneming, in de zin van artikel 2, punten 2 en 3 van Richtlijn 90/314/EEG⁽¹⁾;
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. „internationale reis”: een reis per spoor van een reiziger tussen twee lidstaten krachtens één enkele vervoerovereenkomst in het kader waarvan de reiziger tussen de plaatsen van vertrek en de plaats van bestemming ten minste één lidstaatgrens overschrijdt en hij, uit hoofde van dezelfde overeenkomst, op ten minste één internationale dienst reist. De reiziger kan, afhankelijk van de plaats van vertrek en de plaats van bestemming in de vervoerovereenkomst, ook op één of meer binnenlandse diensten reizen;
12. „binnenlandse reis”: een reis per spoor van een reiziger krachtens één vervoerovereenkomst in het kader waarvan de reiziger geen lidstaatgrens overschrijdt;
13. „internationale dienst”: een spoorwegdienst voor reizigers die begint en eindigt in een lidstaat en waarbij ten minste één lidstaatgrens wordt overschreden;
14. „binnenlandse dienst”: een spoorwegdienst voor reizigers waarbij geen lidstaatgrens wordt overschreden;
15. „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;
16. „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 personen met verminderde 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;
17. „persoon met verminderde mobiliteit”: elke persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer verminderd is wegens een lichamelijke handicap (zintuiglijk of motorisch, permanent of tijdelijk), intellectuele deficiëntie of enige andere oorzaak van invaliditeit, of leeftijd, en wiens situatie passende aandacht en aanpassing aan de persoonlijke behoeften van de voor alle reizigers beschikbaar gestelde diensten vereist;
18. „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 integrerend deel daarvan zijn geworden;
19. „voertuig”: motorvoertuig of aanhangwagen die ter gelegenheid van het vervoer van reizigers wordt vervoerd.

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 van toepassing.

Artikel 5

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

Artikel 6

Verplichting tot het verstrekken van informatie over de beëindiging van internationale diensten

De spoorwegondernemingen maken met passende middelen en vóór hun uitvoeringsbesluiten bekend dat zij internationale diensten beëindigen.

⁽¹⁾ Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten (PB L 158 van 23.6.1990, blz. 59).

Artikel 7

Reisinformatie

1. Onverminderd artikel 9 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 internationale 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 internationale 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.

Artikel 8

Beschikbaarheid van vervoerbewijzen, rechtstreekse vervoerbewijzen en boekingen

1. De spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen bieden, voorzover beschikbaar, vervoerbewijzen, rechtstreekse vervoerbewijzen en boekingen aan. Onverminderd lid 2 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.

2. 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.

Artikel 9

Reisinformatie en boekingssystemen

1. Voor de informatieverstrekking en de afgifte van vervoerbewijzen als bedoeld in deze verordening maken de spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen gebruik van het 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 ... (*) 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.

(*) Eén jaar na de aanneming van deze verordening.

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 10

Aansprakelijkheid voor reizigers en bagage

Onverminderd het bepaalde in dit hoofdstuk 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 van toepassing.

Artikel 11

Verzekering

1. De bij artikel 9 van Richtlijn 95/18/EG opgelegde verplichting, voorzover 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 ... (*) 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 12

Voorschotten

1. Indien een reiziger wordt gedood of gewond raakt, betaalt de spoorwegonderneming 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.

HOOFDSTUK IV

VERTRAGING, GEMISTE AANSLUITINGEN EN UITVAL

Artikel 13

Aansprakelijkheid voor vertragingen, gemiste aansluitingen en uitvallen

Onverminderd 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 14

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:

- a) 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 internationale reis niet langer aan enige bedoeling beantwoordt in verband met het oorspronkelijke reisplan van de reiziger, samen met, voorzover 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 15; of
- b) voortzetting van de reis langs de gebruikelijke of langs een andere route, onder vergelijkbare vervoersomstandigheden, naar de eindbestemming bij de vroegste gelegenheid; of
- c) 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 15

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 geconfronteerd wordt met een vertraging waarvoor het vervoerbewijs niet overeenkomstig artikel 14 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.

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 van een lidstaat is opgelopen.

2. De vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs wordt betaald binnen 14 dagen 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 indien bonnen of andere diensten voor de reiziger geen waarde zouden hebben.

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 16

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;
- 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 is 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 internationale 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 exploiterende spoorwegonderneming bijzondere aandacht aan de behoeften van personen met verminderde mobiliteit en begeleidende personen.

HOOFDSTUK V

PERSONEN MET VERMINDERDE MOBILITEIT

Artikel 17

Informatie voor personen met verminderde mobiliteit

1. Op verzoek verstrekken de spoorwegonderneming, de verkoper van vervoerbewijzen of de touroperator personen met verminderde mobiliteit informatie over de toegankelijkheid van spoorwegdiensten en over de voorwaarden voor de toegang tot het rollend materieel alsmede over de faciliteiten aan boord.

2. De spoorwegonderneming stelt niet-discriminerende toegangsregels voor het vervoer van personen met verminderde mobiliteit vast teneinde aan de toepasselijke wettelijke veiligheidseisen te voldoen. Op verzoek stellen de spoorwegondernemingen, de verkopers van vervoerbewijzen of touroperators deze regels onmiddellijk beschikbaar.

Artikel 18

Recht op vervoer

1. Spoorwegondernemingen, verkopers van vervoerbewijzen of touroperators mogen niet op grond van verminderde mobiliteit weigeren een boeking te aanvaarden of een vervoerbewijs af te geven. Boeking en vervoerbewijzen worden personen met verminderde mobiliteit aangeboden zonder extra kosten.

2. Onverminderd lid 1 mag een spoorwegonderneming een verkoper van vervoerbewijzen of touroperator weigeren een boeking te aanvaarden van of een vervoerbewijs afgeven aan een persoon met verminderde mobiliteit of verlangen dat deze door een andere persoon wordt begeleid overeenkomstig de in artikel 17, lid 2, vermelde toegangsvoorschriften.

3. Wanneer een spoorwegonderneming, een verkoper van vervoerbewijzen of touroperator gebruik maakt van de afwijking uit hoofde van lid 2, stelt zij casu quo hij op verzoek de betrokken persoon met verminderde 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 zijn redenen daarvoor.

Artikel 19

Bijstand in spoorwegstations

1. Bij vertrek, overstap of aankomst op een bemand spoorwegstation van een persoon met verminderde mobiliteit verleent de stationsbeheerder gratis bijstand op zodanige wijze dat de persoon, onverminderd de toegangsregels die zijn vastgelegd in artikel 17, lid 2, kan instappen, overstappen of uitstappen in verband met de dienst waarvoor hij een vervoerbewijs heeft gekocht. Voor de toepassing van dit artikel wordt een station als niet-bemand beschouwd indien de taken van het dienstdoende personeel in verband met de veiligheid, de beveili-

ging, de verkoop van vervoerbewijzen of de bescherming van de inkomsten uitsluiten dergelijke bijstand te bieden.

2. De lidstaten kunnen voorzien in een afwijking van lid 1 in geval van personen die reizen op internationale diensten waarvoor een openbaredienstcontract geldt dat overeenkomstig de van kracht zijnde vigerende 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.

Artikel 20

Bijstand aan boord

Onverminderd de toegangsvoorschriften bedoeld in artikel 17, lid 2, verleent een spoorwegonderneming een persoon met verminderde 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 bijstand die aan een persoon met verminderde mobiliteit wordt verleend 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 verminderde mobiliteit van de persoon hem belet onafhankelijk en veilig toegang tot die diensten te hebben.

Artikel 21

Voorwaarden waaronder bijstand wordt verleend

Spoorwegondernemingen, stationsbeheerders, verkopers van vervoerbewijzen en touroperators werken samen om bijstand te verlenen aan personen met verminderde mobiliteit overeenkomstig de artikelen 19 en 20 alsmede de volgende punten:

- 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.
- Spoorwegondernemingen, stationsbeheerders, verkopers van vervoerbewijzen en touroperators treffen alle nodige maatregelen om kennisgevingen te kunnen ontvangen.
- 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 persoon met verminderde mobiliteit kan reizen.
- Onverminderd de bevoegdheden van andere entiteiten ten aanzien van gebieden buiten het terrein van het spoorwegstation wijst de stationsbeheerder binnen en buiten het station punten aan waar personen met verminderde mobiliteit hun aankomst op het station kunnen melden en, zo nodig, om bijstand kunnen verzoeken.

- e) Er wordt bijstand verleend op voorwaarde dat de persoon zich meldt bij het aangewezen punt:
- op een voorafgaandelijk door de spoorwegonderneming meegedeeld tijdstip, uiterlijk 90 minuten voor de bekendgemaakte vertrektijd; of,
 - indien geen tijdstip is meegedeeld, uiterlijk 30 minuten voor de bekendgemaakte vertrektijd.

Artikel 22

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 personen met verminderde mobiliteit geldt er geen financiële limiet.

HOOFDSTUK VI

VEILIGHEID, KLACHTEN EN KWALITEIT VAN DE DIENST

Artikel 23

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 24

Klachten

1. De spoorwegondernemingen zetten een klachtenbehandelingsmechanisme op voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen. De spoorwegonderneming werkt daarbij samen met de verkoper van vervoerbewijzen. Zij maakt haar contactgegevens en werktalen op grote schaal bekend aan de reizigers.

2. Reizigers kunnen een klacht indienen bij elke van de betrokken spoorwegonderneming of bij de betrokken verkoper van vervoerbewijzen. De spoorwegonderneming of de verkoper aan wie de klacht is gericht, geeft binnen 20 dagen 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 25 bedoelde jaarverslag het aantal en de categorieën van ontvangen klachten, behandelde klachten, antwoordtijd en de eventuele corrigerende maatregelen, die zijn getroffen.

Artikel 25

Dienstkwaliteitsnormen

1. De spoorwegondernemingen stellen kwaliteitsnormen voor internationale diensten 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 kwaliteitsnormen. De spoorwegondernemingen publiceren elk jaar een verslag over hun kwaliteitsprestatie samen met hun jaarverslag. Deze resultaten worden ook gepubliceerd op de internetwebsite van de spoorwegondernemingen.

HOOFDSTUK VII

HANDHAVING

Artikel 26

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 27

Samenwerking tussen handhavingsinstanties

De in artikel 26 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 28

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 effectief, proportioneel en afschrikwekkend zijn. De lidstaten doen van deze bepalingen uiterlijk op ... (*) kennisgeving aan de Commissie en stellen de Commissie onverwijld in kennis van elke daaropvolgende wijziging die op deze bepalingen van invloed is.

Artikel 29

Bijlagen

De bijlagen, uitgezonderd bijlage I, worden gewijzigd volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 30

Wijzigingsbepalingen

1. De maatregelen nodig voor de uitvoering van de artikelen 2, 9 en 11, worden vastgesteld volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure.
2. De in deze verordening, uitgezonderd in bijlage I, genoemde financiële bedragen worden voor inflatie gewijzigd volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure.

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

Gedaan te Brussel, ...

Voor het Europees Parlement

...

De voorzitter

Artikel 31

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 de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
- De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.
3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 32

Verslag

De Commissie brengt uiterlijk ... (**) verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering en de resultaten van deze verordening, met name over de dienstkwaliteitsniveaus.

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 33

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking 18 maanden na de datum van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voor de Raad

...

De voorzitter

(*) Zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening.

(**) Drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

BIJLAGE I

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

Aanhangsel A

BIJ HET VERDRAG (CIV) 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 aanwijzingen 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 vervoer voorwaarden 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 vervoer voorwaarden 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 vervoer voorwaarden, makkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) alsook levende dieren meenemen. Bovendien mag de reiziger voorwerpen van grote omvang meenemen, overeenkomstig de bijzondere bepalingen in de Algemene vervoer voorwaarden. 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 vervoer voorwaarden, voorwerpen en dieren als bagage verzenden.

3. De vervoerder kan, overeenkomstig de bijzondere bepalingen in de Algemene vervoer voorwaarden, 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 vervoervoorwaarden 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 vervoervoorwaarden 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 aanwijzingen 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 vervoer voorwaarden 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 vervoer voorwaarden zulks bepalen, op vertoon van het vervoerbewijs.

2. In de Algemene vervoer voorwaarden 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 rechthabende 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 aanwijzingen 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 spoorwagoertuigen 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) voorzover 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 voorgedaan. 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, voorzover 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 feit dat door 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 1400 rekeeneenheden 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 voorzover 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, voorzover 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 gebruik maakt 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 ondervoerder die hiermee niet uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Ongeacht of de ondervoerder 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 voorzover de vervoerder en de ondervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk.
5. Het totale bedrag van de schadevergoeding verschuldigd door de vervoerder, de ondervoerder alsmede door hun ondergeschikten en andere personen van wier diensten zij gebruik maken 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 ondervoerder.

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 1200 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 vervoervoorwaarden 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 rekeneenheden 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 1400 rekeneenheden.
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 rekeenheden 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 getuigd 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 rechtsvordering tegen hem worden ingesteld, zelfs als hij de bagage of het voertuig niet heeft ontvangen.
4. De rechtsvordering 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 rechtsvordering 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 rechtsvordering worden ingesteld.
7. Indien de eiser de keuze heeft tussen meer vervoerders, vervalt zijn keuzerecht zodra de rechtsvordering 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 moeten 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***Regres-procedure**

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 personen met verminderde 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 internationale diensten en algemene beginselen om dienstverstoringen aan te pakken

Uitvallen van internationale diensten

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

Klantentevredenheidsonderzoek

Klachtenbehandeling, terugbetalingen en schadevergoeding wegens niet voldoen aan kwaliteitseisen

Bijstand aan personen met verminderde mobiliteit

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft het voorstel voor een verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer op 3 maart 2004 ingediend als één van de vier voorstellen van het derde spoorwegpakket ⁽¹⁾.

Het Europees Parlement heeft op 28 september 2005 advies in eerste lezing uitgebracht.

De Raad heeft op 24 juli 2006 zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

De Raad heeft bij zijn werkzaamheden rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾ en het Comité van de Regio's ⁽³⁾.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

De onderhandelingen over de verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer vonden plaats tegen de achtergrond van twee publicaties van de Europese Commissie, namelijk het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” ⁽⁴⁾ en de mededeling aan de Raad en het Europees Parlement „Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte” ⁽⁵⁾. In die publicaties benadrukt de Commissie dat de gebruiker van het vervoerssysteem opnieuw centraal moet worden gesteld in het Europese vervoersbeleid, en dat de tekortkomingen in de diensten voor het internationale reizigersverkeer per spoor moeten worden weggewerkt. Het verordeningss voorstel komt tevens tegemoet aan de klachten die de Commissie van Europese burgers heeft ontvangen over de ontoereikende kwaliteit van de diensten van spoorwegondernemingen in het internationale treinverkeer voor reizigers.

Het gemeenschappelijk standpunt, zoals overeengekomen door de Raad, bevat derhalve voorschriften met betrekking tot het volgende:

- de door spoorwegondernemingen te verstrekken informatie, de sluiting van vervoerovereenkomsten, de afgifte van vervoerbewijzen en de uitvoering van een geautomatiseerd informatie- en boekingssysteem voor spoorwegvervoer,
- de aansprakelijkheid en de verzekeringsverplichtingen van spoorwegondernemingen voor reizigers en hun bagage,
- de minimumverplichtingen van spoorwegondernemingen ten aanzien van de reizigers in geval van vertraging, gemiste aansluitingen en uitval,
- de bescherming van en de bijstand aan per spoor reizende personen met verminderde mobiliteit,
- de definitie van en het toezicht op dienstkwaliteitsnormen voor internationale diensten, de beheersing van risico's voor de persoonlijke veiligheid van de reizigers en de behandeling van klachten,
- algemene voorschriften inzake handhaving.

2. Voornaamste beleidskwesties

i) Verenigbaarheid met het COTIF/CIV

Enkele bepalingen van het Commissievoorstel vloeien voort uit bepalingen van het COTIF (het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer) en het CIV-aanhangsel daarvan (Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage).

⁽¹⁾ De overige 3 wetgevingsvoorstellen hebben betrekking op:

- een richtlijn tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (doc. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335)
- een richtlijn inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap (doc. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336)
- een verordening over kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338).

⁽²⁾ PB C 221 van 8.9.2005, blz. 8.

⁽³⁾ PB C 71 van 22.3.2005, blz. 26.

⁽⁴⁾ Doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ COM(2002) 18 van 23.1.2002.

Om de samenhang tussen de Gemeenschapswetgeving en de internationale overeenkomst te waarborgen, besloot de Raad in de zitting van 21 april 2005 om een aantal bepalingen van het COTIF/CIV in de nieuwe tekst te verwerken door middel van inleidende artikelen (de artikelen 4, 10 en 13), waarin wordt verwezen naar COTIF/CIV-uittreksels in bijlage I bij de verordening. De betrokken bepalingen zorgen voor verenigbaarheid met het COTIF/CIV en voorkomen dat er wetgeving wordt vastgesteld op gebieden die reeds onder het COTIF/CIV vallen (voorschriften inzake vervoerovereenkomsten, aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen voor reizigers en hun bagage, vertraging, gemiste aansluitingen en uitstel).

Het Europees Parlement volgde in zijn advies in eerste lezing een soortgelijke benadering; het nam namelijk amendementen aan die — geheel of ten dele — de toepassing van de overeenkomstige bepalingen van het COTIF/CIV beogen (de amendementen 138/herz. + 32, 50, 80, 81, 83 en 108). Het Europees Parlement stelde tevens voor om een aantal met het CIV onverenigbare bepalingen uit de oorspronkelijke Commissietekst te schrappen (zie bijvoorbeeld de amendementen 34, 35, 52, 53, 54 en 108).

ii) Toepassingsgebied

Het algemene toepassingsgebied van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad bestrijkt internationale reizen in de hele Gemeenschap op binnenlandse en internationale diensten die door een of meer spoorwegondernemingen worden verstrekt.

a) Beperkingen: binnenlandse diensten

De Raad besloot het toepassingsgebied te beperken met betrekking tot vertraging, gemiste aansluitingen en uitval (hoofdstuk IV) en dienstkwaliteitsnormen (hoofdstuk VI, artikel 25). Om buitensporige financiële lasten te vermijden, zijn de volgende bepalingen alleen van toepassing op internationale reizen op internationale diensten, en dus niet op binnenlandse diensten:

- (voor gedeelten van een internationale reis) de verplichtingen betreffende terugbetaling en vervoer langs een andere route, vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs, en bijstand in geval van vertraging bij aankomst of vertrek;
- alle verplichtingen betreffende de instelling en de bewaking van, en de verslaglegging over dienstkwaliteitssystemen en het beheer ervan.

b) Beperkingen: tijdelijke vrijstellingen

De Raad besloot tevens om het toepassingsgebied van zijn gemeenschappelijk standpunt te beperken voorzover het voorziet in de toekenning van tijdelijke vrijstellingen aan lidstaten voor bepaalde regionale grensoverschrijdende diensten en internationale diensten waar een aanzienlijk deel van de dienst buiten de Gemeenschap wordt geëxploiteerd. De lidstaten die de betrokken bepalingen toepassen, dienen de Commissie daarvan in kennis te stellen, waarna deze nagaat of een vrijstelling strookt met de bepalingen van de ontwerp-verordening.

De Raad besloot te voorzien in de mogelijkheid om dergelijke vrijstellingen toe te kennen met de bedoeling om die uitzonderlijke situaties aan de lidstaten over te laten en aldus extra financiële lasten voor de dienstverrichter te vermijden.

c) Verruimd toepassingsgebied: personen met verminderde mobiliteit

Eén van de voornaamste doelstellingen van deze ontwerp-verordening is het reizen per spoor toegankelijker te maken voor personen met verminderde mobiliteit. Bijgevolg besloot de Raad verder te gaan dan het Commissievoorstel en de bepalingen inzake personen met verminderde mobiliteit tevens van toepassing te laten zijn op binnenlandse reizen op internationale diensten.

Het Europees Parlement besloot in zijn advies in eerste lezing een andere weg te bewandelen en de bepalingen van deze ontwerp-verordening van toepassing te laten zijn op alle treinreizigers (amendement 11 en andere). De Raad vindt zulks voorbarig; hij ziet zijn gemeenschappelijk standpunt veeleer als een aanvulling op de richtlijn inzake markttoegang, die alleen voorschriften bevat inzake de openstelling van de markt voor reizigers in het internationale treinverkeer.

iii) *Geautomatiseerd informatie- en boekingssysteem voor spoorwegvervoer (CIRSRT)*

De Raad besloot om voor spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen de verplichting in te voeren om voor de informatieverstrekking en de afgifte van vervoerbewijzen overeenkomstig de ontwerp-verordening gebruik te maken van een geautomatiseerd informatie- en boekingssysteem voor spoorwegvervoer (CIRSRT). De procedures voor het opzetten van dit systeem staan in artikel 9, leden 2, 3 en 4, van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad, en zijn gebaseerd op de technische specificaties inzake interoperabiliteit van Richtlijn 2001/16/EG ⁽¹⁾ (hoofdstuk II en bijlage II, punt 2.5). De Raad wijkt met dit systeem af van het Commissievoorstel, waarin de toegang tot reisinformatie gebaseerd is op het concept van de systeemverkoper. De Raad achtte de inschakeling van dergelijke tussenpersonen overbodig, en besloot derhalve om de desbetreffende bepalingen rechtstreeks van toepassing te laten zijn op spoorwegondernemingen en verkopers van vervoerbewijzen.

iv) *Vertraging, gemiste aansluitingen en uitval*

Zoals reeds eerder werd opgemerkt, besloot de Raad de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid van spoorwegondernemingen in geval van vertraging, gemiste aansluitingen en uitval af te stemmen op het desbetreffende hoofdstuk van het COTIF/CIV. Bovendien besloot de Raad bijzondere bepalingen op te nemen inzake terugbetaling en vervoer langs een andere route, vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs, en de verplichting om bijstand te verlenen in geval van vertraging bij aankomst of vertrek. Wat de vergoeding van de prijs van het vervoerbewijs betreft, sluit het gemeenschappelijk standpunt van de Raad nauwer aan op het standpunt van het Europees Parlement (amendement 61), en voorziet het in een eenvoudigere en transparantere regeling dan het Commissievoorstel. De vergoeding wordt bepaald door de duur van de vertraging, die als grondslag dient voor het bedrag van de vergoeding. Daarnaast versoepelde de Raad de wijze waarop de vergoeding wordt uitbetaald (in bonnen en/of andere diensten of in geld); ook hier werd een voorstel van het Europees Parlement gevolgd (amendement 124).

v) *Bijzondere bepalingen inzake personen met verminderde mobiliteit*

Om het reizen per spoor te vergemakkelijken, bevat het gemeenschappelijk standpunt van de Raad bijzondere bepalingen inzake het recht op vervoer, de bijstand die in spoorwegstations en aan boord van een trein moet worden verleend en de voorwaarden waaronder die bijstand beschikbaar is, schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen en de aan personen met verminderde mobiliteit te verstrekken informatie. Aldus streeft de Raad naar gelijke toegang tot het reizen per spoor zonder extra kosten voor de betrokkene. De Raad vertrouwt erop dat deze bepalingen ertoe zullen bijdragen dat personen met verminderde mobiliteit dezelfde mogelijkheden hebben om te reizen als andere burgers.

3. **Andere kwesties**

i) *Veiligheid, klachten en kwaliteit van de dienst*

De persoonlijke veiligheid van de reiziger staat sinds kort centraal in het vervoersbeleid. Daarom bevat het gemeenschappelijk standpunt van de Raad bepalingen die de betrokken partijen ertoe verplichten om — in overleg met de openbare autoriteiten — passende maatregelen te nemen om de persoonlijke veiligheid van de reizigers in de spoorwegstations en de treinen te garanderen, en om de risico's te beheersen. Met de uitbreiding van deze verplichting tot stationsbeheerders ging de Raad in op een voorstel van het Europees Parlement (amendement 100).

Het gemeenschappelijk standpunt, zoals vastgesteld door de Raad, verplicht de spoorwegondernemingen tevens om — in samenwerking met de verkopers van vervoerbewijzen — een klachtenbehandelingsmechanisme op te zetten voor de onder deze verordening vallende rechten en verplichtingen. Bovendien moeten de spoorwegondernemingen een jaarverslag met de ontvangen klachten en de behandeling ervan publiceren.

Wat de kwaliteit van de dienst betreft, bevat het gemeenschappelijk standpunt bepalingen op grond waarvan de spoorwegondernemingen dienstkwaliteitsnormen moeten opstellen en een systeem moeten invoeren om de kwaliteit van de dienst in stand te houden. Bijlage III bij de ontwerp-verordening bevat een lijst van punten die de normen ten minste moeten behelzen. Ook zullen de spoorwegondernemingen gehouden zijn om elk jaar een verslag over hun kwaliteitsprestatie te publiceren.

⁽¹⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

Met deze maatregelen beoogt de Raad de consumentenbescherming op het gebied van het internationale reizigersverkeer per spoor te verbeteren en aangescherpte dienstkwaliteitsnormen ingang te doen vinden bij de spoorwegondernemingen.

ii) *Handhaving*

Het gemeenschappelijk standpunt, zoals vastgesteld door de Raad, bevat tevens de verplichting voor een lidstaat om een of meer instanties aan te wijzen die verantwoordelijk zijn voor de handhaving van de verordening. Bovendien zijn deze handhavingsinstanties er krachtens het gemeenschappelijk standpunt toe gehouden om samen te werken en informatie uit te wisselen met het oog op het coördineren van de besluitvormingsprincipes van de lidstaten.

III. **CONCLUSIE**

Bij de vaststelling van zijn gemeenschappelijk standpunt heeft de Raad ten volle rekening gehouden met het voorstel van de Commissie en het advies in eerste lezing van het Europees Parlement. Met betrekking tot de door het Europees Parlement voorgestelde amendementen, merkt de Raad op dat een aanzienlijk aantal van deze amendementen — inhoudelijk, geheel of ten dele — al door het gemeenschappelijk standpunt wordt bestreken. De beslissing om „dubbele wetgeving” te vermijden en derhalve een aantal bepalingen van het COTIF/CIV op te nemen in de tekst, is een duidelijke uiting van wederzijds begrip tussen de twee medewetgevers.

Met betrekking tot het belangrijkste punt waarover verschil van mening bestaat, namelijk de opneming van binnenlands reizigersvervoer per spoor in het toepassingsgebied van de ontwerp-verordening, is de Raad van oordeel dat zijn benadering een evenwichtig en passend antwoord biedt.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 20/2006**door de Raad vastgesteld op 24 juli 2006****met het oog op de aanneming van Richtlijn 2006/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... 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**

(2006/C 289 E/02)

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 ⁽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 voornemen 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 spoor-

wegdiensten 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 (bijv. 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.
- (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 van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad ⁽⁶⁾, Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad ⁽⁷⁾, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen ⁽⁸⁾, 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 ⁽⁹⁾. 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.

⁽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 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad van 24 juli 2006 en Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ 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).

⁽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⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

⁽⁷⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164.. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 58.

⁽⁸⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

⁽⁹⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

- (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 (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⁾ voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbare-dienstcontracten 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 openbare-dienstcontract. De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om dit recht op toegang tot de markt te beperken wanneer het economische evenwicht van deze openbare-dienstcontracten 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 openbare-dienstcontract 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 openbare-dienstcontract eventueel in het gedrang komt, moet rekening worden gehouden met vooraf vastgestelde criteria zoals het effect op de rendabiliteit van diensten die in een openbare-dienstcontract zijn vervat, met inbegrip van het effect op de nettokosten voor de bevoegde overheidsinstantie die het openbare-dienstcontract 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.
- (13) Met het oog op de financiering van de openbare-dienstverplichtingen is het opportuun de lidstaten toe te staan om overeenkomstig het Gemeenschapsrecht een heffing toe te passen op passagiersvervoerdiensten op hun grondgebied.
- (14) Deze instantie moet op zodanige wijze te werk gaan dat belangenverstremming of enige betrokkenheid bij de gunning van het openbare-dienstcontract terzake 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 openbare-dienstcontract terzake. 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 openbare-dienstcontracten 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.

⁽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).

- (16) De nationale toezichhoudende 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 hanteren om te beoordelen of het economische evenwicht van een openbare-dienstcontract in het gedrang is. Zij moeten geleidelijk op basis van hun ervaringen richtsnoeren opstellen.
- (17) De toepassing van deze richtlijn moet worden beoordeeld op basis van een verslag van de Commissie dat twee jaar na de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten moet worden ingediend.
- (18) 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 Richtlijn 91/440/EEG en Richtlijn 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.
- (19) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, in de lidstaten onvoldoende kan worden gerealiseerd, 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 deze doelstelling bijgevolg, gezien de noodzaak van een gecoördineerde transnationale actie, beter op communautair niveau kan worden gerealiseerd, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel de nodige maatregelen treffen. Overeenkomstig het in genoemd artikel vermelde proportionaliteitsbeginsel gaan de eisen van deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken.
- (20) 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 tabellen op te stellen, die, voorzover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (21) Daarom moeten Richtlijn 91/440/EEG en Richtlijn 2001/14/EEG dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 91/440/EEG wordt als volgt gewijzigd:

⁽¹⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

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

„4. De lidstaten kunnen een spoorwegdienst in transitio door de Gemeenschap 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 toezichhoudende 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 terzake bevoegde autoriteit(en),
- de infrastructuurbeheerder,
- de spoorwegonderneming die het openbare-dienstcontract 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 ... 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 lid 3 ter, lid 3 quater en lid 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 betrokken autoriteiten toestaan een heffing op te leggen aan alle passagiersvervoerdiensten op hun grondgebied om bij te dragen aan de financiering van de compensatie van de openbare-dienstverplichting uit hoofde van een openbare-dienstcontract dat overeenkomstig de communautaire wetgeving is gesloten.

Overeenkomstig de communautaire wetgeving mag de compensatie niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare-dienstverplichtingen, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, geheel of gedeeltelijk te dekken.

De heffing wordt geheven in overeenstemming met de communautaire wetgeving, met name met inachtneming van de beginselen van gelijke behandeling, transparantie, non-discriminatie en evenredigheid, in het bijzonder tussen de prijs van de dienst en de hoogte van de heffing. De verplichting om bij te dragen aan de financiering van de compensatie van de openbare-dienstverplichting mag de economische levensvatbaarheid van de internationale passagiersvervoerdiensten 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 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 en de efficiënte werking van de verschillende betrokken organen;

— de marktontwikkeling, met name internationale vervoerstendensen, de activiteiten en het marktaandeel van alle actoren op de markt, met inbegrip van nieuwe marktdeelnemers.”;

10) aan artikel 10 wordt de volgende alinea 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, lid 3.”;

11) 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 spoorwegpassagiersvervoerdienst 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) 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 ... (*) 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.

(*) 18 maanden na de vaststelling van deze richtlijn.

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

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

3. Het bepaalde in artikel 1, punten 2, 5, 6 en 7, wordt van toepassing op 1 januari 2010.

Gedaan te Brussel, ...

Artikel 4

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

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

...

...

De voorzitter

De voorzitter

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

Op 3 maart 2004 heeft de Commissie een voorstel ingediend voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, het zogenaamde voorstel inzake de toegang tot de spoorwegmarkt, dat een van de vier voorstellen van het Derde spoorwegpakket ⁽¹⁾ vormt.

Het Europees Parlement heeft op 28 september 2005 in eerste lezing advies uitgebracht.

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag heeft de Raad op 24 juli 2006 een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

Bij zijn werkzaamheden heeft de Raad rekening gehouden met het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾ en met dat van het Comité van de Regio's ⁽³⁾.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

De onderhandelingen over de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten hebben zich afgespeeld binnen een beleidsomgeving die gevormd wordt door Witboek over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 ⁽⁴⁾ van de Commissie en door het Eerste en het Tweede Spoorwegpakket. In het Witboek deelt de Commissie mede voornemens te zijn de interne markt voor het spoorwegvervoer verder te verwezenlijken door onder andere de openstelling van de markt voor international passagiersvervoersdiensten voor te stellen. Het eerste en tweede spoorwegpakket bevatten gedetailleerde bepalingen over toegang tot de infrastructuur, interoperabiliteit en veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau, en bieden zodoende het vereiste kader voor de openstelling van de markt voor goederenvervoersdiensten en internationale passagiersvervoersdiensten.

Op 5 december 2005 heeft de Raad over drie van de vier wetgevingsvoorstellen van het derde spoorwegpakket een politiek akkoord bereikt. Dit betreft het voorstel betreffende de toegang tot de spoorwegmarkt, waarop dit document betrekking heeft, en het voorstel betreffende de rechten en plichten van reizigers in het internationale treinverkeer en dat betreffende het treinpersoneel, waarmee de Raad de weg geopend heeft voor de aanneming van de drie gemeenschappelijke standpunten.

Het Raadsdebat over het voorstel inzake de toegang tot de spoorwegmarkt draaide vooral om de verhouding tussen dit voorstel en het herziene voorstel betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, het zogenaamde „voorstel betreffende de openbaredienstverplichtingen” ⁽⁵⁾. Dientengevolge kon tijdens de Raadszitting van 5 december een politiek akkoord over het voorstel inzake de toegang tot de spoorwegmarkt slechts worden bereikt door in te gaan op het verband tussen beide voorstellen en door in een notulenverklaring van de Raad en de Commissie nadere duiding te verstrekken met betrekking tot verscheidene elementen van het voorstel inzake de openbaredienstverplichtingen (zie bijlage I)

⁽¹⁾ De overige drie wetgevingsvoorstellen betreffen:

- een verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer (doc. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- een verordening betreffende kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap (doc. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ PB C 221 van 9 september 2005, blz. 56.

⁽³⁾ PB C 71 van 22 maart 2005, blz. 26.

⁽⁴⁾ doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ doc. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657

2. Voornaamste beleidspunten

2.1 *Openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor*

Openstelling van de markt kan via de invoering van concurrentie bijdragen tot efficiëntere en aantrekkelijkere Europese spoorvervoersdiensten. Door spoorwegondernemingen die internationale passagiersvervoersdiensten willen uitvoeren, per 1 januari 2010 het recht van toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten te verlenen, houdt de Raad zich aan het compromis dat tijdens de bemiddelingsprocedure over het Tweede spoorwegpakket met het Parlement is bereikt ⁽¹⁾. De openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten in 2010 geeft de exploitanten de tijd zich naar behoren voor te bereiden. Deze termijn valt samen met een verdubbeling van de lengte en verdere integratie van het trans-Europese hogesnelheidslijnnennet, alsmede met de consolidatie van het kader dat via het Eerste en het Tweede spoorwegpakket tot stand is gebracht.

Openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten, met inbegrip van cabotage, zal grote gevolgen hebben in lidstaten waar internationaal vervoer een groot deel van de totale passagiersvervoersdiensten uitmaakt. Daarom wenst de Raad deze lidstaten meer tijd te laten om zich op de openstellingen van de markten voor te bereiden door hun toe te staan het recht van toegang ten laatste op 1 januari 2012 te verlenen.

De Raad is het dan ook niet eens met de opvatting van het Parlement dat internationale passagiersvervoersdiensten per spoor uiterlijk in 2008, en alle andere soorten passagiersvervoersdiensten per spoor uiterlijk in 2012 moeten worden opengesteld (amendementen 2, 8 en 9 ten aanzien van het tijdschema voor de openstelling van de markt voor passagiersvervoersdiensten; amendementen 6 en 12 over de opstelling, door de Commissie, van beoordelingsverslagen over de openstelling van de markten voor binnenlandse en internationale passagiersvervoersdiensten per spoor).

2.2 *Het recht om passagiers te laten in — en uitstappen binnen dezelfde lidstaat*

Evenals het Europese Parlement aanvaardt de Raad het Commissievoorstel om internationale passagiersvervoersdiensten per spoor toe te staan reizigers te laten in- en uitstappen op stations die in dezelfde lidstaat gelegen zijn. De Raad acht dit zogenaamde cabotagevervoer nodig om tot levensvatbare internationale diensten te komen.

Daarentegen wil de Raad voorkomen dat een recht op toegang tot internationale passagiersvervoersdiensten, waaronder cabotage, leidt tot de openstelling van de markt voor binnenlandse passagiersvervoersdiensten per spoor. Derhalve kan volgens het gemeenschappelijk standpunt het recht van toegang alleen worden toegekend ten behoeve van internationale diensten die in hoofdzaak bedoeld zijn om passagiers tussen stations in verschillende lidstaten vervoeren. Het gemeenschappelijk standpunt bevat een procedure voor het bepalen van het doel van de internationale dienst waarvoor om toegang wordt verzocht.

2.3 *Vrijwaring van de openbare vervoersdiensten*

In wezen vormt het gemeenschappelijk standpunt inzake de toegang tot de spoorwegmarkt de neerslag van het evenwicht dat de Raad gevonden heeft tussen de openstelling van de markt enerzijds en de vrijwaring van de openbaarvervoersdiensten anderzijds. Om dit evenwicht te bereiken heeft de Raad drie elementen aan het Commissievoorstel toegevoegd: een procedure om te bepalen of openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten een openbaarvervoersdienst in het gedrang brengt; een nadere uitleg over hoe het recht van toegang wordt verleend, en een bepaling die de lidstaten toestaat internationale passagiersvervoerdiensten per spoor met een heffing te belasten. Het evenwicht tussen de openstelling van de markt en de vrijwaring van de openbare dienstverlening komt ook tot uiting in de verklaring van de Raad en de Commissie in de notulen van de Raadszitting van 5 december 2005 (zie bijlage I).

⁽¹⁾ Dit compromis is neergelegd in overweging 4 van Richtlijn 2004/51, volgens welke wat de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten betreft, de door de Commissie voorgestelde termijn van 2010 moet worden beschouwd als een streefdoel dat alle operatoren de gelegenheid biedt zich naar behoren voor te bereiden.

2.3.1 Procedure

Om duidelijk te maken wanneer het recht van toegang kan worden beperkt omvat het gemeenschappelijk standpunt een procedure om vast te stellen of een internationale passagiersvervoersdienst per spoor het economisch evenwicht van een openbaarvervoersdienst in het gedrang zou brengen. Een belangrijk onderdeel van deze procedure is een objectieve economische analyse door de toezichthoudende instantie van de gevolgen van de internationale passagiersvervoerdienst voor de openbaarvervoersdiensten. De Raad heeft dit idee ontleend aan amendement 10 van het Europees Parlement.

2.3.2 Graduele beperking van het recht van toegang

Teneinde bij het besluit tot toekenning van het recht van toegang meer flexibiliteit mogelijk te maken, worden in het gemeenschappelijke standpunt verscheidene mogelijkheden aangegeven om — nadat vast is komen te staan dat het economisch evenwicht van een openbaarvervoersdienst in het gedrang komt — het toegangsrecht voor internationale passagiersdiensten per spoor te beperken. De Raad meent dat een lidstaat, met inachtneming van het gelijkheids- en het non-discriminatiebeginsel, het recht van toegang kan toestaan, wijzigen of weigeren, en de exploitant van een nieuwe internationale passagiersdienst zelfs een heffing kan opleggen. Doordat zij de openbaarvervoersdiensten kunnen ondersteunen door een heffing op te leggen aan een internationale passagiersvervoersdienst, beschikken de lidstaten over meer mogelijkheden om de markt open te stellen en tegelijk de openbare diensten te vrijwaren.

2.3.3 Compensatie

In sommige lidstaten dragen winstgevende passagiersvervoerdiensten per spoor via een heffing bij aan de financiering van openbaarvervoersdiensten die met verlies werken. De Raad wenst te verduidelijken dat zo'n heffing ook kan worden opgelegd aan spoorwagondernemingen die het recht van toegang is toegekend. Een dergelijke verplichting om bij te dragen tot compensaties voor de openbardienstverplichting geldt alleen op het grondgebied van de lidstaat die de heffing oplegt. Voorts mag de heffing de economische levensvatbaarheid van de internationale passagiersdienst niet in gevaar brengen. Tenslotte moet volgens het gemeenschappelijk standpunt een lidstaat die voornemens is dergelijke heffingen op te leggen, de Commissie de nodige informatie verstrekken. Over deze compensatie heeft Portugal in de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie van december 2005 een verklaring afgelegd (zie bijlage II).

2.4 Kaderovereenkomsten

Evenals het Parlement heeft de Raad het noodzakelijk geacht de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor aan te vullen met regelingen die moeten leiden tot een stabiel en meer voorspelbaar klimaat voor investeringen in de infrastructuur voor dergelijke diensten, en in het bijzonder ten aanzien van diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructuur. Derhalve stelt de Raad, mede geïnspireerd door de amendementen 5, 7 en 13 van het Parlement, voor om in Richtlijn 2001/14/EG ⁽¹⁾ de bepalingen inzake kaderovereenkomsten te wijzigen. Terwijl het Parlement voorstelt om voor diensten die gebruikmaken van gespecialiseerde infrastructuur die aanzienlijke en langdurige investeringen vergen, kaderovereenkomsten van ten hoogste 10 jaar toe te staan, acht de Raad hiervoor een looptijd van 15 jaar passender.

2.5 Wederkerigheidsbepaling

De Raad wenst, net als het Parlement in zijn amendementen 3 en 11, een bepaling in het voorstel inzake de openstelling van de spoormarkt op te nemen op grond waarvan lidstaten die hun markt voor het internationaal passagiersvervoer per spoor hebben opengesteld, de toegang kunnen ontzeggen aan spoorwagondernemingen met een vergunning van een lidstaat waar soortgelijke rechten niet worden verleend.

⁽¹⁾ Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PB L 75 van 15 maart 2001, blz. 29).

2.6 Andere belangrijke punten

2.6.1 Doorreis

In het gemeenschappelijk standpunt verduidelijkt de Raad dat het voorstel inzake de toegang tot de spoorwegmarkt ten doel heeft de markt voor internationale passagiersvervoersdiensten per spoor binnen de Gemeenschap open te stellen en dat goederen- en passagiersvervoersdiensten die beginnen en eindigen in derde landen en het communautaire grondgebied doorsnijden, niet binnen de werkingssfeer van dit voorstel vallen. Over dit onderwerp „doorreis” heeft Litouwen een verklaring voor de Raadsnotulen ingediend (zie bijlage III).

2.6.2 Concessiesysteem

In het Commissievoorstel wordt uitgegaan van concurrentie op het spoor. De Raad stemt in met dit beginsel, maar erkent dat er ook andere beginselen mogelijk zijn met betrekking tot de invoering van de concurrentie, die overigens reeds in de praktijk worden toegepast. Daarom is de Raad er voorstander van de lidstaten een overgangperiode toe te staan waarin zij geen volledige toegang tot internationale passagiersvervoersdiensten hoeven te verlenen in gevallen waarin bij de toekenning van het recht om van bepaalde spoorroutes gebruik te maken de marktwaarde reeds in voldoende mate is getoetst aan de hand van het beginsel van concurrentie om het spoor.

2.6.3 Vrijstelling van de uitvoering voor Malta en Cyprus

Gezien het feit dat Malta en Cyprus niet over een spoorwegnet beschikken en dat hun vooruitzichten om er een te krijgen erg beperkt zijn, ontheft de Raad deze twee lidstaten van de verplichting om de richtlijn inzake de toegang tot de spoorwegmarkt uit te voeren.

3. Amendementen van het Europees Parlement

Het antwoord van de Raad op de amendementen 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 and 13 is eerder uiteengezet bij de bespreking van de hoofdpunten.

Daarnaast heeft de Raad amendement 2 aanvaard wat betreft de verwijzing naar Richtlijn 2004/49, amendement 4 wat betreft de vermelding van het eerste voorstel van de Commissie inzake openbaredienstverplichtingen van juli 2000, en amendement 7 volledig.

De Raad aanvaardt daarentegen amendement 4 niet wat betreft de verwijzing naar de aanneming van een gemeenschappelijk standpunt inzake het voorstel betreffende de openbaredienstverplichtingen, noch amendement 6 wat betreft de verplichting van de Commissie om uiterlijk in 2005 een effectbeoordeling betreffende de opening van de spoorwegnetten voor binnenlandse passagiersdiensten in te dienen .

III. CONCLUSIE

Na het advies van het Parlement zorgvuldig te hebben bestudeerd, is de Raad tot een gemeenschappelijk standpunt gekomen dat het evenwicht bewaart tussen de openstelling van de markt voor internationale passagiersdiensten per spoor enerzijds, en de vrijwaring van de openbaarvervoersdiensten anderzijds. Om dit evenwicht te bereiken heeft de Raad gebruik gemaakt van diverse belangrijke amendementen. Hoewel de Raad het Parlement niet volledig heeft kunnen volgen in diens opvatting over het tempo waarin de toegangsrechten moeten worden toegekend, heeft hij in zijn gemeenschappelijk standpunt een tijdschema opgenomen dat zowel de exploitanten als de autoriteiten in staat stelt zich adequaat op de openstelling van de markt voor passagiersdiensten per spoor voor te bereiden.

BIJLAGE I

VERKLARING VAN DE RAAD EN DE COMMISSIE VOOR DE RAADSNOTULEN

Bij de totstandkoming van een politiek akkoord over een gemeenschappelijk standpunt inzake de richtlijn tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, is de Raad het ook eens over de volgende punten.

1. De openstelling van de spoorwegmarkt in de Gemeenschap kan slechts stapsgewijze en in overeenstemming met de eisen van de openbaredienstverlening worden verwezenlijkt.
2. Voor het passagiersvervoer houdt dit in dat de met de huidige wetgevingsvoorstellen beoogde openstelling van de markt alleen betrekking heeft op internationale passagiersvervoerdiensten per spoor, met inbegrip van cabotage, en niet op binnenlandse passagiersvervoerdiensten.
3. De toekomstige verordening betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, waarmee in de eerste plaats de vaststelling van een juridisch kader voor compensaties voor openbaredienstcontracten wordt beoogd, en niet zozeer de openstelling van de markt voor spoorwegdiensten, moet bewerkstellingen dat openbaredienstcontracten voor spoorwegdiensten onderhands kunnen worden gegund en dat voor deze onderhandse gunning de markt voor passagiersvervoerdiensten per spoor niet verder moet worden opengesteld dan wat is overeengekomen in de richtlijn tot wijziging van Richtlijn 91/440.
4. Evenzo is het voor de Raad van belang dat de overheid kan blijven zorgen voor de exploitatie van geïntegreerde spoornetten; hij wijst erop dat hiervoor de ODV-verordening eventueel moet voorzien in de onderhandse gunning van contracten voor deze netten.
5. In het kader van de toekomstige besprekingen over de verordening moet, met het oog op een grotere juridische duidelijkheid, worden gezorgd voor samenhang tussen de richtlijn tot wijziging van Richtlijn 91/440 en de ODV-verordening.
6. De onderwerpen die bij de totstandkoming van een akkoord over de ODV-verordening verduidelijking behoeven, zijn met name:
 - de definitie van stedelijk, regionaal en langeafstandsvervoer per spoor, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, vanwege de specifieke omstandigheden van de verschillende bevoegde instanties;
 - de bepaling van de verantwoordelijkheid voor de financiering van internationale openbaredienstcontracten;
 - de omvang van de investering bij de berekening van de duur van openbaredienstcontracten.
7. De Raad zegt toe dat hij ernaar zal streven zo vroeg mogelijk in 2006 een politiek akkoord over de ODV-verordening te bereiken. In de komende zes maanden moeten er aanzienlijke vorderingen worden gemaakt, met bijzondere aandacht voor de algemene beginselen van transparantie, subsidiariteit en rechtsduidelijkheid.

*BIJLAGE II***VERKLARING VAN PORTUGAL**

„Portugal herhaalt dat het de liberalisering van het railvervoer steunt; daarom stemt het voor de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

Toch betreft het de goedkeuring van het nieuwe artikel 1, punt 8, ad artikel 10, lid 3 septies, krachtens hetwelk de lidstaten internationale passagiersdiensten per spoor met een nieuwe heffing mogen belasten als bijdrage aan de openbare dienstcontracten.

Deze legislatieve oplossing zal een normale ontwikkeling van de Europese markt belemmeren en de toegang voor passagiers uit de perifeer gelegen lidstaten naar de andere gebieden van Europa bemoeilijken. Voorts ondermijnt zij het vergemakkelijken van de omschakeling naar andere vervoermiddelen, welke een van de hoofddoelen van het Gemeenschapsbeleid voor deze sector vormt.

Portugal hoopt dat deze bepaling tijdens de volgende fase van de op medebeslissing gebaseerde wetgevingsprocedure kan worden herzien teneinde de negatieve gevolgen voor de liberalisering van het internationale vervoer van passagiers te verzachten.”

*BIJLAGE III***VERKLARING VAN LITOUWEN VOOR DE RAADSNOTULEN**

Litouwen gaat ervan uit dat de bepalingen in document 14737/05 ADD 1 onder artikel 1, 0) en 2 bis), en artikel 1 bis, 0 bis) en 0 bis bis), volledig in overeenstemming zijn met Verordening (EG) nr. 693/2003 van de Raad van 14 april 2003 tot invoering van een specifiek doorreisfaciliteringsdocument voor treinreizigers.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 21/2006**door de Raad vastgesteld op 14 september 2006****met het oog op de aanneming van Richtlijn 2006/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake het bevoegdheidsbewijs van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwagwegnet van de Gemeenschap besturen**

(2006/C 289 E/03)

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 ⁽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 spoorweg tenminste 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 bevoegdheidsbewijzen te verkrijgen.

- (7) 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 op 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 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 14 september 2005 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

⁽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).

- (8) De eisen moeten tenminste betrekking hebben op de minimumleeftijd voor het besturen van een trein, de lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid van de aanvrager, de ervaring en kennis van bepaalde zaken in verband met het besturen van een trein, kennis van de infrastructuur waar machinisten gaan rijden en van de aldaar gebruikte taal.

- (9) Om de kosteneffectiviteit te vergroten, dient de opleiding die machinisten moeten volgen om een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs te verkrijgen, voorzover 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 („het Bureau”) 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.
- (10) De Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen afgeven kunnen zelf opleidingen aanbieden op het gebied van algemene vakkennis, taalkennis, kennis inzake rollend materieel en de infrastructuur. Wat de examens betreft, moet belangenverstrengeling echter worden vermeden, omdat de mogelijkheid bestaat dat de examinerator tot de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder behoort die het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs afgeeft.
- (11) De vakbekwaamheden van het personeel en de gezondheids- en veiligheidsvoorwaarden worden in het kader van de interoperabiliteitsrichtlijnen ontwikkeld, met name als onderdeel van de TSI „technische specificaties en interoperabiliteit”. Er moet worden gezorgd voor samenhang tussen deze TSI en de bijlagen bij deze richtlijn. Daartoe neemt de Commissie wijzigingen aan volgens de procedure van het comité, op basis van een door dat comité uitgebracht advies.
- (12) De in deze richtlijn genoemde voorschriften betreffende vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen hebben alleen betrekking 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.
- (13) 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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾.
- (14) Om de nodige uniformiteit en transparantie te waarborgen dient de Gemeenschap één enkel, door de lidstaten wederzijds erkend model bevoegdheidsbewijs vast te stellen, als bewijs van het feit dat de machinisten aan een aantal minimumeisen voldoen en dat zij over de nodige vakbekwaamheden en taalkennis beschikken, terwijl de afgifte van de vergunning aan de lidstaten en de afgifte van geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen aan de infrastructuurbeheerders worden overgelaten.
- (15) 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.
- (16) 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 veiligheidslicenties te bespoedigen.
- (17) 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 vakbekwaamheid en gedragingen van hun machinisten in te voeren overeenkomstig artikel 9 en bijlage III van 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.
- (18) 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.
- (19) Opdat het spoorwegvervoer doeltreffend blijft opereren, behouden machinisten die reeds voor de inwerkingtreding van deze richtlijn in hun beroep werkzaam waren gedurende een overgangsperiode hun verworven bevoegdheden.
- (20) 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 vakbekwaamheden en de ervaring van elke

⁽¹⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

⁽²⁾ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

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 vakbekwaamheden 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 vakbekwaamheden 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.

- (21) 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.
- (22) Met betrekking tot de bevoegdheidsbewijzen 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 vakbekwaamheden⁽¹⁾ ingevoerde algemene systeem van wederzijdse erkenning, dat tot het einde van de overgangperiode van toepassing blijft.
- (23) De voor de toepassing van deze richtlijn vereiste maatregelen 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⁾.
- (24) Overeenkomstig punt 34 van het interinstitutioneel akkoord „Beter wetgeven”⁽³⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen geïllustreerde tabellen op te stellen, die voorzover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (25) 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.
- (26) De lidstaten dienen passende maatregelen te nemen om inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van deze richtlijn tegen te gaan.
- (27) 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 onvoldoende 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, teneinde deze doelstelling te verwezenlijken.

- (28) 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 bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze richtlijn moeten beschikken. De voorwaarden voor dergelijke vrijstellingen moeten duidelijk worden gedefinieerd.
- (29) 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 toepassing van de bepalingen van deze richtlijn onevenredig en overbodig zijn. Een dergelijke lidstaat moet derhalve, zolang hij niet over een spoorwegsysteem beschikt, van de verplichting tot omzetting en toepassing van deze richtlijn worden vrijgesteld,

HEBBERN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

DOELSTELLING, TOEPASSINGSGBIED EN DEFINITIES

Artikel 1

Doelstelling

Deze richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor het bevoegdheidsbewijs van machinisten die locomotieven en treinen van het spoorweginet in de Gemeenschap besturen. Zij bepaalt welke verantwoordelijke taken toevallen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de machinisten en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op machinisten die locomotieven en treinen op het spoorweginet in de Gemeenschap besturen voor rekening 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.

⁽¹⁾ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 22.

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽³⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

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 rijden op:

- a) metro- en tramsystemen en andere light-railsystemen;
- b) vervoersnetten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegnet 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 spoorwegnet.

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;
- 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) „spoorwegsysteemnet”: 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 van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽¹⁾ en van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Europese spoorwegsysteem ⁽²⁾;
- d) „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 toegevoegd;
- e) „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 veiligheidscertificering ⁽³⁾ 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;

- f) „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 Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsysteem, zoals omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;
- g) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau ⁽⁴⁾;
- h) „veiligheidscertificaat”: getuigschrift dat door een bevoegde instantie aan een spoorwegonderneming wordt verleend overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG;
- i) „bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de machinist mag rijden;
- j) „veiligheidsvergunning”: getuigschrift dat door een bevoegde instantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG;
- k) „opleidingscentrum”: een entiteit die door het bevoegde gezag is geaccrediteerd of erkend voor het geven van de opleidingscursussen.

HOOFDSTUK II

BEVOEGDHEIDSBEWIJS VAN MACHINISTEN

Artikel 4

Communautair model bevoegdheidsbewijs

1. Iedere machinist dient geschikt te zijn en vakbekwaamheden 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 beantwoordt aan het bepaalde in bijlage I totdat het in lid 4 bedoelde communautaire model van het bevoegdheidsbewijs is vastgesteld;
- b) een of meer bevoegdheidsbewijzen waar de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd en waar of waarmee de machinist mag rijden. Ieder bevoegdheidsbewijs beantwoordt aan het bepaalde in bijlage I.

⁽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).

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

⁽³⁾ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG.

⁽⁴⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1. Gecorrigeerd in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3.

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 demonstrenen 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.

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: rangerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en 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 vóór ... (*), volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure, op basis van een door het Bureau opgestelde ontwerp-tekst, een communautair model vast voor de vergunning, het bevoegdheidsbewijs, en het gewaarmerkte afschrift van het bevoegdheidsbewijs en bepaalt de fysieke kenmerken daarvan. Daarbij houdt de Commissie rekening met maatregelen die vervalsing moet tegengaan.

Uiterlijk ... (*) stelt de Commissie, volgens de procedure van artikel 31, lid 2, aanbevolen door het Bureau, de communautaire codes vast voor de verschillende types in Categorie A en B als bedoeld in lid 3.

Artikel 5

Fraudebestrijding

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

(*) Eén jaar vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

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 deze verklaring 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 bevoegdheidsbewijzen van machinisten van derde landen

Bevoegdheidsbewijzen van machinisten van een derde land die uitsluitend op grensoverschrijdende baanvakken van het spoorweginet 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, moet de aanvrager in het bezit zijn van een vergunning en voldoen aan de in de artikelen 12 en 13 genoemde minimumeisen.

2. Een lidstaat kan hogere 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 moet met succes een schoolopleiding (lager en middelbaar onderwijs) van ten minste 9 jaar doorlopen hebben en met succes een basisopleiding hebben afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 en vergelijkbaar is met de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap⁽¹⁾.

2. De aanvrager moet als bewijs van zijn lichamelijke geschiktheid een medisch onderzoek ondergaan bij, of onder toezicht van, een erkende of geaccrediteerde 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 moet als bewijs van zijn bedrijfspsychologische geschiktheid een onderzoek ondergaan bij, of onder toezicht van, een overeenkomstig artikel 20 erkende of geaccrediteerde 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 moet zijn algemene beroepsbekwaamheid aantonen door met goed gevolg een examen af te leggen dat tenminste betrekking heeft op de in bijlage IV genoemde algemene onderwerpen.

AFDELING II

Bevoegdheidsbewijs

Artikel 12

Taalkennis

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

Artikel 13

Vakbekwaamheden

1. De aanvrager moet met goed gevolg een examen hebben afgelegd over zijn vakkennis en vakbekwaamheid met betrekking tot het rollend materieel waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd; dit examen dient tenminste betrekking te hebben op de in bijlage V aangegeven algemene onderwerpen.

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

3. De aanvrager wordt door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder opgeleid volgens de 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 namens hem door een entiteit 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.

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.

⁽¹⁾ PB L 199 van 31.7.1985, blz. 56.

*Artikel 16***Periodieke controles**

1. De vergunning blijft alleen geldig indien de houder zich op gezette tijden onderwerpt aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in de artikelen 11, leden 1 en 2, 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 erkende of geaccrediteerde 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 treinbestuurder aan de in de eerste alinea van dit lid genoemde eisen voldoet.

2. Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, moet de houder zich op gezette tijden onderwerpen 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/keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in overeenstemming is 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 laatstgenoemde 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. De machinist ontvangt echter wel een gewaarmerkt afschrift als bewijs van zijn vakbekwaamheden. Bij het afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan een machinist, neemt zijn nieuwe spoorwegmaatschappij of infrastructuurbeheerder deze vakbekwaamheden over.

*Artikel 18***Toezicht op bestuurders door spoorwegmaatschappijen 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 toezichtstelsel 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. 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 28;
- d) indien zij daartoe door de lidstaat is aangewezen, de erkenning van personen of instanties, zoals bepaald in de artikelen 23 en 24;
- e) ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en instanties als bedoeld in artikel 20 wordt bekendgemaakt en bijgehouden;
- f) ervoor zorgen dat er een register van vergunningen als bedoeld in artikel 16, lid 1, en artikel 22, lid 1, wordt bijgehouden en bijgewerkt;
- g) toezicht op de procedure van verkrijging van een bevoegdheidsbewijs van machinisten als bedoeld in artikel 25;

- h) uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 28;
- i) vaststellen van nationale criteria voor examinatoren als bedoeld in artikel 24, 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 genoemde taken c), f) en g) 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 tenminste één van de volgende voorwaarden te worden voldaan:

- a) de spoorwegonderneming geeft uitsluitend bevoegdheidsbewijzen 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 45000-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 37, lid 2, bedoelde procedure 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, voorgescreven 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, worden inlichtingen over de status van genoemde vergunningen verstrekt 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, geannuleerde of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor ieder bevoegdheidsbewijs de in bijlage I, punt 4, voorgescreven 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 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 keurt de Commissie volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure en op basis van een door het Bureau uitgewerkt project, vóór ... (*) de basisparameters goed van de aan te leggen registers, zoals de te registreren gegevens, het formaat van deze gegevens, alsmede het protocol voor gegevensuitwisseling, toegangsrechten, bewaartermijn van gegevens en in geval van faillissement de te volgen procedures.

4. 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.

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

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.

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

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

- a) ofwel met de desbetreffende technische specificaties voor interoperabiliteit; de Commissie zorgt, volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure, voor de samenhang tussen deze TSI en de bijlagen bij deze richtlijn;
- b) ofwel met de criteria die zijn voorgesteld door het Bureau in het kader van artikel 17 van Verordening (EG) nr. 881/2004 en door de Commissie goedgekeurd, overeenkomstig artikel 31, lid 2, van deze richtlijn.

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.

(*) Eén jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

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 vakbekwaamheden als bepaald bij Richtlijn 2005/36/EEG van de Raad van toepassing op 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.

Artikel 24

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 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 uitgesloten.

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 uitgesloten, ook al kan de examiner behoren tot de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

5. De selectie van de examinatoren en de organisatie van de examens kan geschieden op grond van communautaire criteria die door het Bureau worden voorgesteld en door de Commissie volgens de bedoelde procedure in artikel 31, lid 2, worden goedgekeurd. 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 besturingsvoorschriften juist toepast.

HOOFDSTUK VII

EVALUATIE

Artikel 25

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 26

Onafhankelijke evaluatie

1. Een onafhankelijke evaluatie van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakken 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

BEVOEGDHEIDSBEWIJS VAN ANDERE PERSONEELSLEDEN

Artikel 27

Verslag over andere personeelsleden

Het Bureau stelt in een uiterlijk ... (*) uit te brengen verslag het profiel en de taken vast van de andere personeelsleden op de locomotief en de trein die cruciale taken uitvoeren voor de veiligheid en hun vakbekwaamheden dienovereenkomstig bijdragen tot de veiligheid op het spoor, en 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.

(*) Twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

HOOFDSTUK IX

CONTROLES EN SANCTIES

Artikel 28

Controles door de bevoegde autoriteit

1. De bevoegde autoriteit kan te allen tijde treinen die zich binnen haar bevoegdheid ressorterende grondgebied bevinden, 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, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, examinatoren en opleidingscentra, die hun werkzaamheden binnen 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, trekt de bevoegde autoriteit de vergunning in. 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 verzoevende 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 zal ook de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis stellen. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de autoriteit van afgifte, mag elke bevoegde autoriteit machinisten verbieden op haar grondgebied actief te zijn;

- c) indien het het bevoegdheidsbewijs betreft: dan 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 bevoegdheidssfeer grondgebied actief te zijn; zij stelt 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 haar 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 aangewezen 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 31, lid 1, bedoeld comité en neemt de Commissie de nodige maatregelen volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure. 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 29

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 artikel 35 genoemde datum aan de Commissie mede, en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van wijzigingen in deze bepalingen.

HOOFDSTUK X

SLOTBEPALINGEN

Artikel 30

Aanpassing van de bijlagen

De bijlagen worden aangepast aan de vooruitgang van de wetenschap en de techniek volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 31

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. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 32

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 3, 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 33

Gebruik van chipkaarten

Uiterlijk ... (*) 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. In bepaalde gevallen keurt de Commissie, volgens de in artikel 31, lid 2, bedoelde procedure en op basis van een door het Bureau opgesteld ontwerp, de technische en functionele specificaties van een dergelijke chipkaart goed. De invoering van de chipkaart kan aanpassing van de bijlagen noodzakelijk maken overeenkomstig artikel 30.

(*) Vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 34

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 35

Uitvoering

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking om uiterlijk ... (*) aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

In het geval dat de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die 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 nationaal recht mee die zij voor onder deze richtlijn ressorterend 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 op hun grondgebied geen spoorwegsysteem zich bevindt.

Artikel 36

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 3, bedoelde parameters aangelegd.
2. a) Binnen 2 jaar na de goedkeuring van de basisparameters van de registers als bedoeld in artikel 22, lid 3, 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 als bedoeld in artikel 16.

(*) Twee jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

- 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 bevoegdheden 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 de bepalingen van punt 2, onder a) of b), van deze richtlijn werden ingevoerd, bevoegd waren te worden te besturen, mogen tot zeven jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 hun werkzaamheden op basis van hun bevoegdheden 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 het bepaalde in 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. Dergelijke vergunningen zijn alleen geldig op het grondgebied van de betrokken lidstaten.

4. De bevoegde autoriteiten, spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen dat machinisten die geen houder zijn van overeenkomstig deze richtlijn afgegeven bevoegdheidsbewijzen en vergunningen 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 lid 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 31, lid 2, bedoelde procedure 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 hoeft 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 31, lid 2, bedoelde procedure, 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 procedure.

Artikel 37

Inwerkingtreding

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

Artikel 38

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

BIJLAGE I

COMMUNAUTAIR MODEL VAN EEN VERGUNNING EN EEN 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 methodes 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 treinbestuurder”, 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 31, lid 2, bedoelde procedure, aanbevolen 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 instantie 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 artikel 11 en artikel 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 artikel 12, artikel 13 en artikel 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 onthef-fingen 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, zonodig 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 1 000 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 spraakmoelijkheden (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, voorzover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;
- elektrocardiogram (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 tenminste 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 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 gecontroleerd. De arts of de medische dienst van de onderneming kan besluiten een aanvullende medische keuring te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minsten dertig dagen of meer. De werkgever moet de bedrijfsarts 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 tenminste 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, signaleringssituaties, 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 laatste 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 om de risico's van het spoorwegverkeer en de verschillende methoden te beperken;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden op het gebied van leidende beginselen voor een of meer exploitatiemethodes;
- 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 en nauwgezet te volgen;
- 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 BEVOEGDHEIDSBEGRIJP

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 trekkraft 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 bedieningshandels, pedalen en meters, 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:

- de remkracht van de trein voor vertrek te verifiëren en te berekenen aan de hand van de boorddocumenten waarop het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen staat vermeld;
- 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. BESTURINGSWIJZE 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 besturingswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of veranderde signalering.

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

Een machinist dient in staat te zijn om:

- alle aanwezige bedieningshandels en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;
- de trein, rekening houdend met de vertrags- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;
- de reminrichting te gebruiken 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 ONGEVALLen, BRAND EN ONGEVALLen 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, teneinde 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 het vertrek na te gaan en te berekenen of het remvermogen van de trein overeenkomt met het remvermogen dat volgens de boorddocumenten voor de lijn vereist is.

2. EXPLOITATIEWIJZE 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 veranderde seinregelgeving;
- de exploitatiewijze 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 seinregelgevingssysteem;
- de exploitatiewijze;
- het type beveiligingssysteem en de bijbehorende voorschriften;
- de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinpalen, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;
- de signalering van de overgang op andere besturings- 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 besturing: 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, voorzover de besturing 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. TAALLEXAMEN

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	— kan spreekwijze aanpassen aan elke gesprekspartner — kan een standpunt uiteenzetten — kan onderhandelen — kan overtuigen — kan advies geven
4	— kan totaal onvoorziene situaties aan — kan hypothesen maken — kan een gemotiveerd standpunt uiteenzetten
3	— kan praktische situaties met een onvoorzien aspect aan — kan omschrijven — kan een eenvoudige conversatie voeren
2	— kan eenvoudige praktische situaties aan — kan vragen stellen — kan vragen beantwoorden
1	— 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.
-

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie presenteerde op 3 maart 2004 het voorstel voor een Richtlijn inzake het bevoegdheidsbewijs van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap besturen als een van de vier voorstellen van het derde spoorwegpakket ⁽¹⁾.

Het Europees Parlement heeft op 28 september 2005 advies in eerste lezing uitgebracht.

De Raad heeft op 14 september 2006 het gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig artikel 251 van het Verdrag.

De Raad heeft bij zijn werkzaamheden tevens rekening gehouden met de adviezen van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾ en het Comité van de Regio's ⁽³⁾.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

1. Algemeen

De onderhandelingen over het bevoegdheidsbewijs van machinisten vond plaats binnen het kader van het beleid dat was uitgestippeld in het Witboek over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 ⁽⁴⁾ van de Commissie, en het eerste en het tweede spoorwegpakket. In het Witboek onderstreepte de Commissie dat er machinisten nodig zijn die op het gehele trans-Europese netwerk kunnen rijden. Het eerste en tweede spoorwegpakket bevatten gedetailleerde bepalingen over toegang tot de infrastructuur, interoperabiliteit en veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau, en bieden zodoende het vereiste kader voor de openstelling van de markt voor goederenvervoer en internationale reizigersvervoer.

Met betrekking tot de openstelling van de markt werd duidelijk dat gemeenschappelijke regels dienen te worden vastgesteld inzake het bevoegdheidsbewijs van machinisten, ten einde hun interoperabiliteit te bevorderen en de voorwaarden voor het vrije verkeer van werknemers in deze sector te garanderen.

Het gemeenschappelijk standpunt, als overeengekomen door de Raad, bevat de voorwaarden en procedures voor de certificering van treinbestuurders die belast zijn met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap. Zij bepaalt welke taken toevallen aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de treinbestuurders en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra. Bovendien worden in het voorstel minimumvoorschriften vastgesteld voor de lichamelijke en geestelijke geschiktheid, verplichte periodieke controles en de beschrijving van de vaardigheden waarover een bestuurder moet beschikken. De ontwerprichtlijn zal alleen van toepassing zijn op machinisten. Ander treinpersoneel aan boord van locomotieven en treinen dat rechtstreeks of indirect aan de besturing deelneemt en/of andere veiligheidsrelevante taken uitvoert, valt buiten de Richtlijn. Tevens bevat de richtlijn een specifieke procedure om nationale treinbestuurders die alleen binnen de grenzen van de lidstaten werkzaam zijn, tijdelijk buiten het toepassingsgebied van de richtlijn te laten vallen.

2. Kernpunten van beleid

i) *Buiten de werkingssfeer laten van andere personeelsleden*

Onder het toepassingsgebied van het Commissievoorstel vallen zowel de certificering van treinbestuurders als ander boordpersoneel in locomotieven en treinen dat rechtstreeks of indirect aan de besturing deelneemt en/of andere veiligheidsrelevante taken uitvoert. De opneming van „ander personeel” gaat terug op een toezegging van de Commissie in de context van de onderhandelingen over het Tweede spoorwegpakket ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ De overige 3 wetgevingsvoorstellen betreffen:

- Verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer (doc. 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
- Verordening over kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- Richtlijn tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (doc. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ PB C 221 van 9.9.05, blz. 20.

⁽³⁾ PB C 71 van 22.3.05, blz. 26.

⁽⁴⁾ doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Zie Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (Spoorwegveiligheidsrichtlijn), PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16-31 (overweging nr. 21).

De Raad bestudeerde zorgvuldig het standpunt dat het Europees Parlement in eerste lezing innam, nl. ook treinpersoneel onder de ontwerprichtlijn te laten vallen en in artikel 27 een mechanisme voor certificering op te nemen.

In het gemeenschappelijk standpunt beperkt de Raad de werkingssfeer van de ontwerprichtlijn echter tot machinisten. De Raad is weliswaar niet tegen het principe van certificering van „ander personeel”, maar vindt een dergelijke uitbreiding van de werkingssfeer voorbarig, omdat niet bekend is welke personeelsleden onder die categorie gaan vallen, noch welke taken zij zouden uitvoeren. Bijgevolg is aan de ontwerprichtlijn een bepaling toegevoegd waarbij het Europees Spoorwegbureau wordt opgedragen een rapport op te stellen waarin het profiel en de taken van dat „ander personeel” worden vastgesteld. Dit rapport zal twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn worden ingediend (zie artikel 27).

De Raad heeft ook een speciale bepaling opgenomen die het vrij verkeer van goederentreinen op het gehele grondgebied van de Europese Unie garandeert (zie artikel 2, tweede lid).

ii) *Certificering van nationale machinisten*

In navolging van het Commissievoorstel besloot de Raad het bepaalde in deze ontwerprichtlijn van toepassing te maken op alle machinisten in de Gemeenschap. Dit houdt in dat nationale machinisten die alleen binnen de grenzen van een lidstaat werkzaam zijn ook onder de werkingssfeer van de richtlijn vallen.

De Raad besloot echter dat een lidstaat de Commissie kan verzoeken het Europees Spoorwegbureau een kosten-batenanalyse te laten maken van de toepassing van het bepaalde in deze richtlijn ten aanzien van machinisten die uitsluitend werkzaam zijn op het grondgebied van die lidstaat. Indien uit deze analyse zou blijken dat de kosten van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn op bedoelde machinisten de baten overtreffen, neemt de Commissie binnen 6 maanden na de indiening van de resultaten van de kosten-batenanalyse een besluit. Het op deze analyse gebaseerde besluit van de Commissie kan tot gevolg hebben dat de richtlijn voor een periode tot 10 jaar niet hoeft te worden toegepast op binnenlandse machinisten op het grondgebied van de betrokken lidstaat. Indien nodig kan door middel van een soortgelijke procedure worden voorzien in een nieuwe vrijstellingsperiode. (zie artikel 36, lid 5)

Het Europees Parlement is het op dit punt eens met de Raad en heeft in het tweede deel van amendement 40 een soortgelijke procedure opgenomen.

iii) *Gefaseerde tenuitvoerlegging*

De Commissie suggereert in haar voorstel de richtlijn in te voeren in drie fasen, gespreid over de jaren 2006 tot en met 2015.

In zijn advies in eerste lezing (eerste deel van amendement 40), volgde het Europees Parlement de aanpak van de Commissie, maar besloot de data met een jaar te vervroegen.

De Raad volgt in het gemeenschappelijk standpunt in beginsel de driedfasenaanpak van de Commissie, maar legt voor geen van die fasen vaste data vast. De gefaseerde tenuitvoerlegging (de afgifte van nieuwe vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen conform deze richtlijn), waarvoor de Raad heeft gekozen, ziet er als volgt uit:

Met ingang van de datum waarop de noodzakelijke nationale registers gereed zijn:

1. na één jaar: toepassing op nieuwe machinisten die betrokken zijn bij grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of diensten voor goederenvervoer in een ander lidstaat, of die in meer dan één lidstaat werkzaam zijn, en op bestuurders die reeds in deze diensten werkzaam waren, maar voor wie een nieuwe vergunning of certificering vereist is;
2. na drie jaar: toepassing op alle machinisten die een nieuwe vergunning of certificering nodig hebben;
3. na acht jaar: toepassing op alle bestuurders.

Een in artikel 36, lid 3 vervatte ondersteunende bepaling garandeert dat een bestuurder mag blijven rijden op basis van eerder verleende bevoegdheden, tot het bepaalde in artikel 36, lid 2, onder a), b) of c) van kracht wordt.

III . AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

De Raad kon amendementen 27, 36 en 44 van het Europees Parlement volledig overnemen. Zoals hierboven is toegelicht, heeft de Raad de amendementen 7, 9, 11, 34, 35 en 40 (eerste deel) verworpen. Met betrekking tot de amendementen 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 en 45 besloot de Raad de Europese Commissie te volgen en deze amendementen te verwerpen. De amendementen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (tweede deel) 41, 42, 43, 46 en 47 liggen in de lijn van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad of sluiten aan bij de geest waarin dit is opgesteld.

IV. CONCLUSIE

Bij het opstellen van het gemeenschappelijk standpunt heeft de Raad het Commissievoorstel en het advies in eerste lezing van het Europees Parlement volledig in acht genomen. Wat de amendementen van het Europees Parlement betreft, merkt de Raad op dat een groot aantal daarvan naar de geest, gedeeltelijk of volledig in het gemeenschappelijk standpunt is overgenomen.

Met betrekking tot de twee belangrijkste punten waarover de meningen uiteenlopen — de toepassing van de ontwerprichtlijn op treinpersoneel en het tijdschema voor de tenuitvoerlegging daarvan (data) — vindt de Raad dat de voorgestelde oplossingen evenwichtig en adequaat zijn.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 22/2006**door de Raad vastgesteld op 25 september 2006****met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2006 van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen („ROME II”)**

(2006/C 289 E/04)

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 61, punt c), en artikel 67,

Gezien het voorstel van de Commissie,

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

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Europese Unie heeft zich ten doel gesteld een ruimte van vrijheid, veiligheid en rechtvaardigheid te handhaven en te ontwikkelen. Met het oog op geleidelijke totstandbrenging van een dergelijke ruimte dient de Gemeenschap onder meer de maatregelen op het gebied van de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken vast te stellen die voor de goede werking van de interne markt nodig zijn.
- (2) Overeenkomstig artikel 65, punt b), van het Verdrag omvatten deze maatregelen maatregelen ter bevordering van de verenigbaarheid van de in de lidstaten geldende regels voor toepasselijk recht en jurisdictie.
- (3) Tijdens de bijeenkomst in Tampere van 15 en 16 oktober 1999 heeft de Europese Raad bevestigd dat het beginsel van wederzijdse erkenning van vonnissen en andere beslissingen van gerechtelijke autoriteiten de hoeksteen van de justitiële samenwerking in burgerrechtelijke zaken zou moeten worden, en de Commissie en de Raad verzocht een pakket maatregelen vast te stellen om gestalte te geven aan dit beginsel.
- (4) Op 30 november 2000 heeft de Raad een programma van maatregelen voor de uitvoering van het beginsel van wederzijdse erkenning van beslissingen in burgerlijke en handelszaken aangenomen ⁽³⁾. In dit programma worden de maatregelen voor de harmonisatie van de collisioneregels aangemerkt als maatregelen die de wederzijdse erkenning van beslissingen helpen te bevorderen.

- (5) In het op 5 november 2004 door de Europese Raad goedgekeurde Haagse Programma ⁽⁴⁾ wordt opgeroepen voortvarend verder te werken aan het conflictenrecht inzake niet-contractuele verbintenissen („Rome II”).
- (6) De goede werking van de interne markt vereist, ter bevordering van de voorspelbaarheid van de uitslag van rechtsgedingen, de rechtszekerheid en het vrij verkeer van vonnissen, dat de in de lidstaten geldende collisioneregels hetzelfde nationale recht aanwijzen, ongeacht bij welke rechter het geding aanhangig wordt gemaakt.
- (7) Het materiële toepassingsgebied en de bepalingen van de verordening moeten stroken met Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (Brussel I) ⁽⁵⁾ en met het Verdrag van Rome van 1980 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst ⁽⁶⁾.
- (8) Deze verordening is van toepassing ongeacht de aard van het aangezochte gerecht.
- (9) Onder vorderingen wegens „acta iure imperii” dienen ook te vallen vorderingen jegens ambtenaren die namens de staat optreden, alsmede de aansprakelijkheid van de overheid, waaronder begrepen van overheidswege benoemde ambtsdragers. Zulke vorderingen vallen dus ook buiten het toepassingsgebied van de verordening.
- (10) Familierechtelijke betrekkingen omvatten bloedverwantschap, huwelijk en aanverwantschap. De verwijzing in lid 2 van artikel 1 naar relatievormen die met het huwelijk en andere familierechtelijke betrekkingen vergelijkbare gevolgen hebben, zal worden uitgelegd overeenkomstig het recht van de lidstaat waar de zaak aanhangig wordt gemaakt.
- (11) Het begrip „niet-contractuele verbintenis” verschilt per lidstaat. Derhalve dient het in deze verordening als een autonoom begrip te worden opgevat.

⁽¹⁾ PB C 241 van 28.9.2004, blz. 1.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 6 juli 2005 (PB C 157 E van 6.7.2006, blz. 371), Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 25 september 2006 en Standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽³⁾ PB C 12 van 15.1.2001, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB C 53 van 3.3.2005, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2245/2004 van de Commissie (PB L 381 van 28.12.2004, blz. 10).

⁽⁶⁾ PB C 27 van 1.1.1998, blz. 34.

- (12) Eenvormige regels die worden toegepast ongeacht het recht dat zij aanwijzen, kunnen concurrentievervalsing tussen communautaire justitiabelen voorkomen.
- (13) Weliswaar is de *lex loci delicti commissi* in nagenoeg alle lidstaten het basisbeginsel met betrekking tot niet-contractuele verbintenissen, maar indien de elementen van de zaak verspreid zijn over meerdere lidstaten, leidt de concrete toepassing van dit principe niettemin tot verschillende oplossingen. Dit zorgt voor rechtsonzekerheid.
- (14) Eenvormigheid van de regels moet de voorspelbaarheid van rechterlijke uitspraken vergroten en een redelijk evenwicht garanderen tussen de belangen van de persoon die aansprakelijk wordt gesteld en die van de persoon die schade lijdt. De aanknopingspunt met het land van de plaats waar de directe schade zich heeft voorgedaan (*lex loci damni*) zorgt voor een billijk evenwicht tussen de belangen van de persoon die de schade veroorzaakt en van de persoon die schade lijdt, en ligt tevens in de lijn van de moderne opvatting van het aansprakelijkheidsrecht en van de ontwikkeling van stelsels van risicoaansprakelijkheid.
- (15) Het toepasselijke recht moet worden bepaald volgens de plaats waar de schade zich voordoet, ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich voordoen. In geval van letselschade en vermogensschade moet bijgevolg het land waar het letsel of de materiële schade is opgelopen, gelden als het land waar de schade zich voordoet.
- (16) Zoals bepaald in artikel 4, lid 1, is de algemene regel in deze verordening de „*lex loci damni*”. Artikel 4, lid 2, dat beschouwd moet worden als een uitzondering op dit algemene beginsel, geeft voor het geval dat beide partijen hun gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben, een bijzonder aanknopingspunt. Artikel 4, lid 3, dient te worden opgevat als een ontsnappingsclausule ten opzichte van artikel 4, leden 1 en 2, voor het geval dat uit alle omstandigheden van het geval blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een andere lidstaat.
- (17) Er dient te worden voorzien in specifieke regels voor bijzondere soorten van onrechtmatige daden waarvoor op grond van de algemene regel geen billijk evenwicht kan worden bereikt tussen de in het geding zijnde belangen.
- (18) Inzake productaansprakelijkheid moet de collisieregels beantwoorden aan doelstellingen zoals een billijke verdeling van de risico's die verbonden zijn aan een moderne, technisch geavanceerde samenleving, bescherming van de gezondheid van de consument, bevordering van innovatie, het garanderen van niet-vervalste concurrentie en vergemakkelijking van het handelsverkeer. Een systeem van hiërarchisch geordende aanknopingspunten, in combinatie met een clausule inzake voorspelbaarheid, biedt in het licht van deze doelstellingen een evenwichtige oplossing. Het eerste element waarmee rekening wordt gehouden is het recht van het land waar degene die schade lijdt, zijn gewone verblijfplaats had op het tijdstip dat de schade zich voerde, mits het product in dat land op de markt is gebracht. Onverminderd het bepaalde in artikel 4, lid 2, en de mogelijkheid dat er een klaarblijkelijk nauwere samenhang met een ander land bestaat, treden de andere elementen van de hiërarchie in werking indien het product niet in dat land op de markt is gebracht.
- (19) De bijzondere regel in artikel 6 vormt geen uitzondering op de algemene regel in artikel 4, lid 1, maar juist een verduidelijking daarvan. Inzake oneerlijke concurrentie dient de collisieregels bescherming te bieden aan concurrenten, consumenten en het publiek in het algemeen, en tevens garant staan voor het goed functioneren van de markteconomie. Deze doelstellingen zijn in het algemeen te bereiken door aanknopingspunt bij het recht van het land waar de concurrentieverhoudingen dan wel de gezamenlijke belangen van de consumenten worden of dreigen te worden aangetast.
- (20) Onder niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit beperking van de mededinging, in de zin van artikel 6, lid 3, moeten zowel inbreuken op nationale als op communautaire mededingingsregels worden verstaan. Het recht dat op dergelijke niet-contractuele verbintenissen van toepassing is, is het recht van het land waar de beperking invloed heeft of zou kunnen hebben op de markt, waarbij wel sprake moet zijn van een rechtstreekse en aanzienlijke invloed. In het geval dat de schade zich in meer dan een land voordoet, moet de toepassing van het recht van elk van de betrokken landen worden beperkt tot de schade die zich in het land voordoet.
- (21) Onder artikel 6, lid 3, vallen bijvoorbeeld overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die de handel in of tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen een lidstaat of op de interne markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst, alsmede het misbruiken van een machtspositie in een lidstaat of op de interne markt.
- (22) Met betrekking tot milieuschade vormt artikel 174 van het Verdrag — dat een hoog niveau van bescherming voorschrijft, berustend op het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieu-aantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden, en het beginsel dat de vervuiler betaalt — een afdoende verantwoording voor de toepassing van het beginsel van voorrang voor de persoon die schade lijdt. De vraag op welk tijdstip degene die schadevergoeding vordert het toepasselijke recht kan kiezen, dient te worden beantwoord aan de hand van het recht van de lidstaat van de aangezochte rechter.
- (23) Ten aanzien van inbreuken op intellectuele-eigendomsrechten dient het algemeen erkende beginsel *lex loci protectionis* te worden gehandhaafd. Voor de toepassing van de onderhavige verordening worden onder intellectuele-eigendomsrechten bijvoorbeeld verstaan, het auteursrecht, de naburige rechten, het recht sui generis inzake de bescherming van gegevensbestanden, en de industriële-eigendomsrechten.
- (24) De precieze inhoud van het begrip collectieve actie — bijvoorbeeld een staking of uitsluiting — verschilt van lidstaat tot lidstaat en wordt door de interne regels van elke lidstaat bepaald. Daarom wordt in deze verordening

als algemeen beginsel aangehouden dat, ter bescherming van de rechten en verplichtingen van werknemers en werkgevers, het recht van het land waar de actie is ondernomen van toepassing is.

- (25) De bijzondere regel in artikel 9 inzake collectieve acties laat de voorwaarden betreffende het voeren van zulke acties, overeenkomstig het nationaal recht en de in het nationaal recht van de lidstaten geldende rechtspositie van de representatieve werknemersorganisaties of vakbonden, onverlet.
- (26) Er dient te worden voorzien in regels voor gevallen waarin schade wordt veroorzaakt door een feit dat geen onrechtmatige daad is, zoals ongerechtvaardigde verrijking, zaakwaarneming en precontractuele aansprakelijkheid.
- (27) Precontractuele aansprakelijkheid is, voor de toepassing van deze verordening, een autonoom begrip, dat niet noodzakelijkerwijs in de zin van het nationale recht dient te worden geïnterpreteerd. Het dient mede te omvatten het achterhouden van informatie en het doen mislukken van besprekingen over contracten. Deze bepaling geldt uitsluitend voor niet-contractuele verbintenissen die rechtstreeks samenhangen met de onderhandelingen voorafgaand aan de sluiting van een overeenkomst. Dit betekent dat indien iemand tijdens de onderhandelingen iets oploopt, artikel 4 of andere terzake dienende bepalingen van de verordening op hem van toepassing zijn.
- (28) Om de intentie van partijen te eerbiedigen, alsook ter wille van de rechtszekerheid, moeten de partijen uitdrukkelijk kunnen kiezen welk recht op een niet-contractuele verbintenis van toepassing is. Om zwakke partijen te beschermen moeten aan deze vrije rechtskeuze bepaalde voorwaarden worden verbonden.
- (29) Om redenen van algemeen belang is het gerechtvaardigd dat de rechters van de lidstaten zich in uitzonderlijke omstandigheden kunnen beroepen op rechtsfiguren zoals de exceptie van openbare orde en op bepalingen van bijzonder dwingend recht.
- (30) Het streven naar een billijk evenwicht tussen de partijen veronderstelt dat in passende mate rekening wordt gehouden met de veiligheidsvoorschriften en gedragsregels die gelden in het land waar het schadeveroorzakende feit is gepleegd, zelfs indien op de niet-contractuele verbintenis het recht van een ander land van toepassing is. Onder „veiligheidsvoorschriften en gedragsregels” dienen alle regelingen te worden verstaan die op enigerlei wijze met veiligheid en gedrag verband houden, bijvoorbeeld ook, in geval van ongelukken, de verkeersveiligheid.
- (31) Voorkomen dient te worden dat verwijzingsregels over verschillende instrumenten worden verspreid en dat deze regels onderling afwijken. Deze verordening belet evenwel niet dat in bepalingen van Gemeenschapsrecht op bepaalde gebieden verwijzingsregels betreffende niet-contractuele verbintenissen worden opgenomen.

Deze verordening moet de toepassing onverlet laten van andere instrumenten waarin voorschriften ten behoeve van de goede werking van de interne markt zijn vervat,

voorzover deze voorschriften niet in combinatie met het door de regels van deze verordening aangewezen recht kunnen worden toegepast.

- (32) De eerbiediging van de internationale verplichtingen van de lidstaten vereist dat deze verordening internationale verdragen en internationale overeenkomsten waarbij op het tijdstip van de vaststelling van deze verordening een of meer lidstaten partij zijn, onverlet laat. Om de geldende regels toegankelijker te maken zal de Commissie aan de hand van de gegevens die de lidstaten haar doorgeven, de lijst van de betrokken overeenkomsten bekendmaken in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- (33) De Commissie zal het Europees Parlement en de Raad een op artikel 65 van het Verdrag gebaseerd voorstel voorleggen over de procedures en voorwaarden volgens welke de lidstaten het recht hebben om in afzonderlijke en uitzonderlijke gevallen en met betrekking tot sectorale aangelegenheden zelf met derde landen over overeenkomsten te onderhandelen en overeenkomsten houdende bepalingen betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen te sluiten.
- (34) Aangezien de doelstelling van deze verordening niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang en de gevolgen van deze verordening beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te bereiken.
- (35) Overeenkomstig artikel 3 van het protocol betreffende de positie van het Verenigd Koninkrijk en Ierland, dat aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is gehecht, hebben het Verenigd Koninkrijk en Ierland laten weten dat zij wensen deel te nemen aan de aanneming en de toepassing van deze verordening.
- (36) Overeenkomstig de artikelen 1 en 2 van het protocol betreffende de positie van Denemarken, dat aan het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is gehecht, neemt Denemarken niet deel aan de aanneming van deze verordening, die dus niet verbindend is voor, noch van toepassing is op deze lidstaat,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

TOEPASSINGSGEBIED

Artikel 1

Materieel toepassingsgebied

1. Deze verordening is, in de gevallen waarin tussen de rechtsstelsels van verschillende landen moet worden gekozen,

van toepassing op niet-contractuele verbintenissen in burgerlijke en in handelszaken. Zij is in het bijzonder niet van toepassing op fiscale zaken, douanezaken en administratiefrechtelijke zaken, noch op de aansprakelijkheid van de staat wegens een handeling of nalaten in de uitoefening van het openbaar gezag („acta jure imperii”).

2. Uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening zijn:

- a) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit familie-rechtelijke betrekkingen of uit betrekkingen die overeenkomstig het op deze betrekkingen toepasselijke recht vergelijkbare gevolgen hebben, waaronder begrepen onderhoudsverplichtingen;
- b) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit het huwelijksvermogensrecht, uit het vermogensrecht met betrekking tot relatievormen die overeenkomstig het op deze relatievormen toepasselijke recht met het huwelijk vergelijkbare gevolgen hebben, of uit het erfrecht;
- c) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit wisselbrieven, cheques, orderbriefjes of andere verhandelbare waardepapieren, voor zover de verbintenissen uit deze andere papieren het gevolg zijn van de verhandelbaarheid;
- d) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit het recht inzake vennootschappen, verenigingen en rechtspersonen, zoals de oprichting door registratie of anderszins, de rechts- en handelingsbevoegdheid, het inwendig bestel en de ontbinding van vennootschappen, verenigingen en rechtspersonen, de persoonlijke aansprakelijkheid van de vennoten en de leden van de organen voor de schulden van de vennootschap, vereniging of rechtspersoon, en de persoonlijke aansprakelijkheid van de accountants jegens een vennootschap of de leden van haar organen voor de wettelijke controle op de boekhoudkundige bescheiden;
- e) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit de betrekkingen tussen de oprichters, de trustees en de begunstigden van een trust die vrijwillig in het leven is geroepen;
- f) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit een kernongeval;
- g) niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit een inbreuk op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkeheidsrechten, waaronder begrepen smaad.

3. Onverminderd de artikelen 21 en 22 is deze verordening niet van toepassing op de bewijsvoering en de rechtspleging.

4. In deze verordening wordt onder „lidstaat” verstaan, iedere lidstaat, behalve Denemarken.

Artikel 2

Niet-contractuele verbintenissen

1. In deze verordening wordt onder schade verstaan, ieder gevolg dat voortvloeit uit onrechtmatige daad, ongerechtvaardigde verrijking, zaakwaarneming of precontractuele aansprakelijkheid.

2. Deze verordening is tevens van toepassing op de niet-contractuele verbintenis die dreigt te ontstaan.

3. In deze verordening wordt mede verstaan onder:

- a) schadeveroorzakende gebeurtenis, de schadeveroorzakende gebeurtenis die zich dreigt voor te doen;
- b) schade, de schade die dreigt te ontstaan.

Artikel 3

Universeel karakter

Het door deze verordening aangewezen recht is van toepassing, ongeacht of dit het recht van een lidstaat is.

HOOFDSTUK II

ONRECHTMATIGE DAAD

Artikel 4

Algemene regel

1. Tenzij in deze verordening anders is bepaald, is het recht dat van toepassing is op een onrechtmatige daad het recht van het land waar de schade zich voordoet, ongeacht in welk land de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan en ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich voordoen.

2. Indien evenwel degene wiens aansprakelijkheid in het geding is en degene die schade lijdt beiden hun gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben op het tijdstip waarop de schade zich voordoet, is het recht van dat land van toepassing.

3. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in de leden 1 en 2 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing. Een kennelijk nauwere band met een ander land zou met name kunnen berusten op een reeds eerder bestaande, nauw met de onrechtmatige daad samenhangende betrekking tussen de partijen, zoals een overeenkomst.

Artikel 5

Productaansprakelijkheid

1. Onverminderd artikel 4, lid 2, wordt de niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit de door een product veroorzaakte schade beheerst door:

- a) het recht van het land waar degene die schade lijdt, op het tijdstip dat de schade zich voordoet zijn gewone verblijfplaats had, indien het product in dat land op de markt is gebracht;
- b) subsidiair, het recht van het land waar het product is verkregen, indien het product in dat land op de markt is gebracht;
- c) subsidiair, het recht van het land waar de schade zich heeft voorgedaan, indien het product in dat land op de markt is gebracht.

Indien echter de persoon wiens aansprakelijkheid in het geding is redelijkerwijs niet kon voorzien dat het product, of een soortgelijk product, in het respectievelijk onder a), b) en c) bedoelde land op de markt zou worden gebracht, is het recht van het land waar hij zijn gewone verblijfplaats heeft van toepassing.

2. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in lid 1 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing. Een kennelijk nauwere band met een ander land zou met name kunnen berusten op een reeds eerder bestaande nauw met de onrechtmatige daad samenhangende betrekking tussen de partijen, zoals een overeenkomst.

Artikel 6

Onerlijke concurrentie en daden die de vrije concurrentie beperken

1. De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit een daad van oneerlijke concurrentie wordt beheerst door het recht van het land waar de concurrentieverhoudingen of de collectieve belangen van de consumenten worden geschaad of dreigen te worden geschaad.

2. In het geval dat een daad van oneerlijke concurrentie uitsluitend de belangen van een bepaalde concurrent schaadt, is artikel 4 van toepassing.

3. De niet-contractuele verbintenis die uit beperking van de mededinging voortvloeit, wordt beheerst door het recht van het land waar de beperking invloed heeft of dreigt te hebben op de markt.

4. Van het recht dat krachtens dit artikel van toepassing is, kan niet bij overeenkomst op grond van artikel 14 worden afgeweken.

Artikel 7

Milieuschade

De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit milieuschade dan wel uit letsel- of vermogensschade als gevolg van milieuschade, wordt door het overeenkomstig artikel 4, lid 1, bepaalde recht beheerst, tenzij de persoon die schadevergoeding vordert besluit zijn vordering te baseren op het recht van het land waar de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan.

Artikel 8

Inbreuk op intellectuele-eigendomsrechten

1. De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit een inbreuk op een intellectuele-eigendomsrecht, wordt beheerst door het recht van het land waarvoor de bescherming wordt gevorderd.

2. De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit een inbreuk op een unitair communautair intellectuele-eigendomsrecht, wordt, voor alle aangelegenheden die niet door het desbetreffende communautaire instrument zijn geregeld,

beheerst door het recht van het land waar de inbreuk is gepleegd.

3. Van het recht dat krachtens dit artikel van toepassing is, kan niet bij overeenkomst op grond van artikel 14 worden afgeweken.

Artikel 9

Collectieve actie bij arbeidsconflicten

Onverminderd artikel 4, lid 2, wordt de niet-contractuele verbintenis, ten aanzien van de aansprakelijkheid van een persoon als werknemer of werkgever of van de organisaties die zijn beroepsbelangen vertegenwoordigen voor de schade veroorzaakt door een aanstaande of reeds gevoerde collectieve actie, beheerst door het recht van het land waar de actie zal plaatsvinden of heeft plaatsgevonden.

HOOFDSTUK III

ONGERECHTVAARDIGDE VERRIJKING, ZAAKWAARNEMING EN PRECONTRACTUELE AANSPRAKELIJKHEID

Artikel 10

Ongerechtvaardigde verrijking

1. De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit ongerechtvaardigde verrijking, waaronder begrepen onverschuldigde betaling, en die tevens verband houdt met een bestaande, nauw met die ongerechtvaardigde verrijking samenhangende betrekking tussen de partijen, zoals een overeenkomst of een onrechtmatige daad, wordt beheerst door het recht dat op die betrekking van toepassing is.

2. In het geval dat het toepasselijke recht niet op grond van lid 1 kan worden bepaald en de partijen, op het tijdstip van de gebeurtenis die de ongerechtvaardigde verrijking veroorzaakt, hun gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben, is het recht van dat land van toepassing.

3. Indien het toepasselijke recht niet op grond van de leden 1 en 2 kan worden bepaald, wordt de niet-contractuele verbintenis beheerst door het recht van het land waar de ongerechtvaardigde verrijking zich voordoet.

4. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de niet-contractuele verbintenis die uit de ongerechtvaardigde verrijking voortvloeit, een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het respectievelijk in de leden 1 tot en met 3 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing.

Artikel 11

Zaakwaarneming

1. Op de niet-contractuele verbintenis die uit zaakwaarneming voortvloeit en die tevens verband houdt met een reeds eerder bestaande, nauw met die niet-contractuele verbintenis samenhangende betrekking tussen de partijen, zoals een overeenkomst of een onrechtmatige daad, is het recht dat die betrekking beheerst van toepassing.

2. Indien het toepasselijke recht niet op grond van lid 1 kan worden bepaald en de partijen hun gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben op het tijdstip waarop de schade veroorzakende gebeurtenis zich voordoet, is het recht van dat land van toepassing.

3. Indien het toepasselijke recht niet op grond van de leden 1 en 2 kan worden bepaald, wordt de niet-contractuele verbintenis beheerst door het recht van het land waar de zaakwaarneming heeft plaatsgevonden.

4. Indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de niet-contractuele verbintenis die uit zaakwaarneming voortvloeit een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het in de leden 1 tot en met 3 bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing.

Artikel 12

Precontractuele aansprakelijkheid

1. De niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit onderhandelingen voorafgaand aan het sluiten van een overeenkomst wordt, ongeacht of de overeenkomst al dan niet daadwerkelijk is gesloten, beheerst door het recht dat van toepassing is op de overeenkomst of dat op de overeenkomst van toepassing zou zijn geweest indien zij was gesloten.

2. Het toepasselijke recht is, indien het niet op grond van lid 1 kan worden bepaald:

- het recht van het land waar de schade zich voordoet, ongeacht in welk land de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan en ongeacht in welke landen de indirecte gevolgen van die gebeurtenis zich hebben voorgedaan, of
- het recht van het land waar de partijen beiden hun gewone verblijfplaats hebben op het tijdstip waarop de schadeveroorzakende gebeurtenis zich voordoet, of
- indien uit het geheel der omstandigheden blijkt dat de niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit onderhandelingen voorafgaand aan het sluiten van een overeenkomst een kennelijk nauwere band heeft met een ander dan het onder a) en b) bedoelde land, is het recht van dat andere land van toepassing.

Artikel 13

Toepasselijkheid van artikel 8

Voor de toepassing van dit hoofdstuk is artikel 8 van toepassing op de niet-contractuele verbintenis die voortvloeit uit een inbreuk op een intellectuele-eigendomsrecht.

HOOFDSTUK IV

RECHTSKEUZE DOOR DE PARTIJEN

Artikel 14

Rechtskeuze door de partijen

1. Partijen kunnen overeenkomen om niet-contractuele verbintenissen aan het door hen gekozen recht te onderwerpen:

- bij overeenkomst die zij sluiten nadat de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan;
of

- indien elk van hen handelsactiviteiten verricht, tevens bij een beding dat zij vrijelijk overeengekomen zijn voordat de schadeveroorzakende gebeurtenis zich heeft voorgedaan.

De keuze moet uitdrukkelijk geschieden of voldoende duidelijk blijken uit de omstandigheden van het geval. De keuze laat de rechten van derden onverlet.

2. Indien alle op het tijdstip van de schadeveroorzakende gebeurtenis mogelijke aanknopingspunten zich in een ander land bevinden dan dat waarvan het recht is gekozen, laat de rechtskeuze de toepassing van de rechtsregels van dat andere land, waarvan niet bij overeenkomst kan worden afgeweken, onverlet.

3. Indien alle op het tijdstip van de schadeveroorzakende gebeurtenis mogelijke aanknopingspunten zich in een of meer lidstaten bevinden, laat de keuze door de partijen van het recht van een niet-lidstaat de toepassing van de bepalingen van het Gemeenschapsrecht waarvan niet bij overeenkomst kan worden afgeweken, in voorkomend geval zoals deze in de lidstaat van de rechter zijn geïmplementeerd, onverlet.

HOOFDSTUK V

GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS

Artikel 15

Werkingsfeer van het toepasselijke recht

Het recht dat krachtens deze verordening op de niet-contractuele verbintenis van toepassing is, regelt met name:

- de grond en de omvang van de aansprakelijkheid, waaronder begrepen het vaststellen wie voor een handeling aansprakelijk gesteld kan worden;
- de gronden tot uitsluiting van aansprakelijkheid, alsook elke beperking en verdeling van de aansprakelijkheid;
- het bestaan, de aard en de begroting van de schade of het gevorderde;
- de maatregelen die de rechter, binnen de grenzen van zijn procesrechtelijke bevoegdheid, kan treffen om letsel of schade te voorkomen, te beperken of te laten vergoeden;
- de mogelijkheid tot overdracht van het recht om schadevergoeding of schadeloosstelling te eisen, waaronder begrepen erfopvolging;
- het bepalen wie recht heeft op vergoeding van de persoonlijk geleden schade;
- de aansprakelijkheid voor handelingen van anderen;
- de wijze van tenietgaan van de verbintenis, alsmede de verjaring en het verval, waaronder begrepen de aanvang, de stuiting, en de schorsing van de verjarings –of vervaltermijn.

Artikel 16

Bepalingen van bijzonder dwingend recht

De bepalingen van deze verordening laten onverlet de toepassing van de rechtsregels van het land van de rechter die, ongeacht het recht dat op de niet-contractuele verbintenis van toepassing is, ter zake een dwingend karakter hebben.

*Artikel 17***Veiligheidsvoorschriften en gedragsregels**

Bij de beoordeling van het gedrag van de persoon wiens aansprakelijkheid in het geding is, moet feitelijk en in passende mate rekening worden gehouden met de veiligheidsvoorschriften en gedragsregels die van kracht zijn op het tijdstip en de plaats van de gebeurtenis welke de aansprakelijkheid veroorzaakt.

*Artikel 18***Rechtstreekse vordering op de verzekeraar van de aansprakelijke persoon**

Degene die schade heeft geleden kan zijn vordering rechtstreeks tegen de verzekeraar van de aansprakelijke persoon instellen, indien het op de niet-contractuele verbintenis toepasselijke recht of het op het verzekeringscontract toepasselijke recht hierin voorziet.

*Artikel 19***Subrogatie**

In het geval dat een persoon („de schuldeiser”) een niet-contractuele vordering heeft jegens een andere persoon („de schuldenaar”) en een derde verplicht is de schuldeiser te voldoen of de schuldeiser reeds heeft voldaan, bepaalt het recht dat op de verplichting van de derde jegens de schuldeiser van toepassing is, of en in welke mate de derde tegen de schuldenaar de rechten kan uitoefenen die de schuldeiser jegens de schuldenaar heeft overeenkomstig het recht dat op hun betrekkingen van toepassing is.

*Artikel 20***Meervoudige aansprakelijkheid**

In het geval dat een schuldeiser een vordering heeft op verscheidene voor dezelfde vordering aansprakelijke schuldenaren, van wie er een de schuld reeds geheel of gedeeltelijk heeft voldaan, wordt het recht van deze schuldenaar om van de andere schuldenaren vergoeding te eisen beheerst door het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis van deze schuldenaar jegens de schuldeiser.

*Artikel 21***Vorm**

Een eenzijdige rechtshandeling met betrekking tot een niet-contractuele verbintenis is naar de vorm geldig, indien zij voldoet aan de vormvereisten van het recht dat op de niet-contractuele verbintenis van toepassing is, of van het recht van het land waar deze rechtshandeling is verricht.

*Artikel 22***Bewijs**

1. Het recht dat van toepassing is op de niet-contractuele verbintenis krachtens deze verordening is van toepassing voor

zover het ter zake van niet-contractuele verbintenissen wettelijke vermoedens vestigt of de bewijslast regelt.

2. Rechtshandelingen kunnen worden bewezen door ieder middel dat is toegelaten door het recht van het land van de rechter of voor zover het bewijs kan worden geleverd voor de rechter bij wie de zaak aanhangig is, door een van de in artikel 21 bedoelde rechtsstelsels volgens hetwelk de rechtshandeling naar de vorm geldig is

HOOFDSTUK VI

OVERIGE BEPALINGEN*Artikel 23***Gelijkstelling met de gewone verblijfplaats**

1. In deze verordening wordt onder de gewone verblijfplaats van een vennootschap, vereniging of rechtspersoon verstaan, de plaats waar zich de hoofdvestiging bevindt.

Indien de schadeveroorzakende gebeurtenis of de schade zich voordoet bij de exploitatie van een dochteronderneming, bijkantoor of een andere vestiging, geldt de locatie van de dochteronderneming, het bijkantoor of de andere vestiging als gewone verblijfplaats.

2. In deze verordening wordt onder de gewone verblijfplaats van een natuurlijk persoon bij de uitoefening van zijn beroep verstaan, de voornaamste plaats van bedrijvigheid.

*Artikel 24***Uitsluiting van herverwijzing**

Waar deze verordening de toepassing van het recht van een land voorschrijft, worden daaronder verstaan de rechtsregels die in dat land gelden, met uitsluiting van de regels van het internationaal privaatrecht.

*Artikel 25***Staten met meerdere rechtsstelsels**

1. In het geval van een staat die meerdere territoriale eenheden telt welke ieder hun eigen rechtsregels inzake niet-contractuele verbintenissen bezitten, wordt voor het bepalen van het overeenkomstig deze verordening toe te passen recht elke territoriale eenheid als een land beschouwd.

2. Een lidstaat die verschillende territoriale eenheden met eigen rechtsregels inzake niet-contractuele verbintenissen telt, is niet verplicht deze verordening toe te passen in de gevallen waarin uitsluitend rechtsregels van deze territoriale eenheden voor toepassing in aanmerking komen.

*Artikel 26***Openbare orde van het land van de rechter**

De toepassing van een bepaling van het door deze verordening aangewezen recht kan slechts terzijde worden gesteld, indien deze toepassing kennelijk onverenigbaar is met de openbare orde van het land van de rechter.

*Artikel 27***Verhouding tot andere bepalingen van Gemeenschapsrecht**

Deze verordening laat onverlet de toepassing van de in de bepalingen van Gemeenschapsrecht vervatte en op bepaalde gebieden geldende regels inzake het toepasselijke recht op niet-contractuele verbintenissen.

*Artikel 28***Verhouding tot bestaande internationale overeenkomsten**

1. Deze verordening laat onverlet de toepassing van internationale overeenkomsten waarbij een of meer lidstaten op het tijdstip van de vaststelling van de verordening partij zijn en die regels bevatten inzake het toepasselijke recht op niet-contractuele verbintenissen.

2. Deze verordening heeft echter tussen de lidstaten voorrang op uitsluitend tussen lidstaten gesloten overeenkomsten, voor zover deze betrekking hebben op aangelegenheden waarop deze verordening van toepassing is.

HOOFDSTUK VII

SLOTBEPALINGEN*Artikel 29***Lijst van overeenkomsten**

1. De lijst van de in artikel 28, lid 1, bedoelde overeenkomsten wordt door de lidstaten uiterlijk op ... (*) aan de Commissie bezorgd. Zij delen aan de Commissie elke na die datum gedane opzegging van een overeenkomst mee.

2. Binnen zes maanden na ontvangst ervan maakt de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekend:

- i) de in artikel 28, lid 1, bedoelde lijst van overeenkomsten;
- ii) de opzeggingen van bovengenoemde overeenkomsten.

*Artikel 30***Herzieningsclausule**

Uiterlijk ... (**) brengt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité verslag uit over de toepassing ervan. Het verslag gaat indien nodig vergezeld van voorstellen tot aanpassing van de verordening. In het verslag wordt in het bijzonder aandacht besteed aan niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit verkeersongevallen en uit inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonslijksrechten, met inbegrip van laster.

*Artikel 31***Temporele toepassing**

Deze verordening is van toepassing op schadeveroorzakende gebeurtenissen die zich voordoen na de inwerkingtreding van de verordening.

*Artikel 32***Inwerkingtreding**

Zij is van toepassing met ingang van ... (***), met uitzondering van artikel 29, dat van toepassing is met ingang van ... (*).

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

(*) Twaalf maanden na de aanneming van deze verordening.

(**) Vier jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

(***) 18 maanden na de aanneming.

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Raad heeft op 1-2 juni 2006 algemene overeenstemming bereikt over de tekst van de ontwerp-verordening betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen. Dit heeft geleid tot de vaststelling van een gemeenschappelijk standpunt op 25 september 2006 in het kader van de medebeslissingsprocedure.

De Raad heeft zijn besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen genomen. De delegaties van Estland en Letland stemden tegen wegens hun voorbehoud bij artikel 9 inzake collectieve actie bij arbeidsconflicten en de gevolgen daarvan voor de vrije dienstverrichting. ⁽¹⁾

Bij de vaststelling van zijn standpunt heeft de Raad rekening gehouden met het advies dat het Europees Parlement in eerste lezing heeft uitgebracht op 6 juli 2005. ⁽²⁾

Met dit voorstel wordt beoogd een eenvormige reeks rechtsregels vast te stellen die van toepassing zijn op niet-contractuele verbintenissen, ongeacht in welk land een geding bij de rechter aanhangig wordt gemaakt. Dit moet tot meer rechtszekerheid leiden, en de voorspelbaarheid van de uitslag van juridische geschillen en het vrije verkeer van vonnissen verbeteren.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

I. Algemeen

Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad stemt in grote mate overeen met het oorspronkelijke Commissievoorstel, als gewijzigd bij het gewijzigde voorstel dat op 22 februari 2006 bij de Raad is ingediend ⁽³⁾.

De belangrijkste wijzigingen in de tekst zijn de volgende:

1. In vergelijking met het oorspronkelijke Commissievoorstel is het toepassingsgebied van het instrument verduidelijkt en verder uitgewerkt. Burgerlijke en handelszaken bestrijken niet de aansprakelijkheid van de staat wegens een handeling of nalaten in de uitoefening van het openbaar gezag („*acta jure imperii*”). Een extra uitsluiting is toegevoegd aan artikel 1, lid 2, onder g), om de besprekingen en het definitieve compromis betreffende inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten weer te geven.
2. De verordening volgt dezelfde logica als het oorspronkelijke Commissievoorstel in die zin dat in de verordening een algemene regel wordt gesteld voor het recht dat van toepassing is op een onrechtmatige daad. De algemene regel is dat het recht van het land waar de schade zich heeft voorgedaan, wordt toegepast. Dat is in vergelijking met het oorspronkelijke Commissievoorstel niet veranderd. Artikel 4, lid 2, vormt een uitzondering op dit algemene beginsel, doordat het voor het geval dat beide partijen hun gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben, een bijzondere band creëert. Artikel 4, lid 3, dient te worden opgevat als een ontsnappingsclausule ten opzichte van artikel 4, leden 1 en 2, voor het geval dat uit alle omstandigheden van het geval blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een andere lidstaat.

Principieel moet de algemene regel gelden voor alle niet-contractuele verbintenissen die onder de verordening vallen. Alleen in een beperkt aantal, naar behoren gemotiveerde, omstandigheden moet van de algemene regel worden afgeweken en moeten bijzondere regels worden toegepast. Overeenkomstig de voorwaarden van artikel 14 kunnen de partijen overeenkomen om niet-contractuele verbintenissen aan het door hen gekozen recht te onderwerpen.
3. In vergelijking met het oorspronkelijke Commissievoorstel is het toepassingsgebied van de bijzondere regels verder verduidelijkt om de praktische toepassing ervan te vergemakkelijken. De verordening bevat momenteel bijzondere regels inzake productaansprakelijkheid, oneerlijke concurrentie, milieuschade, inbreuken op intellectuele-eigendomsrechten en collectieve actie bij arbeidsconflicten.
4. Vele delegaties hadden problemen met de besprekingen over inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten. De Raad heeft talrijke besprekingen over dit punt gevoerd en alle opties op de onderhandelingstafel zorgvuldig in overweging genomen, ook het voorstel van het Europees Parlement.

⁽¹⁾ Zie nota I/A-punt 12219/2006 CODEC 838 JUSTCIV 181.

⁽²⁾ Zie 10812/05 CODEC 590 JUSTCIV 132.

⁽³⁾ Zie 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Desalniettemin heeft de Raad, bij wijze van definitief compromis en in een poging om de strijdige belangen te verzoenen, besloten de bijzondere regel inzake inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten in dit stadium te schrappen. Derhalve worden dergelijke aangelegenheden momenteel bij artikel 1, lid 2, onder g), uitgesloten van het toepassingsgebied van de verordening.

Dit artikel moet echter in combinatie met artikel 30 worden gelezen. In de herzieningsclausule, die door het Europees Parlement is voorgesteld en momenteel is vervat in artikel 30, is bepaald dat de Commissie uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van de verordening een verslag moet indienen. In dit verslag moeten met name niet-contractuele verbintenissen worden belicht die voortvloeien uit een inbreuk op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten, met inbegrip van laster.

5. In tegenstelling tot het oorspronkelijke Commissievoorstel bevat de verordening nu ook een regel inzake collectieve actie bij arbeidsconflicten conform het voorstel van het Europees Parlement. Om een evenwicht tot stand te brengen tussen de belangen van werknemers en werkgevers bestaat deze regel erin het recht van het land waar de actie is ondernomen toe te passen. Twee delegaties hadden het echter zo moeilijk met deze bepaling dat zij tegen het gemeenschappelijk standpunt hebben gestemd.
6. Het oorspronkelijke Commissievoorstel bevatte een bepaling betreffende niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit andere handelingen dan onrechtmatige daden. De verordening bevat nu een specifiek hoofdstuk met aparte bepalingen inzake ongerechtvaardigde verrijking, zaakwaarneming en precontractuele aansprakelijkheid.
7. De artikelen betreffende bepalingen van bijzonder dwingend recht, de verhouding tot andere bepalingen van Gemeenschapsrecht en de verhouding tot bestaande internationale overeenkomsten zijn verder vereenvoudigd.
8. De verordening bevat nu, zoals gevraagd door het Europees Parlement, een herzieningsclausule, waarbij de Commissie wordt verplicht aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité verslag uit te brengen over de toepassing van de verordening. In het verslag moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit verkeersongevallen en uit inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten, met inbegrip van laster.

Andere wijzigingen hebben meer betrekking op de formulering en zijn aangebracht om de tekst leesbaarder te maken.

Na bijwerking door de juristen/vertalers zijn de tekst en de overwegingen vernummerd. De bijlage bevat een tabel met de respectieve nummers van het gemeenschappelijk standpunt en daarnaast de overeenkomstige nummers van het oorspronkelijke voorstel.

2. Amendementen van het Parlement

De Raad heeft vele van de amendementen van het Europees Parlement aanvaard. In een aantal gevallen echter is uit de besprekingen in de Raad en de bijwerking van de tekst door de juristen/vertalers gebleken dat er een aantal technische verduidelijkingen nodig waren. Om te garanderen dat de overwegingen overeenstemmen met de bepalingen van de verordening, werden zij aangepast en geactualiseerd.

De wijzigingen in de artikelen 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 28 en 30 vereisen aanvullende overwegingen.

De overwegingen 1-5 zijn geactualiseerd om rekening te houden met de laatste ontwikkelingen op politiek niveau. Dienovereenkomstig is de verwijzing naar het actieplan van 1998 vervangen door richtsnoeren die zijn vervat in het door de Europese Raad in 2004 aangenomen Haags Programma.

a) Volledig aanvaarde amendementen

De amendementen 12, 17, 21, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 51, 52 en de mondelinge amendementen kunnen worden aanvaard zoals zij door het Parlement zijn voorgesteld, omdat zij tot de duidelijkheid en de samenhang van het instrument of tot detailkwesties bijdragen.

b) Inhoudelijk aanvaarde amendementen

De amendementen 2, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 31, 34, 38, 45 en 54 zijn in beginsel na herformulering aanvaardbaar.

Amendement 2 is in de huidige overwegingen (29) en (31) opgenomen.

Amendement 15 is inhoudelijk overgenomen in overweging (24).

De in **amendement 18** voorgestelde wijzigingen zijn inhoudelijk weergegeven in de artikelen 2 en 1, lid 1.

De amendementen 19 en 20 zijn opgenomen in de tekst van artikel 1, lid 2, onder b) en onder d). De formulering is echter vereenvoudigd, met name ingevolge de invoeging van artikel 2.

Amendement 23 wordt inhoudelijk aanvaard. De Raad acht dit amendement echter overbodig, gezien de wijzigingen die zijn aangebracht in overweging (9) en artikel 1, lid 1.

De Raad is van oordeel dat de in **amendement 24** voorgestelde wijzigingen inhoudelijk zijn vervat in de wijzigingen die in de artikelen 16, 26 en 27, en in overweging (31) zijn aangebracht.

Het beginsel van de **amendementen 28 en 34**, die de structuur en de titel van de afdelingen wijzigen, is voor de Raad aanvaardbaar. De Raad is van mening dat dit wordt weergegeven in de huidige structuur van de verordening, die is verdeeld in Hoofdstuk I — Toepassingsgebied, Hoofdstuk II — Onrechtmatige daad, Hoofdstuk III — Ongerechtvaardigde verrijking, zaakwaarneming en precontractuele aansprakelijkheid, Hoofdstuk IV — Rechtskeuze door de partijen en Hoofdstuk V — Gemeenschappelijke regels, en hetzelfde doel heeft.

Bij **amendement 31** wordt een nieuwe bepaling inzake collectieve actie ingevoerd. Dit is in overeenstemming met de onderhandelingen in de Raad. De inhoud van de regel is echter verder uitgewerkt in artikel 9 en in de overwegingen (24) en (25).

Amendement 38 is inhoudelijk overgenomen in artikel 14. De Raad heeft echter getracht de formulering te vereenvoudigen en flexibeler te maken.

Amendement 46 is inhoudelijk overgenomen in artikel 18.

c) *Gedeeltelijk aanvaarde amendementen*

De amendementen 3, 14, 25, 26, 36, 44, 53 en 54 kunnen gedeeltelijk worden aanvaard.

Amendement 3 is slechts gedeeltelijk aanvaardbaar omdat de overweging betrekking heeft op artikel 4 en amendement 26 betreffende artikel 4 niet volledig wordt aanvaard. De eerste zin van het amendement wordt inhoudelijk weergegeven in de huidige tekst van de overwegingen (13) en (14). Het laatste deel van het amendement wordt weergegeven in de huidige tekst van overweging (28).

In **amendement 14** wordt voorgesteld ten eerste de woorden „indien passend” toe te voegen om de beoordelingsvrijheid van de rechter te benadrukken, en ten tweede deze mogelijkheid uit te sluiten bij inbreuken op de persoonlijke levenssfeer en oneerlijke concurrentie. Hoewel de Raad het eerste deel van het amendement kan aanvaarden, zijn inbreuken op de persoonlijke levenssfeer uitgesloten van het toepassingsgebied, en de Raad ziet geen gegronde reden om een uitzondering te maken voor gevallen van oneerlijke concurrentie.

Amendement 25 is in beginsel aanvaardbaar. De voorwaarden voor een keuze *ex ante* moeten echter volgens de Raad in duidelijke en ondubbelzinnige termen worden vastgelegd.

Amendement 26 heeft betrekking op de algemene regel van artikel 4.

De voorgestelde wijzigingen met betrekking tot artikel 4, lid 1, zijn aanvaardbaar voor de Raad.

De wijzigingen in lid 2 kan de Raad echter niet aanvaarden. Lid 2 voert een bijzondere regel in voor verkeersongevallen, die de niet-contractuele verbintenis enerzijds en het bedrag van de schadevergoeding anderzijds aan twee verschillende rechtssystemen onderwerpt. Zoals de Commissie in haar herziene voorstel⁽¹⁾ heeft verklaard, wijkt een dergelijke oplossing af van het in de lidstaten geldende positieve recht en kan zij derhalve niet zonder diepgaand en voorafgaand onderzoek worden aangenomen. Daarom wordt voorgesteld om deze kwestie meer gedetailleerd te bestuderen in het kader van het in artikel 30 bedoelde verslag.

⁽¹⁾ Zie 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Artikel 4, lid 3, dient te worden opgevat als een ontsnappingsclausule ten opzichte van artikel 4, leden 1 en 2, voor het geval dat uit alle omstandigheden van het geval blijkt dat de onrechtmatige daad een kennelijk nauwere band heeft met een andere lidstaat. In het licht hiervan ziet de Raad geen noodzaak om specifieke factoren op te sommen.

Amendement 36 heeft betrekking op het nieuwe artikel 10. Hoewel de voorgestelde wijzigingen in beginsel aanvaardbaar zijn, is de Raad van oordeel dat het recht van het land waar de verrijking zich heeft voorgedaan, een passender aanknopingspunt is ingeval niet op basis van artikel 10, lid 1 of lid 2, kan worden bepaald welk recht van toepassing is.

Het eerste deel van **amendement 44** is aanvaardbaar voor de Raad. In de loop van de besprekingen is echter overeengekomen om lid 2, dat voor bepaalde lidstaten fundamentele problemen zou opleveren, te schrappen, en de Raad kan dit deel van het amendement derhalve niet aanvaarden.

Amendement 53 wordt gedeeltelijk aanvaard. De Raad acht het wenselijker dat de verordening automatisch voorrang zou hebben op uitsluitend tussen twee of meer lidstaten gesloten overeenkomsten, voor zover deze betrekking hebben op aangelegenheden waarop deze verordening van toepassing is. De voorgestelde wijziging van artikel 28, lid 3, wordt niet aanvaard, aangezien het Verdrag van Den Haag in een specifieke regeling voor verkeersongevallen voorziet en vele van de lidstaten die partij zijn bij het Verdrag de wens hebben geuit om deze regeling te behouden. In dit verband dient rekening te worden gehouden met de herzieningsclausule in artikel 30, die een specifieke verwijzing naar verkeersongevallen bevat.

De Raad is ingenomen met de in **amendement 54** voorgestelde herzieningsclausule. Hij suggereert evenwel dat een meer generieke herzieningsclausule passender zou zijn om een doeltreffende beoordeling in het kader van de bestaande bevoegdheden te garanderen (zie artikel 30).

d) Niet overgenomen amendementen

De amendementen 1, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 27, 29, 32, 33, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 56 en 57 worden verworpen.

In **amendement 1** wordt verwezen naar de verordening „Rome I”. Totdat de verordening wordt aangenomen, is het echter beter te verwijzen naar het bestaande Verdrag van Rome I van 1980 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst.

Amendement 4 heeft betrekking op de voorgestelde wijzigingen van de algemene regel (amendement 26). Aangezien amendement 26 gedeeltelijk verworpen is, moeten ook de overeenkomstige wijzigingen van de overweging worden verworpen.

Gezien de wijzigingen die in het toepassingsgebied van de verordening zijn aangebracht, ziet de Raad geen reden om **amendement 5** over te nemen.

De amendementen 6, 8, 11 en 13 behelzen een aanpassing van de overwegingen ingevolge de schrapping van verscheidene bijzondere regels uit de verordening zoals voorgesteld in de amendementen 27 (productaansprakelijkheid), 29 (oneerlijke concurrentie en daden die de vrije concurrentie beperken) en 33 (milieu-inbreuken). De Raad kan de schrapping van deze bijzondere regels niet aanvaarden; derhalve moeten ook de desbetreffende amendementen op de overwegingen worden verworpen. De Raad heeft echter een inspanning gedaan om de werkingssfeer van deze bijzondere regels duidelijk te omschrijven, teneinde de praktische toepassing ervan te vergemakkelijken.

De amendementen 10 en 56 moeten worden verworpen, aangezien niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten, met inbegrip van laster, van het toepassingsgebied van de verordening zijn uitgesloten.

Amendement 16 is niet aanvaardbaar voor de Raad, aangezien de Raad amendement 42, waarmee dit amendement overeenstemt, verworpt.

Met **amendement 27** wordt beoogd de bijzondere regel inzake productaansprakelijkheid te schrappen. Volgens de Raad maakt de toepassing van de algemene regels in gevallen van productaansprakelijkheid het niet mogelijk om met een redelijke zekerheid te voorspellen wel recht van toepassing zal zijn. Een systeem van hiërarchisch geordende aanknopingspunten, in combinatie met een clausule inzake voorspelbaarheid, lijkt met het oog op deze doelstelling een evenwichtige oplossing te bieden.

In **amendement 29** wordt voorgesteld de bijzondere regel inzake oneerlijke concurrentie te schrappen. Voor de Raad is dit onaanvaardbaar. De regel in artikel 6 is niet een uitzondering op de algemene regel van artikel 4, lid 1, maar eerder een toelichting daarop, teneinde te bepalen waar de schade zich heeft voorgedaan. Inzake oneerlijke concurrentie dient de regel bescherming te bieden aan concurrenten, consumenten en het publiek in het algemeen, en tevens garant te staan voor het goed functioneren van de markteconomie. Deze doelstellingen zijn in het algemeen te bereiken door aanknopingspunt bij de plaats waar de concurrentieverhoudingen of de gezamenlijke belangen van de consumenten worden aangetast, of in geval van beperking van de mededinging, het land waar de beperking gevolgen heeft of kan hebben. Onder niet-contractuele verbintenissen die voortvloeien uit beperking van de mededinging, in de zin van artikel 6, lid 3, moeten zowel inbreuken op communautaire als op nationale mededingingsregels worden verstaan.

Amendement 32 houdt verband met amendement 26, dat door de Raad is verworpen voor zover het betrekking heeft op verkeersongevallen. Om dezelfde redenen als hierboven wordt dit amendement verworpen.

De Raad kan de in **amendement 33** voorgestelde schrapping van de bijzondere regel voor milieuschade niet aanvaarden. De voorgestelde regel stemt overeen met het door de Gemeenschap aangenomen beginsel „de vervuiler betaalt”, dat reeds in verschillende lidstaten van kracht is.

De Raad kan **amendement 41** niet aanvaarden, aangezien dit in strijd zou lijken te zijn met de in amendement 40 voorgestelde wijzigingen, die de Raad wel aanvaardt.

In de **amendementen 42 en 43** wordt de kwestie van de toepassing door de rechter van vreemd recht behandeld. De Raad verworpt deze amendementen, aangezien deze aangelegenheid in een andere context moet worden behandeld.

Aangezien amendement 22 is aanvaard, acht de Raad **amendement 47** overbodig.

De Raad vindt de verduidelijking in artikel 23, lid 2, voldoende wat betreft natuurlijke personen bij de uitoefening van hun beroep. Derhalve wordt **amendement 49** verworpen.

Amendement 50 strekt ertoe het begrip openbare orde te verduidelijken. Momenteel is het moeilijk gemeenschappelijke criteria en referentie-instrumenten voor het definiëren van openbare orde vast te stellen. Daarom wordt amendement 50 verworpen.

Amendement 57 heeft betrekking op artikel 6 van het oorspronkelijke Commissievoorstel. De Raad heeft talrijke besprekingen over dit punt gevoerd en alle opties op de onderhandelingstafel zorgvuldig in overweging genomen, ook de door het Europees Parlement voorgestelde oplossing. Niettemin stelt de Raad, bij wijze van definitief compromis en in een poging om de strijdige belangen te verzoenen, voor om de bijzondere regel inzake inbreuken op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten in dit stadium te schrappen. Amendement 57 moet bijgevolg worden verworpen. In plaats daarvan wordt in artikel 1, lid 2, onder g), in een uitsluiting van de werkingssfeer voorzien.

Dit artikel moet echter in combinatie met artikel 30 worden gelezen. In de herzieningsclausule van artikel 30 is bepaald dat de Commissie uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van de verordening een verslag moet indienen. In dit verslag moeten met name niet-contractuele verbintenissen worden belicht die voortvloeien uit een inbreuk op de persoonlijke levenssfeer of op de persoonlijkheidsrechten, met inbegrip van laster.

III. CONCLUSIE

De Raad is van mening dat met de tekst van het gemeenschappelijk standpunt inzake de verordening betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen een evenwichtig systeem van collisionregels op het gebied van niet-contractuele verbintenissen wordt opgezet en de gewenste eenvormigheid van de toepasselijke rechtsregels wordt bereikt. Voorts stemt het gemeenschappelijk standpunt in grote lijnen overeen met het oorspronkelijke Commissievoorstel en het advies van het Europees Parlement.

BIJLAGE

CONCORDANTIETABEL

Oorspronkelijk Commissievoorstel	Gemeenschappelijk standpunt van de Raad
Overweging (1)	Overweging (1)
nieuw	Overweging (2)
Overweging (2)	geschrapt
Overweging (3)	Overweging (3)
nieuw	Overweging (4)
nieuw	Overweging (5)
Overweging (4)	Overweging (6)
Overweging (5)	Overweging (7)
nieuw	Overweging (8)
nieuw	Overweging (9)
nieuw	Overweging (10)
nieuw	Overweging (11)
Overweging (6)	Overweging (12)
Overweging (7)	Overweging (13)
Overweging (8)	Overweging (14)
nieuw	Overweging (15)
nieuw	Overweging (16)
Overweging (9)	Overweging (17)
Overweging (10)	Overweging (18)
Overweging (11)	Overweging (19)
nieuw	Overweging (20)
nieuw	Overweging (21)
Overweging (12)	geschrapt
Overweging (13)	Overweging (22)
Overweging (14)	Overweging (23)
nieuw	Overweging (24)
nieuw	Overweging (25)
Overweging (15)	Overweging (26)
nieuw	Overweging (27)
Overweging (16)	Overweging (28)
Overweging (17)	Overweging (29)
Overweging (18)	Overweging (30)
Overweging (19)	Overweging (31)

Oorspronkelijk Commissievoorstel	Gemeenschappelijk standpunt van de Raad
Overweging (20)	Overweging (32)
nieuw	Overweging (33)
Overweging (21)	Overweging (34)
Overweging (22)	Overweging (35)
Overweging (23)	Overweging (36)
Artikel 1	Artikel 1
nieuw	Artikel 2
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 4
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5	Artikel 6
Artikel 6	geschrapt
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
nieuw	Artikel 9
Artikel 9, lid 1	Artikel 12
Artikel 9, lid 2	Artikel 10, lid 2; 11, lid 2; 12, lid 2, onder b)
Artikel 9, lid 3	Artikel 10
Artikel 9, lid 4	Artikel 11
Artikel 9, lid 5	Artikel 10, lid 4; 11, lid 4; 12, lid 2, onder c)
Artikel 9, lid 6	Artikel 13
Artikel 10	Artikel 14
Artikel 11	Artikel 15
Artikel 12	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17
Artikel 14	Artikel 18
Artikel 15, lid 1	Artikel 19
Artikel 15, lid 2	Artikel 20
Artikel 16	Artikel 21
Artikel 17	Artikel 22
Artikel 18	geschrapt
Artikel 19	Artikel 23
Artikel 20	Artikel 24

Oorspronkelijk Commissievoorstel	Gemeenschappelijk standpunt van de Raad
Artikel 21	Artikel 25
Artikel 22	Artikel 26
Artikel 23	Artikel 27
Artikel 24	geschrapt
Artikel 25	Artikel 28
Artikel 26	Artikel 29
nieuw	Artikel 30
Artikel 27, alinea 2	Artikel 31
Artikel 27, alinea's 1 en 3	Artikel 32