



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 63

(2008–2009)

Om lov om endringer i jernbaneloven,
jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold og bakgrunn for lovforslaget	5	4.2.2	Forslaget i høringen og høringsinstansenes merknader	22
2	Høring	7	4.2.3	Departementets vurderinger og forslag	24
2.1	Endringer i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven for å implementere passasjerrettighetsforordningen i norsk rett	7	5	Gjeldende rett og forslag i høringsnotatet for å implementere lokomotivførerdirektivet	26
2.2	Endringer i jernbaneloven for å implementere lokomotivførerdirektivet i norsk rett ..	7	5.1	Gjeldende rett	26
			5.2	Forslag i høringen og høringsinstansenes merknader	26
			5.3	Samferdselsdepartementets vurderinger	28
3	Nærmere om innholdet i EU-rettsaktene	9	6	Økonomiske og administrative konsekvenser	30
3.1	Passasjerrettighetsforordningen	9	6.1	Passasjerrettighetsforordningen	30
3.2	Lokomotivførerdirektivet	14	6.2	Lokomotivdirektivet	31
4	Gjeldende rett og forslag til endringer i høringsnotatet for å implementere passasjerrettighetsforordningen	18	7	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget	33
4.1	Gjeldende rett og forslag i høringsnotatet for å implementere passasjerrettighetsforordningen i jernbaneloven	18	7.1	Jernbaneloven	33
4.1.1	Gjeldende rett – jernbaneloven	18	7.2	Jernbaneansvarsloven og COTIF-loven	34
4.1.2	Forslag i høringen og høringsinstansenes merknader	18		Forslag til lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven	36
4.1.3	Samferdselsdepartementets vurderinger	20	Vedlegg		
4.2	Særlig om artiklene 11 til 14 – reglene om erstatningsansvaret for skade på passasjerer og reisegods	21	1	Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (uoffisiell norsk oversettelse)	38
4.2.1	Gjeldende rett – jernbaneansvarsloven og COTIF-loven	21			

Ot.prp. nr. 63

(2008–2009)

Om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 3. april 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold og bakgrunn for lovforslaget

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag til endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven.

For det første gjennomfører forslaget forordning nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (passasjerrettighetsforordningen) som ventes å bli tatt inn i EØS-avtalen. En uoffisiell norsk oversettelse av forordningen følger som vedlegg til proposisjonen.

Passasjerrettighetsforordningen inneholder meget detaljerte bestemmelser om bl.a. informasjon, kjøp av billetter, erstatning ved forsinkelser og tapt korrespondanse, assistanse mv. for funksjonshemmede og bevegelseshemmede, kvalitetsstandarder, krav om at jernbaneforetakene skal etablere klageordning og om håndhevelse av forordningen. For å kunne gjennomføre forordningen i norsk rett foreslår Samferdselsdepartementet at det tas inn en ny § 7 c i jernbaneloven som gir Kongen myndighet til å gi forskrift om gjennomføring og utfylling av passasjerrettighetsforordningen med senere endringer, herunder om gebyrer for etablering og drift av klageordning.

Det foreslås videre slike endringer i bestemmel-

sene i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbanevirksomhetens ansvar for passasjerer og deres reisegods (jernbaneansvarsloven), som forordningen krever, ved at det gjøres unntak fra jernbaneansvarslovens regler for slik befordring som er omfattet av forordningen. Det foreslås også slike endringer i lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-loven), som regulerer jernbaneansvaret for internasjonale reiser som forordningen krever.

I jernbaneansvarsloven foreslås i tillegg regler som på et par punkter supplerer forordningens regler om passasjeransvaret for å unngå at jernbanepassasjerenes erstatningsrettslige vern svekkes på viktige punkter. Forordningen artikkel 11 inneholder en henvisning til supplerende regler i nasjonal rett. Departementet legger til grunn at artikkel 11 med dette åpner for at man kan beholde nasjonale regler som gir et sterkere erstatningsrettslig vern av passasjerene enn forordningens regler.

For det andre inneholder forslaget endringer og presiseringer i jernbaneloven for å kunne implementere direktiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører loko-

motiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (lokomotivførerdirektivet). Direktivet ble tatt inn i EØS-avtalen 5. februar 2009 med forbehold om Stortingets samtykke, jf. St.prp. nr. 48 (2008-2009).

For å gjennomføre direktivet i norsk rett foreslås det en hjemmel til å kunne godkjenne leger, psykologer mv. samt til å godkjenne personer og opplæringsinstitusjoner o.a. som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. I tillegg foreslås det enkelte justeringer i bestemmelsene om

sertifisering og tilbakekall av sertifikater, slik at disse bestemmelsene legges mer opp til ordlyden i direktivet. Det foreslås også en presisering slik at det klart fremgår at tilsynsmyndigheten har hjemmel til å behandle bl.a. sensitive helseopplysninger mv. Disse forslagene er inntatt i jernbaneloven §§ 3d – 3 g. Videre foreslås det å utvide tilsynshjemmelen i § 11 og foreta en mindre presisering av lovens virkeområde i § 1.

2 Høring

2.1 Endringer i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven for å implementere passasjerrettighetsforordningen i norsk rett

Samferdselsdepartementet sendte 16. oktober 2008 ut et høringsnotat med forslag til endringer i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven for å kunne implementere passasjerrettighetsforordningen i norsk rett. Høringsfrist ble satt til 2. januar 2009. Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Barne- og likestillingsdepartementet
Finansdepartementet
Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Utenriksdepartementet

Akademikerne
Flytoget AS
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
HSH
Jernbaneverket
KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
Landsorganisasjonen i Norge
Norges Handikapforbund
Norsk jernbaneforbund
Norsk lokomotivmannsforbund
NSB AS
NSB Gjøvikbanen
NHO
Ofotbanen AS
Ruter AS
Statens jernbanetilsyn
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Følgende instanser har besvart henvendelsen og har vært positive til forslaget, ikke hatt særskilte merknader, eller opplyst at de ikke ønsker å avgi uttalelse i saken:

Akademikerne
Flytoget
Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
HSH
KS
LO
Norsk jernbaneforbund
Norsk lokomotivmannsforbund
NSB AS
NSB Gjøvikbanen AS
Nærings- og handelsdepartementet
NHO
Ofotbanen AS
Ruter AS
Statens jernbanetilsyn
Statens råd for likestilling av funksjonshemmede
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Utenriksdepartementet

Følgende instanser har hatt merknader til forslaget:

Barne- og likestillingsdepartementet
Finansdepartementet
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
Likestillings- og diskrimineringsombudet
Norges handikapforbund
Jernbaneverket
Statens råd for likestilling av funksjonshemmede

2.2 Endringer i jernbaneloven for å implementere lokomotivfører-direktivet i norsk rett

Samferdselsdepartementet sendte 30. oktober 2008 ut et høringsnotat med forslag til endringer i jernbaneloven for å kunne implementere lokomotivførerdirektivet i norsk rett. Høringsfrist ble satt til 2. januar 2009. Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet

Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kunnskapsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Utenriksdepartementet

Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Cargolink AS
CargoNet AS
Flytoget AS
Green Cargo AB
Hector Rail AB
Jernbaneverket
Landsorganisasjonen i Norge
Norges Ingeniør- og Teknologiorganisasjon
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Jernbaneklubb
Norsk Jernbaneklubb – Gamle Vossebanen
Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen
Norsk lokomotivmannsforbund
NSB AS
NSB Gjøvikbanen AS
Næringslivets Hovedorganisasjon
Ofotbanen AS
Peterson Rail AB

Railcare Tåg AB
Riksadvokaten
SJ AB
Statens jernbanetilsyn
Transportbrukernes fellesorganisasjon
Tågakeriet i Bergslagen AB
Valdresbanen AS
Veolia Transport Norge AS

Følgende instanser har besvart henvendelsen og har ikke hatt særskilte merknader til forslaget, eller opplyst at de ikke ønsker å avgi uttalelse i saken:

Utenriksdepartementet
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Riksadvokaten
NSB AS
NSB Gjøvikbanen
Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Landsorganisasjonen i Norge
Justisdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet

Følgende instanser har hatt merknader til forslaget:
Finansdepartementet
Statens jernbanetilsyn

3 Nærmere om innholdet i EU-rettsaktene

3.1 Passasjerrettighetsforordningen

Kapittel I Generelle bestemmelser

Forordningen får anvendelse på alle jernbanereiser og -tjenester i hele EU-området når de utføres av ett eller flere jernbaneforetak som har lisens iht. rådsdirektiv 95/18/EF (lisensdirektivet).

I norsk rett er lisenskravet etter lisensdirektivet regulert i forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften). Lisensforskriften regulerer i hovedsak det nasjonale jernbanenettet. Sporvei, tunnelbane, forstadsbane og annet som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet, reguleres derimot i forskrift 16. desember 2005 nr. 1489 om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor m.m. (tillatelsesforskriften). Slik jernbanevirksomhet opererer derfor ikke med lisens etter lisensdirektivet, og faller derved også utenfor virkeområdet til passasjerrettighetsforordningen, inkludert erstatningsreglene i kapittel III.

Med unntak av bestemmelsene i artikkel 9, 11, 12, 19, 20 pkt. 1 og 26 (kjøp av billetter, erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje, forsikring, samt bestemmelser som omhandler funksjonshemmedes reiser med tog, artikkel 2 pkt. 3), kan medlemsstatene på en transparent og ikke-diskriminerende måte *unnta fra å anvende forordningen på innenlands passasjertransport* med jernbane for en periode på høyst fem år, og med mulighet for forlengelse i ytterligere to femårs-perioder (artikkel 2 pkt. 4).

Med unntak av de ovennevnte bestemmelser, kan medlemsstatene også *unnta passasjertransport med jernbane i byer, forsteder og regioner* fra forordningen. For definisjon av byer, forsteder og regioner vises til direktiv 91/440/EF (Transport i byer og forsteder: transport utført for å møte transportbehovet i en bykjerne eller et byområde, samt transportbehov mellom denne bykjernen eller dette byområdet og forstedene). Ved anvendelse av disse definisjoner skal det tas hensyn til avstand, tjenestens hyppighet, antall faste stopp, det rullende materiellet, billettordninger, svingninger i antall passa-

sjerer mellom trafikksterke og trafikksvake perioder, togtype og rutetabell. Unntaket er ikke tidsbegrenset (artikkel 2 pkt. 5).

Norge vil ikke bruke muligheten som gis i forordningen til å gjøre unntak fra forordningens virkeområde. Forordningen vil derfor i sin helhet gjelde både nasjonal og internasjonal jernbanetransport i Norge. Beslutningen om ikke å gjøre unntak, er gjort på bakgrunn av uttalelser fra jernbanevirksomhetene etter at spørsmålet ble forelagt disse.

Kapittel II Transportkontrakt, informasjon og billetter

Vedrørende bestemmelser om *inngåelse av transportkontrakter* gjelder bilag A (CIV), del I og del II til den internasjonale jernbaneoverenskomsten COTIF som er tatt inn som vedlegg til forordningen (artikkel 4).

Det skal gis muligheter til å *ta med sykkel* på tog mot særskilt avgift om disse er lette å håndtere, hvis det ikke er til sjenanse og om det rullende materiellet tillater det (artikkel 5).

Jernbaneforetak m.fl. må *informere de reisende* før reisen starter om billigste reise, raskeste reise, service om bord og om tilgjengelighet for funksjonshemmede. Under reisen må jernbaneforetak informere om service om bord, neste stasjon, forsinkelser, sikkerhet mv. (artikkel 8, jf. vedlegg II).

Det stilles krav om hvordan *billetter* skal kunne kjøpes, for eksempel billettkontor, automat, om bord (med visse forbehold), internett etc., (artikkel 9).

Kapittel III Jernbaneforetakenes erstatningsansvar overfor passasjerer og reisegods

Jernbaneforetakenes erstatningsansvar overfor passasjerer og reisegods er regulert i passasjerrettighetsforordningen artikkel 11 til 14.

Artikkel 11

Etter artikkel 11 skal ansvaret for passasjerer og deres bagasje være regulert av Bilag I til forordningen, avdeling IV kapittel I, III og IV, avdeling VI og avdeling VII, men slik at reglene gjelder (i den

danske språkversjonen) «[m]ed forbehold af gældende national ret, hvorved passagerer indrømmes supplerende erstatning».

Bilag I består av utdrag av ensartede regler for avtalen om internasjonal transport av passasjerer og reisegods med jernbane (CIV), Bilag A til Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, som er endret ved protokollen om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 3. juni 1999. Dette innebærer at forordningen artikkel 11 gjennomfører reglene om passasjeransvaret i det internasjonale COTIF-regelverket både for innenlands reiser og for internasjonale reiser i EØS-området.

Forordningen Bilag I avdeling IV kapittel I regulerer erstatningsansvaret ved død og personska- de på passasjer som følger:

Etter artikkel 26 nr. 1 er transportøren som hovedregel ansvarlig på objektivt grunnlag (det vil si uten hensyn til skyld) for død eller personska- de på passasjer som følge av en ulykke i forbindelse med jernbanedriften, som inntreffer mens passasjerer oppholder seg om bord, stiger på eller av materiellet. «Transportøren» vil være det jernbaneforetaket som passasjerer har inngått transportavtale med, jf. forordningen artikkel 3 nr. 2. Det vil si den kontraherende transportøren.

Etter Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c er transportøren likevel fri for ansvar dersom ulykken enten skyldes omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, eller skyldes tredjemanns oppførsel, og transportøren ikke har kunnet unngå ulykken ved å utvise den aktsomhet som forholdene krevde. Etter artikkel 26 nr. 2 bokstav b er transportøren heller ikke ansvarlig dersom skaden er passasjerens egen feil.

Etter artikkel 26 nr. 5 skal ansvaret, i tilfeller der transporten utføres av flere etterfølgende transportører, påhvile den transportøren som i henhold til transportavtalen utfører den delen av tjenesten der ulykken skjedde, eventuelt solidarisk med en stedfortredende transport som faktisk har levert tjenesten.

Artikkel 27 og 28 regulerer nærmere hvilke former for tap som dekkes. Ved dødsfall dekkes kostnader knyttet til selve dødsfallet, samt tap av forsørger, jf. artikkel 27. Ved personska- de dekkes nødvendige kostnader til behandling osv. og kompensasjon for økonomisk tap som følge av hel eller delvis arbeidsudyktighet eller som følge av økte levekostnader. Etter artikkel 29 kan nasjonal rett pålegge erstatningsplikt for andre typer tap enn de som er angitt i artikkel 27 og 28.

Etter artikkel 30 er den nærmere utmålingen av erstatningen overlatt til nasjonal rett. Bestemmel-

sen inneholder imidlertid en regel om at erstatningen skal fastsettes til høyst 175 000 SDR per passasjer, dersom det i nasjonal lovgivning fastsettes et lavere maksimumsbeløp. Departementet forstår denne bestemmelsen dit hen at den ikke pålegger statene å innføre noen ansvarsgrense på 175 000 SDR, men bare etablerer en minimumsbeskyttelse, slik at nasjonal rett ikke kan operere med ansvarsgrenser som ligger lavere enn 175 000 SDR per passasjer.

Artikkel 31 regulerer anvendelsen av reglene i en situasjon der jernbanepassasjerer transporteres med andre transportmidler.

Forordningen Bilag I avdeling IV kapittel III regulerer erstatningsansvaret for bagasje som følger:

Artikkel 33 nr. 1 regulerer tap av eller skade på håndbagasje i forbindelse med død og personska- de. Her er transportøren ansvarlig på samme grunnlag som for personska- den, etter reglene i artikkel 26. Etter artikkel 34 nr. 1 er ansvaret for håndbagasje i disse tilfellene begrenset til 1400 SDR per passasjer. (1 SDR ligger vanligvis på mellom 9 og 10 kr.)

Artikkel 33 nr. 2 regulerer ansvaret for håndbagasje i andre tilfeller. Her er transportøren ansvarlig bare dersom skaden skyldes en feil fra transportørens side, men det gjelder ingen ansvarsgrense.

Ansvaret for registrert reisegods er regulert i artiklene 36 til 43. Disse reglene omtales ikke nærmere her. Artikkel 44 til 47 inneholder regler om ansvaret for kjøretøy og andre spesielle gjenstander, som heller ikke omtales nærmere her.

Forordningen Bilag I avdeling IV kapittel IV inneholder felles bestemmelser, herunder om bortfall av rett til ansvarsbegrensning (artikkel 48), omregning og renter (artikkel 49), ansvar ved atomulykke (artikkel 50) og hvilke personer transportøren hefter for (artikkel 51). Man kan merke seg at transportøren etter artikkel 51 i bilag I, i tillegg til å hefte for ansatte mv., også hefter for infrastrukturforvalterne på de strekningene der transporten utføres. Etter artikkel 52 kan erstatningskrav bare skje i henhold til reglene i COTIF der disse reglene får anvendelse.

Forordningen Bilag I avdeling VI omhandler «forsvar av rettigheter» og inneholder ulike regler om konstatering av delvis skade og på hvilken måte og mot hvem det kan rettes erstatningskrav mv. Artikkel 58 oppstiller krav om at det som hovedregel skal meldes fra om død og personska- de til den aktuelle transportøren innen 12 måneder etter at rettighetshaveren fikk kjennskap til skaden, og at retten til erstatning ellers kan bortfalle. Artikkel 59 oppstiller regler om konstatering av skade mv. som vilkår for erstatning i forbindelse med tap av reise-

gods. Artikkel 60 gjelder foreldelse. Krav i anledning død og personskade, jf. artikkel 60 nr. 1, foreldes for passasjerene tre år etter ulykken. For etterlatte foreldes kravet tre år etter passasjerens død, men senest fem år etter ulykken. For andre krav, jf. artikkel 60 nr. 2, er foreldelsesfristen ett år i utgangspunktet, to år i visse tilfeller.

Forordningen Bilag I avdeling VII dreier seg om forholdet mellom transportørene, og regulerer først og fremst regress. Disse reglene omtales ikke nærmere her.

Et særlig spørsmål er hva det innebærer at artikkel 11 gjelder med forbehold for regler i gjeldende nasjonal rett som gir passasjerene «supplerende erstatning». Spørsmålet er hvor langt dette gir anledning til å beholde nasjonale regler som gir passasjerene bedre rettigheter enn de reglene som følger av forordningen, og som det redegjøres for over.

Problemstillingen er i utgangspunktet bare relevant for transporter som faller utenfor virkeområdet for reglene om passasjeransvaret i COTIF-overenskomsten, det vil si for nasjonale transporter. Dette har sammenheng med forholdet mellom Norges internasjonale forpliktelser innenfor selve COTIF-overenskomsten, og reglene i forordningen. Konvensjonsforpliktelsene etter COTIF-overenskomsten innebærer at Norge bare kan gi passasjerene sterkere rettigheter enn det som følger av reglene i COTIF, så langt COTIF bare oppstiller minimumsregler eller ellers åpner for valgfrihet. Etter artikkel 29 i COTIF-regelverket kan det i utgangspunktet uansett bare gis nasjonale regler for andre typer personskader enn de som er omfattet av overenskomsten, det vil si for oppreisning og liknende. I den grad COTIF-reglene selv ikke åpner for nasjonale særreguleringer, kan reglene i en EU-forordning i utgangspunktet ikke endre på dette. (Et særlig spørsmål i denne forbindelse som ikke skal drøftes nærmere her, er hvorvidt prinsippene i Artikkel 30 i Wienkonvensjonen 23. mai 1969 om traktatretten vedrørende forholdet mellom eldre og nyere konvensjoner kan ha betydning for forholdet mellom COTIF-overenskomsten og forordningen som en del av EØS-avtalen. I så fall kan den ovennevnte problemstillingen også være relevant innenfor virkeområdet for COTIF-overenskomsten, i jernbanetransporter mellom EØS-statene.)

Departementet anser at spørsmålet om hvor langt forordningen artikkel 11 gir anledning til å gi supplerende erstatningsregler, først og fremst er relevant for nasjonal jernbanetransport. Etter departementets syn er det også nasjonal jernbanetransport som i praksis er viktigst for norske jernbanepassasjerer.

Ordlyden i forordningen artikkel 11 kan i utgangspunktet peke i retning av at man i nasjonal rett generelt kan gi passasjerene rett til erstatning utover det som følger av forordningen. På den annen side kan det ikke utelukkes at bestemmelsen skal forstås på den samme måten som Bilag 1 artikkel 29, slik at det bare kan gis supplerende ansvarsregler for andre former for skade enn de som er regulert i forordningen, for eksempel for oppreisning og liknende. Det fremgår imidlertid av punkt 6 i forordningen at formålet med å gjennomføre COTIF-reglene om passasjeransvaret med virkning også for nasjonale transporter, er å styrke beskyttelsen av passasjerene, ikke å sikre like vilkår for nasjonale transporter. At medlemsstatene pålegges å sikre at alle innenriks passasjerer gis den minimumsbeskyttelse som følger av COTIF, kan ikke sees å være til hinder for at passasjerene her kan gis et sterkere vern. Formålet med forordningen på dette punktet taler derfor i retning av at artikkel 11 skal tolkes i tråd med ordlyden, slik at bestemmelsen generelt åpner for nasjonale regler som gir passasjerene en sterkere erstatningsrettslig beskyttelse. Hensynet til passasjerenes erstatningsrettslige vern taler for at man legger til grunn at artikkel 11 gir mulighet for å ha nasjonale regler om supplerende rett til erstatning.

Henvisningen til Bilag 1 i forordningen artikkel 11 omfatter også Bilag 1 artikkel 29. Det kan spørres om dette kan tenkes å innebære at adgangen etter artikkel 11 til å gi supplerende regler, begrenses av reglene i Bilag 1 artikkel 29. Etter departementets syn kan forholdet mellom artikkel 11 og Bilag 1 artikkel 29 åpenbart ikke forstås slik. Tvert i mot, må meningen med artikkel 11 være at når det åpnes adgang til å gi supplerende regler *utover* det som følger av Bilag 1, innebærer dette også at det kan gis supplerende regler *utover* det som artikkel 29 åpner for.

Artikkel 12

Artikkel 12 viser til reglene i direktiv 95/18/EF om forsikringsplikt for ansvaret og presiserer at det etter dette direktivet skal være tilstrekkelig forsikring for ansvaret etter forordningen. Videre vises i artikkel 12 til at Kommisjonen innen 3. desember 2010 skal rapportere til Europaparlamentet og Rådet om et minimumsbeløp på forsikringen.

Artikkel 13

Etter artikkel 13 skal den ansvarlige for en ulykke der det oppstår død eller personskade, foreta en forskuddsutbetaling av erstatningen. Forskuddsut-

betalingen skal være på et slikt beløp som er nødvendig til dekning av øyeblikkelige økonomiske behov, og skal stå i forhold til skaden. I tilfelle av død skal forskuddsutbetalingen være på minst 21 000 Euro per passasjer. Utbetalingen skal ikke bety noen innrømmelse av erstatningsansvar, og skal komme til fradrag i senere utbetalinger av erstatning etter forordningen. I utgangspunktet kan utbetalingen for øvrig ikke kreves tilbakebetalt, unntatt der skaden skyldes passasjerens egen feil eller erstatningen en utbetalt til en person som ikke er erstatningsberettiget.

Artikkel 14

Artikkel 14 inneholder regler om at jernbaneforetaket skal bistå passasjerer som gjør erstatningskrav gjeldende overfor tredjemann, når det gjelder en fysisk skade på passasjereren.

Kapittel IV Forsinkelse, tapt korrespondanse og innstillinger

Jernbaneforetakene er *erstatningspliktige ved forsinkelse, tapt korrespondanse og innstillinger*. Foretaket fritas imidlertid fra ansvar dersom forsinkelsen skyldes forhold utenfor jernbanedriften som foretaket ikke har mulighet for å avverge, feil fra passasjerers side eller tredjeparts handling (artikkel 15).

Ved *forsinkelser på mer enn 60 minutter* skal passasjerer umiddelbart ha valget mellom:

- a) refusjon av billettpriisen på de betingelser som gjaldt ved kjøpet for den eller de deler av reisen som ikke er gjennomført, og for den eller de deler av reisen som allerede er gjennomført, hvis reisen ikke lenger tjener noe formål i forhold til passasjerers opprinnelige reiseplan, samt i så fall en returreise til avgangsstedet ved første mulige anledning, eller
- b) videreføring av reisen på tilsvarende transportvilkår til endelig bestemmelsessted, eller
- c) videreføring eller omlegging av reisen på tilsvarende transportvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt etter passasjerers ønske (artikkel 16).

Av artikkel 17 fremgår det at dersom passasjerer *ikke har fått erstatning etter artikkel 16, kan det kreves erstatning for billettpriisen* for forsinkelser uten å miste retten til å bli transportert. Minimumsbeløp for forsinkelser er:

- 25 % av *billettpriisen* ved forsinkelser mellom 60–119 minutter
- 50 % av *billettpriisen* ved forsinkelser på 120 minutter eller mer.

Passasjerer med *periodekort* og lignende, og som rammes av gjentatte forsinkelser eller avlysninger i kortets gyldighetsperiode, kan søke om passende erstatning i overensstemmelse med operatørens erstatningsordninger.

Erstatningen for billettpriisen skal *betales innen en måned* etter innlevering av kravet. Erstatningen kan utbetales i form av verdikort og/eller andre tjenester hvis betingelsene er fleksible. På anmodning fra passasjereren utbetales erstatningen kontant.

Erstatningen skal *ikke reduseres* ved fradrag av transaksjonsutgifter, som gebyrer og utgifter til telefon mv.

Jernbaneforetakene *kan innføre en minimumsterskel* hvor erstatning ikke skal betales. Denne terskel får ikke overskride fire euro.

Passasjerer har ikke rett til erstatning hvis de ble underrettet om forsinkelsen ved billettkjøpet.

Artikkel 18 omhandler *retten til assistanse ved forsinkelser* ved avgang og ankomst. Jernbaneforetaket eller stasjonsansvarlig skal opplyse om forventede avgangs- og ankomsttider så snart slike foreligger. Ved forsinkelser på mer enn 60 minutter skal passasjerer tilbys:

- *måltider og forfriskninger* som står i rimelig forhold til ventetiden, hvis dette er tilgjengelig på toget eller stasjonen, eller kan leveres på rimelige vilkår
- *innkvartering* og transport mellom jernbanestasjonen og innkvarteringsstedet, dersom opphold er nødvendig for en eller flere netter, og hvor og når det er fysisk mulig
- *transport fra toget til stasjonen*, til et annet avgangssted eller til reisens endelige bestemmelsessted hvor og når det er fysisk mulig i tilfelle toget er blokkert på sporet.

Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsette, skal jernbaneforetaket snarest mulig arrangere *alternativ transport*.

Ved ovennevnte assistanse skal jernbaneforetaket være særskilt oppmerksom på *funksjonshemmedes behov*.

Kapittel V Funksjonshemmede og bevegeshemmede passasjerer

Jernbaneforetak og stasjonsansvarlige skal, under aktiv medvirkning av funksjonshemmedes organisasjoner, sikre at det finnes *ikke-diskriminerende regler* for transport. Bestillinger og billetter skal tilbys uten ekstra kostnad (artikkel 19).

Jernbaneforetak, billetttutsteder eller reisebyråer skal på anmodning *informere* om tilgjengelighet

på reisen, herunder om det rullende materiellet og fasiliteter om bord (artikkel 20).

Ved *bemannede stasjoner* skal stasjonsansvarlig vederlagsfritt sørge for at funksjonshemmede får tiltrekkelig assistanse til å komme av og på toget han har kjøpt billett til. På *ubemannede stasjoner* skal jernbaneforetak og stasjonsansvarlig sørge for at det gis informasjon om de nærmeste bemannede stasjonene og hvor tilgjengelig assistanse er å få (artikkel 22).

Jernbaneforetakene skal vederlagsfritt yte funksjonshemmede *assistanse om bord på toget* og under på- og avstigning (artikkel 23).

Jernbaneforetak, stasjonsansvarlig, billettutsteder og reisebyråer skal samarbeide for å yte assistanse til funksjonshemmede iht. artikkel 22 og 23 i overensstemmelse med følgende punkter:

- a) disse skal yte assistanse når det er gitt *beskjed minst 48 timer i forveien* om behov for assistanse. Dersom billetten gjelder flere reiser, er én beskjed tilstrekkelig, forutsatt at det er gitt tilfredsstillende informasjon om tidspunkt for de påfølgende reiser,
- b) det skal treffes nødvendige *tiltak for å kunne motta slik underretning*,
- c) hvis det *ikke er mottatt beskjed* i overensstemmelse med a), skal det treffes alle rimelige tiltak for å yte den funksjonshemmede *tiltrekkelig assistanse* for at denne skal kunne reise,
- d) stasjonsansvarlig eller annen bemyndiget skal *utpeke steder på eller utenfor stasjonen, der funksjonshemmede kan meddele sin ankomst* og be om assistanse.
- e) *assistanse* ytes på vilkår av at den funksjonshemmede er *på sted og tidspunkt som angitt*. Det skal ikke være mer enn 60 minutter før avgangstidspunktet, og ikke mindre enn 30 minutter (artikkel 24).

Det kan gis *erstatning for tap og skade på hjelpemidler* for funksjonshemmede dersom jernbaneforetaket er ansvarlig for dette. Det er ikke satt en grense for slik erstatning (artikkel 25).

Kapittel VI Sikkerhet, klager og kvalitet på service

Gjennom avtale med offentlige myndigheter skal jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og stasjonsansvarlig på sine respektive ansvarsområder treffe passende tiltak, og tilpasse dem til det sikkerhetsnivå som er bestemt av offentlige myndigheter for å *sikre passasjerers personlige sikkerhet på stasjoner og om bord på toget*. Disse skal også samarbeide og utveksle informasjon om beste fremgangsmåte

med hensyn til å avverge handlinger som kan svekke sikkerhetsnivået (artikkel 26).

Jernbaneforetakene må *etablere en klageordning* som skal omfatte de rettigheter og plikter som forordningen omhandler. Jernbaneforetakene skal gjøre det allment kjent hvor passasjerer skal henvende seg, og om sitt arbeidsspråk. Passasjerer skal kunne klage til ethvert jernbaneforetak som har vært involvert i reisen. Mottakeren av klagen skal enten innen en måned gi et svar med begrunnelse eller i berettigede tilfeller, informere passasjerer om når svar vil foreligge, og som ikke må være senere enn tre måneder fra mottak av klagen. Jernbaneforetaket skal i en årsrapport informere om antallet og kategorier av mottatte og behandlede klager, svartid og eventuelle forbedringstiltak som er foretatt (artikkel 28).

Jernbaneforetaket skal definere *kvalitetsstandarder* og implementere et kvalitetsstyringssystem. Dette systemet skal minst omfatte opplysninger om billetter, punktlighet og prinsipper for behandling av trafikkforstyrrelser, kanselleringer, rengjøring av rullende materiell, undersøkelse av kundetilfredshet, klagebehandling, refusjon og kompensasjon for ikke oppfylte servicekvalitetsstandarder og assistanse til funksjonshemmede. Jernbaneforetaket skal overvåke sine egne ytelser som fremgår av kvalitetsstyringssystemet. Hvert år skal jernbaneforetaket offentliggjøre en rapport om kvalitetsstandard sammen med årsrapporten. Rapporten skal offentliggjøres på jernbaneforetakets nettside, og i tillegg gjøres tilgjengelig på Det europeiske jernbanebyråets (ERAs) nettsider (artikkel 28).

Kapittel VII Informasjon og håndhevelse

Når jernbaneforetak, stasjonsansvarlig og reisebyrå selger billetter skal de *opplyse passasjerene om sine rettigheter og plikter* iht. forordningen. Jernbaneforetak og stasjonsansvarlig skal på passende vis på stasjonen og på toget gi informasjon om det organ som i medlemsstaten er utpekt til å håndheve forordningen (artikkel 29).

Medlemsstatene *utpeker et eller flere organ som er ansvarlig for håndhevelsen* av forordningen. Dette organ skal være uavhengig med hensyn til organisering, finansiering, rettslig organisering og beslutningstaking fra fordelingsorgan, avgiftsorgan, infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Alle passasjerer kan klage til dette organet eller annet passende utpekt organ, om påstått overtredelse av forordningen (artikkel 30).

De organene i medlemsstatene som er utpekt til å håndheve bestemmelsene i denne forordningen,

skal *samarbeide* for å koordinere sine beslutnings-takingsprinsipper i hele fellesskapet (artikkel 31).

Kapittel VIII Avsluttende bestemmelser

Medlemsstatene fastsetter hvilke *sanksjoner* som skal anvendes ved overtredelse av bestemmelsene i forordningen, og skal sikre at disse iverksettes. Sanksjonene skal være effektive, stå i rimelig forhold til overtredelsen og ha avskrekkende virkning (artikkel 32).

Forordningen trer i kraft 3. desember 2009.

3.2 Lokomotivførerdirektivet

Kapittel I Formål, virkeområde og definisjoner

Direktivet fastsetter vilkår og fremgangsmåter for sertifisering av lokomotivførere i Fellesskapet. Det angir hvilke oppgaver de kompetente myndigheter i medlemsstatene, lokomotivførere og andre parter innenfor denne sektoren, i særdeleshet jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og opplæringssentre, har ansvar for (artikkel 1).

Sertifiseringsbestemmelsene i direktivet omfatter lokomotivførere hos jernbaneforetak som skal ha *sikkerhetssertifikat* og infrastrukturforvaltere som skal ha *sikkerhetsgodkjenning* (artikkel 2). I Norge vil det si virksomheter som reguleres etter lisensforskriften av 16. desember 2005 nr. 1490. Sertifiseringsbestemmelsene i direktivet vil derfor for Norges del bare omfatte lokomotivførere på det nasjonale jernbanenettet.

Det er ikke tillatt å fastsette nasjonale bestemmelse for annet personell om bord på tog, som hindrer godstog å krysse grenser eller utføre godstransport innenlands.

Fra direktivet *kan* unntas:

- t-baner, sporvei og andre lettbanesystemer.
- nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av jernbanesystemet, og som kun er beregnet til persontransport og godstransport i lokal-, by- og forstadsområder.
- Privateid jernbaneinfrastruktur, som utelukkende brukes til eierens egen godstransport.
- Seksjoner av spor, som midletidig er avspærret for ordinær trafikk for vedlikehold, fornying og forbedring av infrastrukturen.

Etter norsk rett er baner som omtalt i de tre første strekpunktene allerede unntatt, da de ikke er underlagt lisensforskriftens krav til sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning.

Artikkel 3 gir en oversikt over definisjoner. Her

er bl.a. gitt følgende definisjon av «kompetent myndighet»: *den sikkerhetsmyndighet som er omhandlet i artikkel 16 i direktiv 2004/49/EF* (jernbanesikkerhetsdirektivet). Denne myndigheten er i Norge lagt til Statens jernbanetilsyn.

Kapittel II Sertifisering av lokomotivførere

Sertifiseringen av lokomotivførere er todelt (artikkel 4). Den omfatter et generelt *førerbevis utstedt av myndighetene* som viser at lokomotivføreren oppfyller minstevilkårene med hensyn til medisinske krav, grunnutdanning og generelle yrkesmessige kvalifikasjoner. Førerbeviset gjelder i hele fellesskapsområdet (artikkel 7). I tillegg kreves det at lokomotivførere har ett eller flere *sertifikater utstedt av jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter* knyttet til det rullende materiellet og den infrastrukturen som skal trafikkeres.

Utformingen av førerbeviset og sertifikatene fremgår av vedlegg 1 i direktivet.

Kommisjonen skal vedta den fysiske utforming av bl.a. førerbeviset og sertifikatene, etter innstilling fra ERA.

Det er gjort unntak fra kravet til å inneha sertifikat for en bestemt del av infrastrukturen i ekstraordinære tilfeller, forutsatt at en annen lokomotivfører med gyldig sertifikat for strekningen sitter ved siden av føreren på turen. Dette gjelder for eksempel når det er tale om levering eller demonstrasjon av nye tog og lokomotiver, og opplæring av og prøver for lokomotivførere.

Sertifikatet er delt i to klasser (artikkel 4):

Kategori A: Skiftelokomotiver, arbeidstog, kjøretøyer for jernbanevedlikehold og alle andre lokomotiver når disse brukes til skifting.

Kategori B: Transport av person- og/eller gods.

Kommisjonen er gitt fullmakt til å supplere de to nevnte kategoriene. Et sertifikat kan inneholde en godkjenning for alle kategorier.

Kompetente myndigheter og utstedende organer skal treffe alle nødvendige tiltak for å unngå risiko for forfalsking av førerbevis og sertifikatene, samt ulovlig inngrep i registrene nevnt i artikkel 22 (artikkel 5).

Når kompetent myndighet eller dennes representant, utsteder et førerbevis på et nasjonalspråk som ikke er et fellesskapsspråk, skal den utarbeide en tospråklig versjon av førerbeviset, hvor ett av språkene er et fellesskapsspråk. Det samme gjelder sertifikater som jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter utsteder. Førerbevisene tilhører innehaveren, mens sertifikatene som jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren utsteder, tilhører foretaket/infrastrukturforvalteren, dog med

rett for innehaveren til å få en bekreftet kopi (artikkel 6).

Kapittel III Vilkår for å få førerbevis og sertifikat

Etter artikkel 9 må den som søker om førerbevis, oppfylle de minstekrav som fremgår av artikkel 10 og 11. Den som søker om sertifikat må oppfylle minstekravene i artikkel 12 og 13. Medlemsstaten kan stille strengere krav ved utstedelse av førerbevis på eget område, men skal likevel anerkjenne førerbevis som er utstedt av andre medlemsstater, (jf. artikkel 7).

Minstekrav til *førerbevis* omfatter bl.a. krav til alder, utdanning, fysisk og psykisk skikkethet. Det kreves bl.a. at det legges frem legeattester på fysisk og psykisk skikkethet. Leger og psykologer skal være akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20. De nærmere krav til undersøkelsene fremgår av vedlegg II. Søkere skal for øvrig ha vist sin generelle yrkeskompetanse ved å bestå en prøve som minst omfatter de generelle emnene som er oppført i vedlegg IV.

Krav til *sertifikater* omfatter bl.a. språkkunnskaper knyttet til infrastrukturen sertifikatet skal brukes på (vedlegg VI). Videre skal søkere ha bestått prøver som viser deres yrkesmessige kunnskaper og kompetanse for så vidt gjelder de typer rullende materiell og de infrastrukturer som det søkes om sertifikat for. Prøvene skal *minst* omfatte de emner som fremgår av vedlegg V og de generelle emner som fremgår av vedlegg VI. Hvis nødvendig, skal søkeren også gjennomgå en prøve i språkkunnskaper, jf. vedlegg VI, avsnitt 8. Søkere skal også gjennomgå opplæring av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalterens respektive sikkerhetsstyrings-systemer, som fastsatt i direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet).

Det skal holdes prøver av lokomotivførere som ikke har vedkommende språk som morsmål hvert tredje år eller etter fravær på mer enn ett år, vedlegg VII.

Kapittel IV Fremgangsmåte for å få førerbevis og sertifikat

Direktivet fastsetter saksbehandlingsregler for å få førerbevis og sertifikat (artikkel 14 og 15). Førerbeviset er gyldig i ti år hvis vilkårene til enhver tid er oppfylt.

Alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal etablere egne fremgangsmåter for utstedelse og ajourføring av sertifikater i henhold til direktivet. Det skal være muligheter å klage på avslag. Det skal foretas regelmessig kontroll av om vilkåre-

ne for førerbeviset er oppfylt, og det må avlegges prøver, herunder regelmessige prøver mv. for å opprettholde sertifikater, (artikkel 16).

Ved opphør av ansettelsesforhold, (artikkel 17) skal arbeidsgiveren underrette kompetent myndighet om dette. Førerbeviset er gyldig så lenge vilkårene for dette i henhold til artikkel 16 er oppfylt (helsekontroller). Sertifikatet blir imidlertid ugyldig, men innehaveren skal få bekreftet kopi og også annen dokumentasjon som viser hans kvalifikasjoner mv., og som kan forelegges ny arbeidsgiver som skal ta dette i betraktning ved utstedelse av nye sertifikater.

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal sikre og kontrollere at lokomotivførerne de benytter (enten gjennom ansettelse eller kontrakt), har gyldige førerbevis og sertifikater (artikkel 18). De skal etablere en tilsynsordning, og treffe nødvendige tiltak hvis vilkårene ikke lenger er oppfylt. Lokomotivførere har også selv et ansvar for straks å varsle infrastrukturforvalteren eller jernbaneforetaket dersom deres helsetilstand tilsier at det er tvil om deres skikkethet for arbeidet.

Jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren skal straks treffe nødvendige tiltak i slike situasjoner. I tillegg har disse også plikt til å sørge for at lokomotivførerne ikke er påvirket av stoff som kan påvirke deres konsentrasjonsevne mv. Kompetent myndighet skal underrettes omgående ved arbeidsudyktighet som er lengre enn tre måneder.

Kapittel V Den kompetente myndighets oppgaver og beslutninger

Artikkel 19 omtaler nærmere oppgaver som ligger til den kompetente myndighet. Dette omfatter bl.a. oppgaver som utstedelse, ajourføring og tilbakekall av førerbevis, godkjenning av opplæring og godkjenning av eksaminator/sensor, hvis kompetent myndighet er utpekt til dette av medlemsstaten. Den kompetente myndighet har for øvrig ansvaret for at register over personer og organer som er akkreditert eller godkjent (jf. artikkel 20), blir offentliggjort og ajourført, og skal også holde og ajourføre et register over førerbevis (jf. artikkel 16 nr. 1 og artikkel 22 nr. 1). Den skal føre tilsyn med lokomotivførere, fastlegge nasjonale kriterier for eksaminatorer, mv. Oppgavene kan bare i visse tilfeller overlates til andre, jf. artikkel 19 nr. 2–6.

Artikkel 20 fastsetter nærmere regler for akkreditering av personer og organer som skal være akkreditert i henhold til direktivet. Akkrediteringsprosessen bygger på uavhengighets-, kompetanse- og upartiskhetskriterier, så vel som relevante europeiske standarder i EN 45000-serien. Som alterna-

tiv til akkreditering kan en medlemsstat fastsette at kompetent myndighet eller et organ utpekt av den aktuelle medlemsstat, godkjenner personer eller organer i henhold til direktivet, etter de ovennevnte kriteriene.

Den kompetente myndighet skal etter begrunnet anmodning gi informasjon om førerbevisene til de kompetente myndigheter i andre medlemsstater, til ERA eller til lokomotivførers arbeidsgivere.

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere er pålagt å føre eller sørge for at det føres et register over alle sertifikater som er utstedt, fornyet, endret, utløpt, suspendert, inndratt eller meldt tapt, stjålet eller ødelagt, og ajourføre dette regelmessig (artikkel 22). Registret skal inneholde data som foreskrevet i vedlegg I avsnitt 4, samt data vedrørende de regelmessige kontrollene omhandlet i artikkel 16 (bl.a. helsekontroll og kunnskapskontroll). De skal samarbeide med den kompetente myndighet i den medlemsstat de er etablert, med sikte på å utveksle informasjon med den kompetente myndighet og gi den adgang til nødvendige opplysninger. De skal også gi opplysninger om slike sertifikaters innhold til de kompetente myndigheter i andre medlemsstater etter anmodning, hvis dette er nødvendig som følge av deres tverrnasjonale virksomhet.

Lokomotivførere skal ha tilgang til opplysninger som gjelder dem selv og som er lagret i registre til de kompetente myndigheter og til jernbaneforetak, og skal på anmodning, få en kopi av disse opplysningene.

De kompetente myndighetene, infrastrukturforvalterne, og jernbaneforetakene skal sikre seg at de registrene som de oppretter i henhold til denne artikkel, og den måte de utnyttes på, er i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF (personvern direktivet).

Kapittel VI Opplæring og prøving av lokomotivførere

Av artikkel 23 fremgår det bl.a. at opplæring knyttet til førerbevis skal omfatte generell yrkesmessig kunnskap som beskrevet i vedlegg IV, og for sertifikat som fremgår av vedlegg V og VI.

Opplæringsmetodene skal oppfylle kriteriene i vedlegg III.

Medlemsstaten skal sørge for at lokomotivføreraspiranter har rettferdig adgang uten forskjellsbehandling til utdanning for å få førerbevis og sertifikat, i samsvar med direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet).

For så vidt gjelder førerbevis gjelder den generelle ordning for anerkjennelse av yrkesutdanning som en statsborger i en medlemsstat har tatt i et

tredjeland, og som fremgår av direktiv 2005/36/EF.

Det skal opprettes en prosess for løpende opplæring for å sikre at lokomotivførernes kompetanse opprettholdes i samsvar med nr. 2 bokstav e i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

For førerbeviset skal innholdet i prøver og utpeking av sensorer fastsettes av den kompetente myndighet i samband med fastsettelse av fremgangsmåten for å få førerbevis, og for sertifikater av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren, jf. artikkel 25.

Prøvene skal overvåkes av kompetente sensorer, akkreditert eller godkjent i henhold til artikkel 20. Det er forutsatt at ERA skal fastsette kriterier for sensor og for prøver mv. Dersom slike ikke er fastsatt, fastsetter de kompetente myndigheter disse.

Prøver for å få førerbevis og sertifikat skal tilrettelegges slik at enhver interessekonflikt unngås, uten at det berører muligheten for at sensoren kan tilhøre det jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren som utsteder sertifikatet.

Som avslutning på opplæringen skal det holdes teoretiske og praktiske prøver.

Kapittel VII Vurdering

De kompetente myndigheter skal påse at alle aktiviteter i forbindelse med opplæring, vurdering av ferdigheter og ajourføring av førerbevis og sertifikater kontrolleres løpende ved hjelp av et system for kvalitetsstandards. Dette omfatter ikke aktiviteter som allerede fremgår av sikkerhetsstyringssystemer, som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere har innført i henhold til direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet), jf. artikkel 26.

Etter artikkel 27 skal det foretas en *uavhengig vurdering* hvert femte år av fremgangsmåtene/prosedyrene for tilegning og vurdering av yrkesmessig kunnskap og kompetanse, samt av systemet for utstedelse av førerbevis og sertifikater. Dette gjelder ikke aktiviteter som allerede omfattes av sikkerhetsstyringssystemer innført av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere i samsvar med sikkerhetsdirektivet. Vurderingen skal foretas av kvalifiserte personer som ikke er involvert i disse prosessene. Resultatet av den uavhengige evalueringen skal fremlegges for de berørte kompetente myndigheter. Hvis nødvendig, skal medlemsstaten treffe tiltak for å avhjelpe mangler som er avdekket.

Kapittel VIII Annet togpersonell

ERA skal utarbeide en rapport innen 4. juni 2009 om annet togpersonell som bør omfattes av en godkjenningsordning på fellesskapsnivå, jf. artikkel 28.

Kapittel IX Kontroll og sanksjoner

Den kompetente myndighet kan kontrollere om bord i tog at lokomotivførere som kjører på dens jurisdiksjonsområde, er i besittelse av de dokumenter som er utstedt i henhold til direktivet, jf. artikkel 29. Uavhengig av dette, kan den kompetente myndighet også i tilfelle av uaktsomhet (forsømmelse) på arbeidsplassen, kontrollere om vedkommende lokomotivfører overholder kravene i artikkel 13 (dvs. til yrkesmessige kunnskaper).

Den kompetente myndighet kan foreta undersøkelser vedrørende overholdelse av direktivet hos lokomotivførere, jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere, sensorer og opplæringssentre, som driver sin virksomhet innenfor den kompetente myndighets jurisdiksjonsområde.

Hvis den kompetente myndighet finner at en lokomotivfører ikke lengre oppfyller et eller flere av vilkårene, skal den treffe tiltak i henhold til artikkel 29, bl.a. suspensjon av førerbevis mv.

Artikkel 30 angir at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner i tilfelle overtredelse av

de *nasjonale* bestemmelser som er vedtatt iht. direktivet, uavhengig av de sanksjoner mv. som er fastsatt i direktivet. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, ikke føre til forskjellsbehandling og være avskrekkende.

Kapittel X Sluttbestemmelser

Kapittel X inneholder bl.a. bestemmelser som berører kommisjonens og ERAs arbeid i forbindelse med direktivet. Kommisjonen skal bistås av en komité opprettet ved artikkel 21 i direktiv 96/48/EF, og det er også inntatt bestemmelser om at de kompetente myndigheter skal samarbeide.

Direktivet skal være implementert innen 4. desember 2009.

Direktivet skal gjennomføres gradvis, jf. artikkel 37. Bl.a. skal det innen to år fra vedtakelse av grunnleggende parametere for de registre som er omhandlet i artikkel 22 nr. 4, utstedes sertifikater eller førerbevis i henhold til direktivet til lokomotivførere som utfører *grenseoverskridende trafikk*, kabotasje eller godstransport i en annen medlemsstat eller arbeider i minst to medlemsstater. Dette gjelder imidlertid ikke lokomotivførere som har førerett i henhold til de bestemmelser som var gjeldende før denne tid. Disse får en overgangstid på *inntil syv år* fra opprettelsen av de nevnte registrene.

4 Gjeldende rett og forslag til endringer i høringsnotatet for å implementere passasjerrettighetsforordningen

4.1 Gjeldende rett og forslag i høringsnotatet for å implementere passasjerrettighetsforordningen i jernbaneloven

4.1.1 Gjeldende rett – jernbaneloven

Jernbaneloven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel.

Jernbaneloven § 7 gir departementet myndighet ved forskrift eller enkeltvedtak å fastsette krav om transportvilkår for jernbanevirksomhetene. I lisensforskriften § 3-1 er det stilt krav om at departementet skal godkjenne transportvilkår for jernbaneforetak som driver rutegående persontransport. Før departementet godkjenner slike vilkår innhen-tes uttalelse fra Forbrukerombudet, som har ansvaret for markedsføringsloven. Forbrukerombudet skal påse at avtalevilkårene ikke er urimelige. Ved en slik rimelighetsvurdering legger Forbrukerombudet vekt på hensynet til balanse mellom parter rettigheter og plikter og på hensynet til klarhet i kontraktsforhold, jf. markedsføringsloven § 9a.

Videre inneholder jernbaneloven § 16 en generell bestemmelse som gir Kongen myndighet til å gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbanens område.

Når det gjelder reglene om erstatningsansvar for skade på passasjerer og reisegods vises til omtalen i punkt 4.2.

4.1.2 Forslag i høringen og høringsinstansenes merknader

I høringsnotatet anførte departementet bl.a. følgende:

«Flere av bestemmelsene i forordningen er ikke tydelig forankret i jernbaneloven. Bl.a. stiller forordningen konkrete krav til informasjon og salg av billetter, erstatning ved forsinkelser og tapt korrespondanse, assistanse til reisende med funksjonshemming og bevegelseshemming, krav til etablering av klageordninger i

jernbaneselskapene mv. Departementet vil derfor foreslå endringer i jernbaneloven.»

Det ble foreslått å ta inn en ny bestemmelse i jernbaneloven § 7 c, som gir Kongen myndighet til gjennomføring og utfylling av forordningen med senere endringer, herunder om gebyrer for etablering og drift av klageordning etter forordningen.

Høringsinstansenes merknader

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) ønsker forordningen velkommen, særlig på bakgrunn av at krav til infrastruktur og operatører inntil nå har manglet når det gjelder assistanse for funksjonshemmede som reiser med tog. FFO anfører bl.a.:

«FFO er glad for at Norge ikke vil bruke muligheten som gis i forordningen til å gjøre unntak fra forordningens virkeområde, og at den vil gjelde både for nasjonal og internasjonal jernbanetransport i Norge.»

FFO er glad for at det stilles krav til reiseinformasjon, men understreker at slik informasjon må tilbys i minst to kanaler for at den skal kunne fanges opp av flest mulig reisende. FFO er også positiv til at det stilles krav om hvordan billetter skal kunne kjøpes og understreker at kjøpet må kunne skje på en likeverdig måte i de ulike kanalene, både når det gjelder pris og hvilke billetter man får tilgang til. FFO er også fornøyd med at jernbaneforetak og stasjonsansvarlige, under aktiv medvirkning av funksjonshemmedes organisasjoner, skal sikre at det finnes ikke-diskriminerende regler for transport. FFO ser frem til å delta i dette arbeidet. FFO har for øvrig en del detaljerte synspunkter/merknader til bestemmelsene i selve forordningen som gjelder bl.a. erstatning, bestilling av assistanse mv.

Avslutningsvis anfører FFO bl.a. følgende:

«Det er viktig for FFO avslutningsvis å understreke at en styrking av krav for funksjonshemmede ved togreiser, spesielt i forhold til assistanse, ikke må gå ut over ambisjonen om og arbeidet med universell utforming av stasjoner og tog.»

Norges handikapforbund kan ikke se at selve de lovendringer som er foreslått i høringen, direkte vil påvirke rettighetene for passasjerer med nedsatt funksjonsevne.

Norges handikapforbund påpeker bl.a. følgende:

«Forordningens anvendelsesområde er begrenset i forhold til jernbaneloven/jernbaneansvarsloven, og vil ikke gjelde for sporvogn og tunellbane. Dette innebærer at de rettigheter passasjerer med funksjonsnedsettelse vil gis etter rådsforordningen – herunder rett til informasjon om tilgjengelighet og rett til assistanse – ikke vil gjelde for sporvogn og tunellbane. Dette vil innebære et hull i reisekjeden om ikke slike rettigheter sikres også for disse sentrale transportformene.»

Videre har forbundet kommentarer vedrørende bestilling av assistanse mv., herunder på ubetjente stasjoner, samt om utarbeidelse av kvalitetsstandarder for assistansetjenesten som bør foregå i samarbeid med brukerorganisasjonene.

Likestillings- og diskrimineringsombudet anfører bl.a. følgende:

«Innledningsvis vil ombudet fremheve at det er positivt at departementet innfører regler som skal sikre bedre likeverd for «funksjonshemmede og bevegelseshemmede passasjerer» innenfor jernbanesektoren. Det er også gledelig å se at departementet fremhever behovet for at «[j]ernbaneforetak og stasjonsansvarlig skal, under aktiv medvirking av funksjonshemmedes organisasjoner, sikre at det finnes ikke-diskriminerende regler for transport.»

Ombudet påpeker videre at det av hensyn til en enhetlig begrepsbruk er fornuftig å presisere at det er den samme personkretsen som sikres rettigheter til bl.a. assistanse i både diskriminerings- og tilgjengelighetsloven og i passasjerrettighetsforordningen, og derfor bør begrepet «personer med nedsatt funksjonsevne» benyttes. Ombudet legger til at det ikke kan se at en endring av begrepsbruken vil føre til noen realitetsendring.

Ombudet mener at:

«...det er svært viktig at departementet tar hensyn til plikten til universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven ved endringene i jernbaneloven/jernbaneansvarsloven».

I den forbindelse er det vist til forordningens bestemmelse om assistanse og de krav som fremgår av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 for så vidt gjelder stasjonsansvarliges ansvar for å sikre personer med nedsatt funksjonsevne tilfreds-

stillende assistanse og som det foreslås at det henvises til.

Barne- og likestillingsdepartementet (BLD) anfører at det er positivt at det er utarbeidet en forordning som skal sikre alle passasjerer i EU minimumsrettigheter, og som stiller krav til reiseinformasjon, inngåelse av transportavtaler mv. Imidlertid mener BLD at det på enkelte områder kan være behov for å stille krav utover minimumskravene. For eksempel «bør det utredes hvorvidt det er behov for supplerende nasjonale regler som sikrer forutberegnelighet og et balansert avtaleforhold ved innenlandsk transport.»

Videre mener BLD at det bør vurderes om det i tillegg til kompensasjon ved lengre forsinkelser, også bør legges opp til en lovregulert ordning for kompensasjon for hyppige små forsinkelser.

For øvrig uttaler BLD i forbindelse med universell utforming følgende:

«Arbeidet med implementering av forordningen i forskrift bør for øvrig ses i sammenheng med regjeringens arbeid med ny handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet, der transport er blant de prioriterte områdene. Av hensyn til økt tilgjengelighet er det viktig at arbeidet med forskrifter om oppfyllelse av forordningens tilgjengelighetskrav blir høyt prioritert slik at de kan settes i kraft så snart som mulig.»

Forbrukerrådet mener av lovtekniske grunner, og spesielt av hensyn til passasjerene, at reglene bør tas inn i egen lov om passasjerrettigheter på skinnegående trafikk i tråd med forbrukerrettigheter på andre områder. Det samme mener Forbrukerombudet.

Forbrukerrådet er enig i departementets forslag om ikke å gjøre unntak fra forordningens virkeområde. Videre anfører Forbrukerrådet følgende:

«Forutsetningen for å gjøre forordningen gjeldende for innenlandsk trafikk må være at man minst opprettholder dagens nivå på reguleringen, også i forhold til en del av de standardvilkår som gjelder. For å oppnå dette kan det være nødvendig å innføre regler for innenlands trafikk som sikrer passasjerene bedre enn det foreslåtte regelverket og som bedre harmoniserer med gjeldende standardvilkår.»

Videre mener Forbrukerrådet at det i lovs form bør gis refusjon i billettprisen også for forsinkelser på mer enn 30 minutter ved kortere distanser.

Forbrukerrådet påpeker at det fremgår av EU-forordningen at passasjerer med periodekort og lignende som rammes av gjentatt avlysninger i kortets gyldighetsperiode, kan søke om passende erstatning i overensstemmelse med operatørenes erstat-

ningsordninger. Imidlertid mener Forbrukerrådet at det er uheldig at forordningen overlater til den enkelte operatør å utforme standardvilkår. Forbrukerrådet anfører i den forbindelse følgende:

«Gjentatte avvik i rutetilbudet er en mangel ved tjenesten og et brudd på forutsetningen for kjøp av periodekort. Det er derfor etter vårt syn ikke tvil om at det er rettslig grunnlag for å kreve et prisavslag selv om dette ikke fremgår av vilkårene. Det gjenstår imidlertid å få dette synliggjort i lovs form eller i reisevilkårene slik at rettighetene blir synlige for passasjerene og slik at det blir klargjort hvor mye som kan kreves og hvordan en kompensering skal skje.

En pendlergaranti bør gi rett til prisavslag i form av refusjon i forhåndsbetalt periodekort eller rabatt ved kjøp av nytt kort.»

Forbrukerrådet ber om at det gis hjemmel i lov for en slik kompensasjonsordning og at ordningen utformes nærmere ved forskrift.

Forbrukerrådet er for øvrig glad for at forordningen forutsetter etablering av en klageordning og uttaler bl.a. følgende:

«Vi vil understreke viktigheten av at en klageordning blir et effektivt redskap og et middel til forbedring av operatørens tjenester. Som kjent har Forbrukerrådet bidratt til opprettelse av en rekke klageordninger på ulike områder. Disse klagenemndene har som fellestrekk at både bransje- og forbrukersiden er representert i tillegg til en uavhengig formann. En klageordning for passasjertrafikk på jernbane bør utformes i tråd med dette.»

Forbrukerrådet ønsker en nærmere dialog med departementet om utforming av detaljer for en klageordning på jernbane. Etter Forbrukerrådets syn er det hensiktsmessig med en felles klageordning for all kollektivtrafikk og håper at arbeidet med en klageordning på jernbane kan danne grunnlaget for en slik felles nemnd.

Forbrukerombudet finner det meget positivt at implementeringen av forordningen innebærer en styrking av passasjerrettighetene på flere sentrale områder. Han uttaler bl.a. følgende:

«Togforsinkelser og innstillinger av tog er et av de mest praktiske og hyppigst forekommende problem for de reisende. Jeg finner det derfor meget positivt at forordningens kapittel IV innebærer en betydelig utvidelse av jernbanepassasjerens misligholdsbeføyelser, herunder retten til blant annet i å kreve oppfyllelse, prisavslag, heving og erstatning, i tillegg til konkrete regler om forpleining i form av måltider og overnatting.»

Videre stiller Forbrukerombudet seg positiv til

at forordningen åpner for å tildele erstatning til pendlere som rammes av gjentatte forsinkelser, artikkel 17 pkt.1, og mener uansett fortolkning av bestemmelsen, at jernbaneselskapene bør opprette en slik ordning.

Forbrukerombudet er positiv til kravet om etablering av et uavhengig klageorgan, men tilføyer følgende:

«Etter mitt syn vil det imidlertid være naturlig at mandatet til klageorganet utvides til å omfatte alle relevante konflikter mellom passasjer og selskap, f. eks. brudd på jernbaneselskapenes transportvilkår. Nærmere regler om innholdet i klageordningen bør etter mitt syn reguleres i forskrift.»

4.1.3 Samferdselsdepartementets vurderinger

Samferdselsdepartementet foreslår å ta inn en ny § 7 c i jernbaneloven som gir Kongen myndighet til å gi forskrift om gjennomføring og utfylling av passasjerrettighetsforordningen med senere endringer, herunder om gebyrer for etablering og drift av klageordning.

Formålet med lovforslaget er å få hjemmel til å kunne implementere forordningen i norsk rett. Andre problemstillinger som tas opp av høringsinstansene, faller utenfor det som er hensikten med lovforslaget og må vurderes uavhengig av dette. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng vise til at forordningen stiller minimumskrav, og at det ikke er noe som er til hinder for at det innføres frivillige ordninger som går lengre enn det forordningen legger opp til.

Høringsuttaalelsene ovenfor knytter seg i hovedsak til følgende forhold:

- Funksjonshemmedes brukermedvirkning
- Universell utforming og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven
- Erstatningsregler ved forsinkelser
- Klageordning.

Funksjonshemmedes brukermedvirkning

Når det gjelder funksjonshemmedes brukermedvirkning vil departementet opplyse at det allerede for flere år siden ble etablert en brukergroupe på jernbane, der jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og de funksjonshemmedes organisasjoner er representert. Det kan derfor være hensiktsmessig at denne gruppen utvikles til også å ivareta de nye oppgaver som følger av forordningen og som høringsinstansene er opptatt av.

Universell utforming og diskriminerings- og tilgjengelighetsloven

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven inkluderer krav til universell utforming av bygninger, herunder stasjoner og terminaler, og prinsippene om universell utforming legges til grunn ved planlegging, prosjektering og bygging av stasjonsinfrastruktur. I den sammenheng kan det vises til at Jernbaneverket har utarbeidet en langsiktig plan for oppgradering av eksisterende stasjoner. Oppgradering av hele jernbanenettet til standarden tilgjengelighet vil være meget kostnadskrevenende. Dette er spørsmål som vurderes nærmere i Nasjonal Transportplan 2010-2019 og tas opp i de årlige budsjettene til Jernbaneverket.

Videre kan departementet opplyse at det p.t. arbeides med å fastsette forskrifter om universell utforming av rullende materiell til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane.

Erstatningsregler og forsinkelser

Når det gjelder erstatningsregler ved forsinkelser har NSB AS til dels bedre vilkår enn det som forordningen legger opp til. Høringsinstansene ønsker imidlertid bl.a. at det skal gis en form for pendlergaranti som skal gi kompensasjon for gjentatte avvik i rutetilbudet f.eks. i lovs form.

Departementet mener at innføring av andre ordninger enn det som følger av forordningen, må vurderes uavhengig av gjennomføring av forordningen i norsk rett, og bør i første omgang tas opp mellom jernbaneforetakene og brukerorganisasjonene for å søke å få til frivillige ordninger. Dersom det blir aktuelt å lovfeste ytterligere kompensasjonsordninger enn det som følger av forordningen, vil dette kreve nærmere utredning som det ikke er tid til å ta opp i forbindelse med denne lovendringen.

For øvrig vil departementet vise til at erstatning i forbindelse med forsinkelser er et tema som har vært viet mye oppmerksomhet i den senere tid. I den sammenheng kan departementet opplyse om at NSB og Jernbaneverket har blitt enige om en prøveordning som utvider dagens ordning om kompensasjon til kundene til også å omfatte forsinkelser og innstillinger som skyldes problemer på jernbaneinfrastrukturen. Videre arbeider kollektivtransportbransjen med å etablere en reisegarantiordning og hvor også NSB deltar. Dette viser at det foregår en stadig utvikling for å styrke passasjerenes rettigheter innen kollektivtrafikken.

Klageordning

Ved etablering av en klageordning vil det være naturlig å se på hvordan dette er løst på andre områder, bl.a. innenfor luftfarten. Samferdselsdepartementet vil dessuten ha en nærmere dialog med forbrukermyndighetene og jernbanevirksomhetene om utforming av en klageordning og herunder utrede nærmere økonomiske og administrative konsekvenser.

4.2 Særlig om artiklene 11 til 14 – reglene om erstatningsansvaret for skade på passasjerer og reisegods

4.2.1 Gjeldende rett – jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

Jernbanens erstatningsansvar ved personskade og skade på reisegods mv. er regulert i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven). Jernbaneansvarsloven omfatter alle innretninger for motordrevet transport på skinner, herunder også tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporveg, jf. § 1 første ledd. Etter § 3 kan Kongen gi forskrifter om at loven ikke skal gjelde i visse tilfelle, eller om at loven skal gjelde for taubane i visse tilfelle, jf. § 1 tredje ledd. Slik forskrift er ikke gitt.

Jernbaneansvarslovens regler gjelder i utgangspunktet både nasjonale og internasjonale transporter med jernbane, men etter § 2 gjelder lovens regler likevel ikke for befordring som jernbanen svarer for etter lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-loven). Etter COTIF-loven § 2 a skal enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV – Bilag A til overenskomsten) gjelde for all jernbanetransport der avreisestedet er i Norge og bestemmelsesstedet i en annen konvensjonsstat eller omvendt. Reglene om ansvaret det her vises til, er de samme reglene som forordningen artikkel 11 gjennomfører. Se nærmere i punkt 3.1 om det nærmere innholdet i reglene om passasjeransvaret i forordningen Bilag 1, som består i utdrag fra reglene i COTIF om passasjeransvaret.

På grunn av unntaket i § 2 for transporter som omfattes av COTIF, gjelder jernbaneansvarslovens regler i praksis bare for nasjonale jernbanetransporter.

Etter jernbaneansvarsloven § 3 har jernbanen et objektivt ansvar (uavhengig av skyld) for personskade som rammer en reisende under opphold i

jernbanevognene eller under av- og påstigning. Ansvar påhviler «den som driver trafikkvirksomheten», jf. § 1 annet ledd. Det er altså utførende transportør, og ikke kontraherende transportør, som er ansvarssubjekt. Etter jernbaneansvarsloven § 4 omfatter det objektive ansvaret også tap av eller skade på håndbagasje og annet reisegods som passasjereren bærer på seg, i tilfeller der det er oppstått død eller personskade. I andre tilfeller dekkes etter § 4 skade på håndbagasje bare dersom tapet eller skaden skyldes feil eller forsømmelse på jernbanens side. Ansvar for skade på reisegods som passasjereren ikke bærer på seg, det vil si innskrevet reisegods, reguleres ikke av jernbaneansvarslovens bestemmelser. Her vil ansvaret følge alminnelig erstatningsrettslige prinsipper.

Ansvar etter jernbaneansvarsloven for død og personskade er ikke beløpsbegrenset. Det betyr at det skal svares full erstatning, uansett størrelsen på det enkelte tapet eller det totale omfanget av det samlede tapet etter en ulykke. For håndbagasje er ansvaret begrenset til halve grunnbeløpet i folketrygden for hver reisende, jf. jernbaneansvarsloven § 5 første ledd. (Grunnbeløpet utgjør i dag 70 000 kr.) For innskrevet reisegods gjelder ingen ansvarsbegrensning.

Reglene om ansvaret i jernbaneansvarsloven suppleres av alminnelig erstatningsrett, som regulerer de nærmere vilkårene for erstatning (årsakssammenheng, økonomisk tap) og erstatningsutmålingen.

Det er presisert i jernbaneansvarsloven § 12 første ledd at jernbanens ansvar kan settes ned eller falle bort etter reglene i skadeserstatningsloven § 5-1 når skadelidte har medvirket til skaden, med mindre skadelidte bare kan legges lite til last. Videre kan jernbanens ansvar settes ned forholdsmessig dersom en uavvendelig naturhending, sabotasjehandling, krigshandling eller liknende handling i betydelig grad har bidratt til skaden eller dennes omfang under forhold som er utenfor jernbanens kontroll, jf. jernbaneansvarsloven § 12 annet ledd.

Etter jernbaneansvarsloven § 6 bortfaller kravet dersom tapet ikke er meldt til eller registrert av jernbanen innen ett år etter reisens avslutning. Kravet foreldes for øvrig etter de alminnelige reglene i foreldelsesloven.

Etter jernbaneloven § 6 kan det settes som vilkår for tillatelsen til å drive jernbanevirksomhet at virksomheten har garanti eller forsikring for erstatningsansvar som kan oppstå som følge av virksomheten. Forsikringsplikten for jernbanevirksomhet er i dag regulert i forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 (lisensforskriften) § 4-6. Bestemmelsen krever at jernbaneforetaket skal være tilstrekkelig for-

sikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, som minst dekker 4500 ganger folketrygdens grunnbeløp per skadetilfelle. (For jernbanevirksomhet som ikke omfattes av lisensforskriften, kreves i forskrift 16. desember 2005 nr. 1489 (tillatelsesforskriften) at virksomheten skal være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker.)

4.2.2 Forslaget i høringen og høringsinstansenes merknader

I høringen foreslo departementet å inkorporere forordningen gjennom en forskrift med hjemmel i en ny § 7 c i jernbaneloven. Siden jernbaneansvarsloven kapittel II og kapittel IV må erstattes med forordningens regler innenfor forordningens virkeområde, ble det videre foreslått et nytt tredje ledd i jernbaneansvarsloven § 2 som viser til jernbaneloven § 7 c, og som gjør unntak fra jernbaneansvarslovens regler om passasjeransvaret i kapittel II jf. kapittel IV, for befordring som er omfattet av forordningen. I høringsbrevet drøftet departementet særlig artikkel 11 i forordningen og uttalte at departementet legger til grunn at forordningen åpner for at man gir visse nasjonale regler som gir passasjerene en sterkere beskyttelse. Departementet uttalte videre om dette:

«Etter artikkel 11 gjelder passasjerrettighetsforordningens regler om erstatningsansvaret for passasjerer med forbehold for gjeldende nasjonal lovgivning som gir passasjerer supplerende erstatning for skader. Departementet har vurdert nærmere hvor langt retten til å gi supplerende erstatning går.

Forordningen gir COTIFs regler om ansvar for passasjerer og deres reisegods anvendelse, jf. forordningen artikkel 11 som henviser til Bilag I avdeling IV kapitlene I, III og IV, avdeling VI og avdeling VII.

Innenfor anvendelsesområdet til COTIF kan det bare vedtas supplerende regler så langt Bilag I (COTIF-reglene) oppstiller minimumsregler og/eller åpner for valgfrihet hos medlemsstatene. Statenes konvensjonsbestemmelser etter COTIF er til hinder for å gi supplerende erstatningsregler som vil være i strid med COTIF. Imidlertid gjelder COTIF for internasjonale transporter. Når det gjelder nasjonale transporter, begrenser COTIF som alminnelig utgangspunkt altså ikke statenes handlefrihet når det gjelder passasjerrettighetene.

Etter forordningens artikkel 6 kan reglene i forordningen ikke fravikes ved avtale som gir

passasjerene svakere rettigheter, men bestemmelsen tillater avtaler som styrker rettighetene. Bestemmelsen regulerer ikke spørsmålet om nasjonal rett kan gi styrkede rettigheter for nasjonale transporters vedkommende.

Ut fra den språklige sammenhengen kan det være nærliggende å forstå forordningens artikkel 11 på samme måte som COTIF artikkel 29. COTIF artikkel 29 åpner for at det kan gis supplerende regler for andre former for personska- de enn det som er omfattet av artikkel 27 og 28 (død og personska- de), for eksempel oppreisning.

Bestemmelsen må imidlertid tolkes i lys av omstendighetene for øvrig. Under forhandlingene i Rådet var det en forutsetning at forordningen skulle gjennomføre COTIF-reglene om passasjertransport. Det ble fra Rådets side lagt til grunn at forordningen skulle gjelde internasjonale transport. I sin behandling av forordningen utvidet Parlamentet reglene til å gjelde også rent nasjonale transport.

I henhold til forordningens forord punkt (6) blir det fastslått at et formål med forordningen er at beskyttelsen under COTIF også skal gjelde for nasjonale transport. At medlemsstatene pålegges å sikre at alle innenriks passasjerer gis den minimumsbeskyttelse som følger av COTIF, kan ikke ses å være til hinder for at passasjerene, der det er rom for det, kan gis sterkere rettigheter enn etter COTIF.»

Departementet viste til at reglene i jernbaneansvarsloven på flere punkter styrker passasjeransvaret, men at det samtidig også svekker det på visse punkter. Departementet sa om dette i høringsbrevet:

«Passasjerforordningen styrker på flere punkter passasjerrettighetene. For eksempel gjelder det ikke noen ansvarsbegrensning for tap av eller skade på håndbagasje i andre tilfelle enn der passasjerene også skades.

På to sentrale punkter svekker passasjerrettighetsforordningen imidlertid passasjerenes rettigheter sammenlignet med situasjonen etter jernbaneansvarslovens regler.

For det første oppstiller passasjerrettighetsforordningen regler om ansvarsfritak i gitte situasjoner.

Etter passasjerforordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 26, jf. COTIF, gjelder det objektivt ansvar for operatøren ved død og personskade, men slik at operatøren kan bli fri for ansvar i visse tilfelle nevnt i Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstavene a, b og c.

Etter passasjerforordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 33 nr. 2 siste avsnitt, får artikkel 26, herunder også artikkel 26 nr. 2 som fastsetter reglene om ansvarsfritak, tilsvarende anven-

delse ved tap av eller skade på håndbagasje i de tilfelle hvor passasjerene skades.

Jernbaneansvarsloven har ikke tilsvarende regler om ansvarsfritak. Derimot åpner jernbaneansvarsloven på generelt grunnlag for at det ansvaret kan lempes i situasjoner som omfattes av Bilag I artikkel 26 nr. bokstavene a, b og c.

Etter jernbaneansvarsloven § 12 første ledd kan jernbanens ansvar settes ned eller falle bort i medhold av skadeerstatningsloven § 5-1 når skadelidte har medvirket til skaden (dvs. i tilfelle som vil omfattes av Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav b).

Tilsvarende åpner jernbaneansvarsloven § 12 andre ledd for at ansvaret kan nedsettes i situasjoner hvor naturhendelser, sabotasje-handlinger og krigshandlinger og liknende i betydelig grad har bidratt til skaden eller dennes omfang under forhold som er utenfor jernbanens kontroll (dvs. i tilfelle som vil omfattes av Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstavene a og c).

For det andre er ansvaret for tap av eller skade på håndbagasje i tilfelle der passasjerene også skades etter passasjerrettighetsforordningen oppad begrenset.

Ansvaret for håndbagasje der passasjerene også skades, er oppad begrenset også etter norsk rett, jf. jernbaneansvarsloven § 5 første ledd. Det maksimale ansvarsbeløpet etter forordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 34 (1400 SDR/regneenheter pr passasjer) er ca. en tredel av ansvarsbeløpet etter gjeldende norsk rett (1/2 G, for tiden kr 35 000).

Det skal generelt sterke grunner til for å svekke passasjerenes rettigheter.

Passasjerforordningen artikkel 11 fastslår at passasjerforordningens regler om erstatningsansvaret for passasjerer gjelder «[m]ed forbehold af gældende national ret, hvorved passagerer indrømmes supplerende erstatning» [vår kursivering]. Etter bestemmelsens ordlyd kan man i nasjonal rett innrømme passasjerene rett til erstatning utover det som følger av forordningen. Se nærmere om dette i pkt. 3.2 ovenfor.

For det første er det generelt ønskelig å opprettholde løsningen i dagens jernbaneansvarslov med ansvar på objektivt grunnlag som kan lempes i særskilte tilfelle der forordningen ellers ville medføre ansvarsfritak. Dette oppnås ved at det fastslås at operatøren plikter å svare erstatning etter jernbaneansvarsloven §§ 3 og 4, jf. § 12, der det ellers ville gjelde ansvarsfritak etter passasjerforordningen.

For det andre er det ønskelig at det høyere ansvarsbeløpet (1/2 G, for tiden kr 35 000) etter dagens regelverk legges til grunn. Dette oppnås ved at ny § 2 fjerde ledd tredje punktum viser til ansvarsbeløpet i jernbaneansvarsloven § 5 første ledd. Imidlertid reguleres spørsmålet om

bortfall av retten til ansvarsbegrensninger av forordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 48.»

På denne bakgrunn foreslo departementet i høringsbrevet regler i jernbaneansvarsloven § 2 fjerde og femte ledd som supplerer reglene etter forordningen på visse punkter. Formålet med forslagene her var å gi supplerende nasjonale regler om ansvaret for å unngå at den erstatningsrettslige beskyttelsen ved død og personskade, samt ved skade på reisegods i tilfelle av død og personskade, blir svekket gjennom unntakene fra ansvar som gjelder etter forordningen artikkel 26 nr. 2 bokstavene a til c og a og den lave ansvarsgrensen for reisegods i artikkel 34.

Det er ingen høringsinstanser som kommenterer disse spørsmålene.

4.2.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet foreslår å gjøre et slikt unntak fra anvendelsen av jernbaneansvarslovens regler om ansvar for passasjerer og reisegods innenfor forordningens virkeområde, som foreslått i høringsbrevet. Se forslaget til et nytt tredje ledd i jernbaneansvarsloven § 2. Det foretas enkelte tekniske justeringer i ordlyden i forslaget til tredje ledd i forhold til forslaget i høringsbrevet, men det materielle innholdet er det samme.

I tillegg foreslås en presisering i COTIF-loven § 2 a, om at forordningens regler vil gjelde i tillegg for transporter som er omfattet av forordningen. Forslaget i høringsbrevet inneholdt ikke en slik presisering. Presiseringen har imidlertid ikke materiell betydning, men foreslås ut i fra informasjons hensyn, for å gi brukerne av loven den nødvendige oversikten over regelverket. Poenget her er at forordningen, i tillegg til å gjennomføre COTIF-regelverket gjennom artikkel 11 og Bilag 1, i artiklene 12 til 14 også oppstiller særlige rettigheter for passasjerene som kommer i tillegg til reglene i COTIF. For å klargjøre for brukerne av loven at disse reglene i forordningen kommer i tillegg, foreslår departementet en regel i COTIF-loven § 2 a i et nytt annet punktum der, som viser til forordningens regler.

Det foreslås ikke at første punktum i COTIF-loven § 2 a utgår. Det er nødvendig å beholde den gjeldende bestemmelsen om inkorporeringen av COTIF i COTIF-loven § 2 a første punktum, med tanke på internasjonale jernbanetransporter som ikke omfattes av forordningens virkeområde. (Det er en annen sak at det i praksis neppe forekommer mange jernbanetransporter til eller fra Norge som ikke omfattes av forordningen.) Innenfor forordningens virkeområde vil den bestemmelsen som gjen-

nomfører forordningen, jf. forslaget til en ny § 7 c i jernbaneloven, formelt erstatte inkorporasjonsbestemmelsen i COTIF-loven § 2 a første punktum.

Videre foreslås i et nytt fjerde ledd i jernbaneansvarsloven § 2, som gir supplerende regler om ansvarsgrunnlaget der det gjelder unntak fra det objektive ansvaret etter forordningen Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstavene a og c, og som videre gjør unntak fra begrensningsbeløpet for reisegods etter artikkel 34 jf. artikkel 33 nr. 1. Forslaget tilsvarer høringsbrevets forslag til § 2 fjerde og femte ledd innholdsmessig, men slik at ordlyden er forenklet og reglene er samlet i ett ledd. Bestemmelsen vil være aktuell når det oppstår død eller personskade etter en ulykke som er omfattet av forordningen Bilag 1 artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c, det vil si der ulykken enten skyldes omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, eller en tredjemanns oppførsel, og jernbanevirksomheten ikke kunne unngå ulykken til tross for å ha utvist slik aktsomhet som kreves. Departementet foreslår at reglene om ansvarsgrunnlaget i jernbaneansvarsloven §§ 3 og 4, reglene om begrensningsbeløpet for skade på reisegods etter § 5 første ledd, samt reglene om lemping av ansvaret etter § 12 annet ledd, i slike tilfelle skal gjelde som supplerende regler, slik at det erstatningsrettslige vernet av passasjerene ved slike ulykker ikke svekkes i forhold til dagens regler om ansvaret i slike tilfelle.

Når det gjelder unntak fra ansvaret etter forordningen Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav b, der skaden skyldes en feil som passasjerer har begått, anser departementet at forordningens unntak fra ansvaret ikke er problematisk. Det foreslås derfor ikke supplerende nasjonale regler i slike tilfelle.

Som det fremgår over er det departementets syn at artikkel 11 åpner for å gi supplerende regler om ansvaret som styrker passasjerenes erstatningsrettslige vern. (Videre fremgår over at det innenfor COTIF-overenskomstens virkeområde i utgangspunktet likevel bare kan gis slike supplerende regler så langt dette er i tråd med reglene i COTIF selv, og at det igjen betyr at det er først og fremst for nasjonale jernbanetransporter at det er aktuelt å gi slike supplerende regler som artikkel 11 åpner for.)

Man kan aldri garantere at en domstol vil legge til grunn den samme forståelsen av artikkel 11 i forordningen. Departementet mener at det bør legges avgjørende vekt på hensynet til beskyttelsen av passasjerene, som også er formålet med forordningens regler. Hensynet til de skadelidte passasjerene taler med styrke for at man i norsk rett opprettholder det vernet som ligger i dagens erstatningsregler i jernbaneansvarsloven, og unngår å svekke det er-

statningsrettslige vernet for jernbanepassasjerene. Spørsmålet er aktuelt for ulykker som heldigvis sjelden eller aldri inntreffer, men der det er desto viktigere med et godt erstatningsrettslig vern om ulykken skulle være ute. Man kan for eksempel tenke seg at det inntreffer en jernbaneulykke som skyldes sabotasje på linjen eller en naturhendelse, og at jernbanevirksomheten har utvist all den akt-somhet som kan forventes med tanke på å forhin-

dre en slik hendelse eller virkningene av den. Etter forordningens regler i Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c vil passasjerene her kunne stå uten noe erstatningsrettslig vern. Etter departementets syn er det nødvendig å unngå at jernbanepassasjerenes erstatningsrettslige vern svekkes ved slike ulykker, i forhold til de gjeldende reglene om dette i jernbaneansvarsloven §§ 3 og 4 jf. § 12 annet ledd.

5 Gjeldende rett og forslag i høringsnotatet for å implementere lokomotivførerdirektivet

5.1 Gjeldende rett

Jernbaneloven regulerer anlegg og drift av jernbane, herunder kan det fastsettes bl.a. bestemmelser om sertifisering av førere av rullende materiell, jf. § 3 d. Det er også hjemmel til å tilbakekalle sertifikater mv., jf. § 3 e. Videre kan Kongen gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbanens område, jf. § 16.

I jernbaneloven er det i stor grad stilt krav til den som driver jernbanevirksomhet og i mindre grad direkte til enkeltindivider. Det er bl.a. i det vesentligste lagt opp til at det er den som driver virksomheten som plikter å følge opp at det personell som benyttes, oppfyller de krav som er stilt i jernbanelovgivningen.

I jernbaneloven § 3 d gis tilsynsmyndigheten hjemmel til direkte å stille krav til førere av rullende materiell og annet personell om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personellet skal ha sertifikat som viser at de oppfyller vilkårene. Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes, samt regler om utstedelse og fornyelse av sertifikat mv.

Etter lovens § 3 e kan bl.a. tilsynsmyndigheten tilbakekalle sertifikat gitt med hjemmel i § 3 d på nærmere angitte vilkår.

For øvrig gir § 11 tilsynsmyndigheten hjemmel til å føre tilsyn med jernbaner, og til bl.a. å gi pålegg om korrigerende tiltak, påby stans av driften når sikkerhetsmessige hensyn krever det og tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

5.2 Forslag i høringen og høringsinstansenes merknader

I høringsnotatet ble det opplyst at direktivet inneholder bestemmelser og krav som det etter gjeldende rett ikke er tilstrekkelig lovhjemmel til å gjennomføre.

Departementet anførte følgende:

«For å kunne gjennomføre direktivet i norsk rett må det derfor foretas enkelte endringer i jernbaneloven. Det er behov for en hjemmel til å kunne godkjenne leger, psykologer mv., samt for å godkjenne personer og opplæringsinstitusjoner o.a. som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. Det bør videre foretas en utvidelse av tilsynshjemmelen i § 11 slik at den omfatter virkeområdet til direktivet.»

Departementet tok i den sammenheng også opp at det kunne være hensiktsmessig å foreta en mindre presisering av jernbanelovens virkeområde i § 1 slik at det klart fremgår at loven omfatter aktiviteter utover det som kan sies å omfattes av «anlegg og drift av jernbane» og «faste og løse innretninger som er knyttet til jernbanevirksomheten». I tillegg ble det foreslått visse justeringer i §§ 3 d og 3 e om sertifisering og tilbakekall av sertifikater, slik at disse bestemmelsene legges mer opp til ordlyden i direktivet, samtidig som det tas høyde for at sertifiseringen består av to deler, én som myndighetene utsteder og én som den som driver jernbanevirksomhet utsteder.

I høringsnotatet uttalte departementet følgende:

«Selv om de foreslåtte endringene i første rekke skal muliggjøre implementering av lokomotivførerdirektivet i norsk rett, vil hjemmelsbestemmelsene som sådan også omfatte jernbanevirksomhet som faller utenfor direktivets virkeområde.»

Lovens virkeområde

Departementet anførte følgende:

«Utviklingen på jernbanesektoren innen EØS-område med økt konkurranse fører til at nye aktører og typer virksomhet som har en tilknytning til anlegg og drift av jernbane etablerer seg. Dette fører til nye reguleringsbehov utover det som tradisjonelt har vært omfattet av jernbaneloven. Jernbaneloven § 1 lyder:

Loven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Loven gjelder også faste og løse innretninger som er knyttet til jernbanevirksomheten.

Det kan stilles spørsmål om jernbanelovens virkeområde omfatter fullt ut lokomotivførerdirektivets virkeområde. Direktivet stiller bl.a. opp krav til personer og virksomheter som ikke nødvendigvis har noen direkte tilknytning til driften av jernbanen. Dette gjelder særlig akkreditering eller godkjenning av leger, psykologer, sensorer og personer eller virksomheter som tilbyr opplæring. Dette, samtidig som at det siden jernbaneloven ble vedtatt i 1993, er foretatt flere endringer som regulerer ulike deler av jernbanevirksomhet direkte og indirekte, gjør at departementet anser det hensiktsmessig å foreta en tilføyelse i § 1 slik at det ikke skal være tvil om at også nye aktører og aktiviteter som er relatert til jernbanevirksomhet omfattes av lovens virkeområde.»

Sertifiseringsbestemmelsene i §§ 3 d og e

Departementet anførte bl.a. følgende til § 3 d:

«Bestemmelsen gir hjemmel til å stille krav til førere tilsvarende de krav som følger av direktivet. Begrepsbruken i direktivet er noe annerledes. Gjeldende lov bruker «sertifikat» som betegnelse på dokumentasjon på at vilkårene er oppfylt. Direktivet innfører begrepene «førerbevis» og «sertifikat» på henholdsvis den offentlige godkjenningen som gir en generell rett til å føre tog i EØS og den bedriftsinterne godkjenningen som angir hvilke strekninger og rullende materiell vedkommende fører er klarert til å kjøre. Av hensyn til et entydig regelverk er det hensiktsmessig at det skilles mellom disse to godkjenningsordningene i lovbestemmelsen. Det generelle uttrykket «sertifisering» som foreslås benyttet i § 3 d første ledd vil omfatte både den offentlige og bedriftsinterne godkjenningen. Dette skillet vil komme til uttrykk i reglene om tilbakekall i utkastet til § 3 d annet ledd [nytt tredje ledd] og i ny § 3 g, (se nærmere merknader til denne paragrafen). I realiteten medfører de foreslåtte endringene i § 3 d ingen endring av rammene for paragrafen. Bakgrunnen for den foreslåtte endringen er at sertifiseringsregimet er delt i to i direktivet, hvilket ikke var forutsatt da § 3 d ble vedtatt.

§ 3 d annet ledd gir forskriftshjemmel til å kunne gi bestemmelser om bl.a. utstedelse og fornyelse av sertifikat mv. Fordi hjemmelen til å tilbakekalle sertifikater i § 3 e foreslås begrenset til kun å gjelde den offentlige godkjenningen, er det nødvendig å utvide § 3 d annet ledd til å gjelde tilbakekall av den bedriftsinterne godkjenningen. Virksomhetenes bedriftsinterne godkjenning av sine førere anses som et privatretslig forhold, og det er tilstrekkelig å regulere fremgangsmåtene til utstedelse, fornyelse

og tilbakekall i forskrift. I dag reguleres dette i autorisasjonsforskriften.»

Til bestemmelsen om tilbakekall av sertifikater i § 3 e anførte departementet følgende:

«Denne bestemmelsen gjelder tilbakekall av sertifikater etter § 3 d. Fordi det er foreslått å endre begrepsbruken i § 3 d, er det nødvendig å foreta tilsvarende endring i begrepsbruken i tilbakekallsbestemmelsen. Paragrafen omfatter bare tilbakekall av den offentlige godkjenningen (dvs. førerbeviset), da tilbakekall av den bedriftsinterne godkjenningen reguleres i § 3 d annet ledd.

For øvrig foreslås det at § 3 e blir ny § 3 g og at det tydeliggjøres i overskriften til paragrafen at den gjelder tilbakekall mv. av den offentlige godkjenningen.»

Nye bestemmelser om krav til leger mv. og opplæringsvirksomheter mv. i hhv. §§ 3 e og 3 f.

Departementet anførte følgende for så vidt gjelder hjemmel til å stille krav til leger og psykologer mv.:

«Direktivet medfører behov for en hjemmel til å kunne stille krav om godkjenning av leger og psykologer. De nærmere kravene til hvordan godkjenningen skal foregå, foreslås fastsatt i forskrift.

Direktivet medfører også at det må innføres en bestemmelse om at leger og psykologer skal ha opplysningsplikt for visse forhold som går utover den lovpålagte taushetsplikten som følger av lov 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell (helsepersonelloven). Denne opplysningsplikten vil gjelde i de tilfellene der en lege eller psykolog i forbindelse med den periodiske helseundersøkelsen eller en annen undersøkelse avdekker forhold som er av betydning for sertifiseringen av vedkommende fører. Det ansees tilstrekkelig at opplysningsplikten skal gjelde overfor ansvarlig myndighet for den offentlige godkjenningen og ikke overfor den virksomhet som føreren er tilknyttet. Ansvarlig myndighet må underrette virksomheten som føreren er tilknyttet hvis den offentlige godkjenningen tilbakekalles som følge av at helsekravene ikke lenger er oppfylt, men det er ikke nødvendig å opplyse om de konkrete årsakene til dette. For å sikre en forsvarlig behandling av disse opplysningene er det foreslått å innføre en strengere taushetsplikt for de som mottar opplysninger enn det som følger av forvaltningsloven. En slik strengere taushetsplikt foreslås utformet etter mønster av lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulyk-

ker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven) § 17.»

Når det gjelder krav i forbindelse med opplæringsvirksomheter uttalte departementet:

«På samme måte som for leger og psykologer stiller direktivet også krav til godkjenning av personer og virksomheter som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. Det anses hensiktsmessig å utforme en egen bestemmelse om dette. Det anses tilstrekkelig å gi nærmere bestemmelser i forskrift. Bestemmelsen er ment å dekke alle godkjenningsordningene direktivet foreskriver i forbindelse med opplæring mv.»

Tilsynsbestemmelsen

Som nevnt innledningsvis foreslo departementet også å utvide tilsynshjemmelen i § 11. Det siteres fra høringsnotatet:

«§ 11 dekker tilsyn med «jernbaner», men ikke leger, psykologer, eksaminatorer (sensorer) og personer eller virksomheter som tilbyr opplæring og organer som godkjenner disse. Det er derfor behov for å utvide tilsynsbestemmelsen i § 11 slik at bestemmelsen dekker tilsyn mv. med overholdelse av loven eller bestemmelser gitt med hjemmel i loven, uavhengig av om det er den som driver jernbanevirksomhet eller enkeltpersoner mv. som er regulert.

Det foreslås derfor endringer i paragrafen slik at det ikke skal være tvil om at tilsynshjemmelen omfatter hele lovens virkeområde. Eventuelle begrensninger i virkeområde til paragrafen vil følge av andre bestemmelser i loven.»

Høringsinstansenes merknader

Statens jernbanetilsyn har i sitt hørings svar tatt opp behovet for en klar hjemmel til å behandle sensitive personopplysninger herunder forslag til lovhjemmel som gir mulighet til å fastsette nærmere bestemmelser om behandling av personopplysninger. Tilsynet anfører i den sammenheng bl.a. følgende:

«Direktivet inneholder krav om at både kompetent myndighet og jernbanevirksomhetene må opprette og føre registre over førere som innehar førerbevis og sertifikat. Opplysninger i disse registrene skal være tilgjengelig for kompetente myndigheter i andre EØS-land, jf. artikkel 22.

Minstekravene til de nasjonale registrene fremgår av direktivets vedlegg I nr. 4. Registeret skal inneholde opplysninger knyttet til fører-

beviset; alle opplysninger som finnes på førerbeviset og dessuten opplysninger knyttet til kontrollkrav fastsatt i artiklene 11 og 16, jf. vedlegg I nr. 4 bokstav a. Det vil si opplysninger om førerens kvalifikasjoner og opplysninger om hvorvidt kravene til helse er oppfylt. Videre er det krav om at det nasjonale registeret skal inneholde opplysninger knyttet til sertifikat; det vil si alle opplysninger som finnes på sertifikatet og dessuten opplysninger knyttet til kontrollkrav fastsatt i artiklene 12, 13 og 16, jf. vedlegg I nr. 4 bokstav b.»

Tilsynet uttaler videre:

«Personopplysningsloven stiller en del krav til behandling av personopplysninger som etter tilsynets vurdering vil være relevante for gjennomføringen av direktivet. Det er derfor behov for en tydelig hjemmel i jernbaneloven for at tilsynet skal ha anledning til å behandle de nødvendige personopplysningene.

Personopplysningsloven sonderer mellom personopplysninger og sensitive personopplysninger, jf. henholdsvis §§ 8 og 9. I følge direktivet skal opplysninger knyttet til helse registreres. Slike opplysninger er etter tilsynets vurdering sensitive opplysninger, jf. § 2 nr. 8 bokstav c.»

Bla. under henvisning til ovennevnte foreslår tilsynet at det tas inn en egen hjemmel i jernbaneloven som gir myndighetene kompetanse til å behandle personopplysninger som er knyttet til førerens helse, dvs. de sensitive personopplysningene som skal behandles. Samtidig foreslår tilsynet at det utformes en klar forskriftshjemmel til å fastsette nærmere regler om behandling av personopplysninger knyttet til øvrige opplysninger som kreves registrert i henhold til direktivet.

5.3 Samferdselsdepartementets vurderinger

Som det nærmere redegjøres for i pkt 5.2 foreslår Samferdselsdepartementet endringer og tilføyelser i jernbaneloven §§ 1, 3 d, 3 e, 3 f, og 3 g og § 11.

Departementet er enig med tilsynet i at det er hensiktsmessig å ha en hjemmel i jernbaneloven som gir tilsynsmyndighetene nødvendig myndighet til å kunne behandle sensitive personopplysninger som nevnt i direktivet. I den forbindelse viser departementet til at det i lokomotivførerdirektivet artikkel 22 punkt 5 er forutsatt at de nevnte registrene drives i overensstemmelse med personvern-direktivet (95/46/EF), som er implementert i norsk rett gjennom personopplysningsloven. Ved å

ta inn en slik hjemmel i jernbaneloven vil det ikke kunne reises tvil om at myndigheten har hjemmel til å behandle slike opplysninger. Samferdselsde-

partementet foreslår derfor en slik hjemmel i lovforslagets § 3 d.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

6.1 Passasjerrettighetsforordningen

I høringsnotatet anførte departementet følgende om konsekvenser av forslaget samtidig som høringsinstansene ble oppfordret til å komme med ytterligere merknader for så vidt gjelder de økonomiske og administrative konsekvensene:

«Samferdselsdepartementet kan i utgangspunktet ikke se at selve lovforslaget genererer særskilte økonomiske og/eller administrative konsekvenser. Økonomiske og administrative konsekvenser vil først oppstå i forbindelse med implementeringen av forordningen i norsk rett.»

Høringsinstansenes syn

Finansdepartementet, Jernbaneverket og NSB har kommet med innspill til økonomiske og administrative konsekvenser.

Finansdepartementet uttaler bl.a. følgende:

«Finansdepartementet vil avvente Samferdselsdepartementets nærmere redegjørelse av de økonomiske og administrative konsekvensene på bakgrunn av høringsrunden. Vi legger til grunn at en slik redegjørelse inkluderer en vurdering av konsekvensene som vil oppstå i forbindelse med implementeringen av forordningen i norsk rett gjennom forskrift.»

Jernbaneverket uttaler følgende:

«Enkelte av kravene kan medføre at bemanningen på noen stasjoner må økes. I den grad Jernbaneverket får ansvaret for dette, vil det bety ekstra kostnader i form av beredskap og personale dersom dette ikke kan inkluderes i eksisterende ordninger. Det vil kunne medføre administrative konsekvenser hvis det må etableres nye ordninger.

Forordningen inneholder et krav om at det skal være mulig for funksjons- og bevegelseshemmede å melde inn behov for assistanse. Hvis det er et slikt behov flere steder under en reise, skal det bare være nødvendig å melde inn behovene en gang og til kun en stasjonsansvarlig eller et jernbaneselskap. Dette kravet vil kreve et system for mottak, håndtering og distribu-

sjon av slik informasjon. Det vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser å etablere og drifte et slikt system.»

NSB AS har bl.a. uttalt følgende:

«Kravene i forordningen vil medføre behov for en rekke systemmessige tilpasninger til NSBs salgs- og reservasjonssystemer, samt behov for opplæring av personalet i de nye og endrede systemene. Det er pr. i dag vanskelig å angi kostnadene forbundet med dette, fordi det nærmere innholdet i systemer og standarder ikke er avklart, jf. art. 10. Med tanke på systemenes omfang og kompleksitet er det imidlertid grunn til å tro at kostnadene vil kunne bli betydelige. Forordningens krav til assistanse til funksjonshemmede vil sannsynligvis også medføre økte kostnader for NSB.»

Samtidig sier NSB at man er positiv til den styrking av passasjerenes rettigheter det er lagt opp til i forordningen, og anfører følgende:

«Dersom jernbane skal fremstå som et konkurransekraftig transportmiddel sammenliknet med bil, buss og fly, må også passasjerenes rettigheter ivaretas på en god måte.»

Samferdselsdepartementets vurdering

Hverken NSB eller Jernbaneverket har i sine høringsuttalelser tallfestet de økonomiske og administrative konsekvensene. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at eventuelt økt bemanning på enkelte stasjoner og etablering og drift av et system for mottak, håndtering og distribusjon av informasjon i forbindelse med assistanse til funksjons- og bevegelseshemmede for å oppfylle forordningens krav, kan gi økte utgifter for Jernbaneverket. Eventuelt økte kostnader vil bli dekket innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettammer for Jernbaneverket.

NSB har oppgitt at kravene i forordningen vil medføre behov for en rekke systemmessige tilpasninger til NSBs salgs- og reservasjonssystemer, og at det er grunn til å tro at kostnadene kan bli betydelige. Selskapet har imidlertid opplyst at økte systemkostnader ikke vil være relevante for offentlig

kjøpsproduksjonen. Departementet legger dette til grunn, slik at disse kravene i forordningen ikke vil medføre økt bevilgningsbehov til offentlig kjøp av persontransport.

Departementet er for øvrig enig med NSB i at det er viktig at dersom jernbanen skal fremstå som et konkurransekraftig transportmiddel må også passasjerenes rettigheter ivaretas på en god måte, og at alle passasjerene, uavhengig av hvilket jernbaneforetak med lisens som de reiser med i EØS-området, gis de samme minimumsrettighetene.

Forordningen krever at det skal utpekes et organ som skal håndheve forordningen, og det skal også være mulig å klage til dette organet eller annet organ som utpekes. Det må regnes med at det vil trenge noen ressurser, ca. ett årsverk til å begynne med, til det organ som blir utpekt til å håndheve forordningen i Norge. De økonomiske og administrative konsekvensene av å innføre en klageordning vil være avhengig av hvordan en slik ordning vil bli utformet og må vurderes i forbindelse med etablering av den. Uansett vil eventuelle kostnader i den forbindelse måtte dekkes innenfor de til enhver tid gjeldende budsjetttrammer.

Departementet antar at endringene i jernbaneansvarsloven og gjennomføringen av forordningen om passasjeransvaret ikke vil medføre noen administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for jernbanevirksomhetene, for passasjerene eller for det offentlige.

6.2 Lokomotivdirektivet

I høringsnotatet anførte departementet følgende om konsekvensene, samtidig som høringsinstansene ble oppfordret til å komme med ytterligere merknader til de økonomiske og administrative konsekvensene:

«Lovutkastet vil i seg selv ikke ha økonomiske og administrative konsekvenser. Imidlertid vil gjennomføringen av direktivet i forskrifter kunne få konsekvenser for både tilsynsmyndigheten og virksomhetene.

Konsekvenser for den som driver jernbanevirksomhet

Jernbaneforetak og infrastrukturforvalter (Jernbaneverket) har i dag ordninger og systemer for opplæring og sertifisering av sine førere.

Statens jernbanetilsyn har henvendt seg til de jernbaneforetak som er med i en referansegruppe for implementering av lokomotivførerdirektivet, i forsøk på å vurdere omfanget av endringene og de økonomiske og administrative

konsekvenser. Det er så langt sprikende opplysninger om hvilke konsekvenser direktivet vil få, fra ingen konsekvenser – til en årlig merkostnad på ca. en millioner kr for én virksomhet. Konsekvensene vil for øvrig være avhengig av hvilke løsninger som velges for å implementere direktivet i forskriftene.

Tilsynet har anført at de årlige løpende utgiftene for den enkelte virksomhet sannsynligvis vil bli som i dag eller noe høyere. Statens jernbanetilsyn vil i størst mulig grad forsøke å bruke de eksisterende ordningene som finnes for opplæring i Norge, slik at det blir en minst mulig byrde på de enkelte som driver jernbanevirksomhet.

I forbindelse med at forskriftsendringene sendes på høring, vil det også bli bedt om å få innspill på økonomiske og administrative konsekvenser fra høringsinstansene.

Konsekvenser for myndighetene

Utstedelse av førerbevis og opprettelse og vedlikehold av registre, økt tilsynsaktivitet, godkjenning av personer og virksomheter mv. antas å kunne føre til økt behov for ressurser hos tilsynsmyndigheten. Statens jernbanetilsyn har anslått at direktivet vil kunne medføre en økt arbeidsbyrde i tilsynet tilsvarende 1-2 årsverk.

Oppsummering

På grunn av den stramme bemanningssituasjonen innen norsk jernbane når det gjelder ombordpersonell, er tiltak som kan øke rekrutteringsmulighetene ønskelig. Direktivet legger opp til dette gjennom gjennomgående togførerbevis. Denne fordelingen må etter departementets vurdering veies opp mot de mulige kostnader ved omstilling og løpende merkostnader som gjennomføring av direktivet kan medføre.»

Høringsinstansenes syn

Finsansdepartementet har kommet med følgende uttalelse:

«Finansdepartementet vil avvente Samferdselsdepartementets nærmere redegjørelse av de økonomiske og administrative konsekvensene på bakgrunn av høringsrunden. Vi legger til grunn at en slik redegjørelse inkluderer en vurdering av konsekvensene ved gjennomføring av direktivet i forskrifter.»

Samferdselsdepartementets vurdering

Ingen av høringsinstansene som blir berørt av direktivet, har hatt ytterligere merknader til de administrative og økonomiske konsekvensene som det

er redegjort for i høringsnotatet. Departementet bemerker at Statens jernbanetilsyn allerede har involvert bransjen når det gjelder det videre arbeid med å utforme og endre forskriftene som skal implementere direktivet. Det legges i den sammenheng opp til i størst mulig grad å forsøke å bruke de eksisterende ordningene som finnes for opplæring i Norge, slik at det blir en minst mulig byrde på de enkelte som driver jernbanevirksomhet. Departementet legger etter dette til grunn at de økonomiske og administrative konsekvensene vil ligge innenfor det som er skissert i høringsnotatet. Økte utgifter i Statens jernbanetilsyn og andre kostnader knyttet til omstilling og løpende merutgifter som gjennomføring av direktivet kan medføre, vil bli dekket innenfor de til enhver tid gjeldende budsjетtrammer.

7 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

7.1 Jernbaneloven

Til § 1

I *annet punktum* er det foreslått en presisering av ordlyden slik at det klarere fremgår at også annen virksomhet enn det som direkte er knyttet til anlegg og drift av jernbane omfattes av loven. Dette kan være verksteder, forvaltere av materiell, leger og psykologer som skal foreta helseundersøkelse av førere eller annet personell, skoler eller andre tilbydere av nødvendig opplæring og prøving osv, aktiviteter i forbindelse med virksomhetsoverdragelse, samt øvrige forhold som innvirker på driften av jernbane direkte eller indirekte og som naturlig bør kunne reguleres av jernbaneloven. Jernbaneloven omfatter i dag for eksempel omsetning av samtrafikkkomponenter, konkurranseregler og forhold som retter seg mot allmennheten i form av plikter og forbud. Ved den foreslåtte presiseringen av ordlyden vil det ikke kunne reises tvil om at slike aktiviteter hører inn under lovens virkeområde.

Begrepet *aktivitet* er foreslått brukt for å fange opp at det ikke bare er selve jernbanevirksomheten og faste og løse innretninger som reguleres, men også all aktivitet i tilknytning til jernbane generelt.

Til § 3 d

Overskriften til paragrafen er justert slik det klart går frem at den gjelder *krav* til fører mv. og ikke bare *kompetanse* krav, samt at den gjelder behandling av opplysninger mv. Dette gjenspeiler bedre innholdet i bestemmelsen.

I *første ledd* er begrepet «sertifikat» endret til *sertifisering* for bedre å dekke også den sertifiseringsordningen som lokomotivførerdirektivet innfører. I tillegg er det foreslått et nytt punktum i.f. som klargjør at sertifiseringsordningen kan deles inn i en offentlig godkjenning og en virksomhetsintern godkjenning.

Andre ledd presiserer at tilsynsmyndigheten kan behandle sensitive personopplysninger som nevnt i personopplysningsloven § 9 b, jf. § 2 nr. 8 c. Det gis også en forskriftshjemmel slik at tilsynsmyndigheten bl.a. kan opprette og føre register

over nødvendige opplysninger for sertifisering av personell.

Tredje ledd dekker fremgangsmåtene for å utstede, fornye og tilbakekalle mv. den virksomhetsinterne godkjenningen. Fremgangsmåtene for tilbakekall av den offentlige godkjenningen er regulert nærmere i utkastet til ny § 3 g.

Til § 3 e

Første ledd gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om fremgangsmåtene for å godkjenne leger og psykologer som skal være ansvarlig for helseundersøkelsene av førere eller annet personell som måtte være underlagt krav til fysisk og psykisk helse etter § 3 d.

Annet ledd oppstiller en plikt for leger og psykologer til å melde fra til ansvarlige myndigheter om forhold som kan ha betydning for sertifiseringen til vedkommende fører eller annet personell. Samtidig pålegges de personer som utfører arbeid eller tjenester for den ansvarlige myndigheten, en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven tilsvarende det som gjelder etter jernbaneundersøkelsesloven § 17 når de mottar eller behandler slike opplysninger. Dette er likevel ikke til hinder for at myndighetene kan underrette førerens arbeidsgiver om at vedkommende har fått tilbakekalt sin offentlige godkjenning, men årsakene til dette kan ikke spesifiseres.

Til § 3 f

Paragrafen gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om fremgangsmåtene for godkjenning av personer og virksomheter som driver opplæring, prøving og evaluering av personell som er omfattet av § 3d.

Til § 3 g

§ 3 e foreslås flyttet til slutten av kapittel 1A og blir da ny § 3 g. Begrunnelsen for dette er at bestemmelsen om tilbakekall bør stå sist i kapitlet ut fra et lovteknisk synspunkt. For øvrig er begrepet «sertifikat» erstattet med *offentlig godkjenning* uten at dette er ment å endre innholdet i bestemmelsen.

I *første ledd* er formuleringen «for å gjøre den tjeneste sertifikatet gjelder» tatt ut, da den *offentlige godkjenningen* etter § 3 d omfatter generelle krav og ikke er knyttet til en bestemt type tjeneste, slik de interne godkjenningene som skal gis av jernbaneforetakene eller infrastrukturforvalter vil være.

Til § 7 c

Bestemmelsen gir hjemmel for å implementere passasjerrettighetsforordningen og tar samtidig høyde for at fremtidige endringer i forordningen som ikke går ut over lovens virkeområde, kan gjennomføres gjennom forskrift gitt av Kongen. Nærmere regler om klageordning, herunder finansiering av en slik klageordning forutsettes fastsatt i forskrift.

Til § 11

Det er foreslått en redaksjonell endring ved at *første ledd* blir delt inn i tre ledd. Den nye inndelingen gjør bestemmelsen lettere å finne frem i, og dermed tydeliggjør tilsynsmyndighetens myndighetsområde og tilsynsobjektene plikter etter loven.

Første ledd *første punktum* er foreslått endret slik at det klart går frem at tilsynshjemmelen omfatter tilsyn mv. av at bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven overholdes. Dette vil innebære at tilsynshjemmelen også vil omfatte de foreslåtte bestemmelsene i §§ 3 d, 3 e og 3 f, som følger av lokomotivførerdirektivet.

Første ledd annet punktum er foreslått som *nytt annet ledd* og det er foretatt visse presiseringer av hvilke opplysninger tilsynsmyndigheten kan kreve tilgang til, uten at dette er ment å innebære noen realitetsendring i hva slags dokumentasjon mv. som kan kreves.

7.2 Jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

Til endringene i jernbaneansvarsloven § 2

I forslaget til et nytt *tredje ledd* i § 2 gjøres i *første punktum* unntak fra jernbaneansvarslovens regler for befordring som er omfattet av forordningen om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser. Unntaket vil omfatte all jernbanetransport innenfor forordningens virkeområde. Se om forordningens virkeområde i punkt 3.1. Som det fremgår der er virkeområdet til forordningen knyttet til virkeområdet for lisensdirektivet. I tredje ledd *annet punktum* foreslås en bestemmelse som presiserer virkeområdet. Det er ikke meningen at annet punktum skal

gjøre noen materielle endringer i det som ellers følger av første punktum. Formålet med annet punktum er bare å informere om at visse typer jernbanevirksomhet ikke er omfattet av forordningen. Jernbanevirksomhet som faller utenfor virkeområdet er tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporvei, som reguleres i forskrift 16. desember 2005 nr. 1489 (tillatelsesforskriften), og ikke i forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 (lisensforskriften). For jernbanevirksomhet som ikke er omfattet av lisensforskriften gjelder jernbaneansvarslovens regler som før, uten endringer.

Man kan merke seg at ansvarssubjektet ikke vil være det samme innenfor, som utenfor forordningens virkeområde. Etter jernbaneansvarslovens regler påhviler ansvaret «den som driver trafikkvirksomheten», jf. § 1 annet ledd, det vil si utførende transportør. Etter passasjerrettighetsforordningen påhviler ansvaret derimot kontraherende transportør, jf. Bilag 1 artikkel 26 nr. 1 jf. forordningen artikkel 3 nr. 2.

I forslaget til et nytt *fjerde ledd* i § 2 foreslås enkelte regler som er ment å supplere de reglene om ansvaret som ellers følger av forordningen Bilag I, for å styrke passasjerenes erstatningsrettslige vern. *Første punktum* viser til at reglene om ansvarssubjektet i jernbaneansvarsloven §§ 3 og 4 jf. § 12 annet ledd skal gjelde der det ellers gjelder unntak fra ansvaret etter forordningen Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c. Etter *annet punktum* skal begrensningsbeløpet i lovens § 5, gjelde for skade på reisegods der passasjerer dør eller kommer til skade, jf. forordningen Bilag I artikkel 33 nr. 1 jf. artikkel 34. Se nærmere om bakgrunnen for forslaget i punkt 4.2.3 over. I *tredje punktum* foreslås en presisering av at reglene i forordningen ellers gjelder for ansvaret etter fjerde ledd. Bestemmelsen innebærer at for det supplerende ansvaret som følger av fjerde ledd, vil alle andre spørsmål enn ansvarssubjektet etter §§ 3 og 4, reglene om lemping etter § 12 annet ledd og reglene om begrensningsbeløpet for reisegods etter § 5 første ledd, være regulert av forordningen. For eksempel vil reglene om ansvarssubjektet, om skadelidtes medvirkning, om vilkårene for bortfall av retten til ansvarsbegrensning og foreldelse følge forordningen.

I fjerde ledd vises til «transportørens ansvar», mens forslaget i høringsbrevet viste til «operatørens ansvar». Endringen er ikke ment å ha materiell betydning. «Transportøren» er det uttrykket som benyttes i forordningen, og er derfor det korrekte. At høringsbrevet her viste til «operatøren» må anses som en inkurie.

Fjerde ledd er bare relevant for transporter som ikke er unntatt fra reglene etter § 2 annet ledd, som

unntar slik internasjonal jernbanevirksomhet som omfattes av COTIF-loven.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Til endringene i COTIF-loven § 2 bokstav a:

I § 2 bokstav a foreslås et nytt annet punktum som presiserer at forordningens regler vil gjelde i tillegg til disse reglene i COTIF, for befordring som er omfattet av forordningen. Med dette gjennomføres forordningens særlige regler i artiklene 12 til 14 om forsikring, forskuddsutbetaling osv., også for slike internasjonale transporter som er omfattet av COTIF-loven. Se nærmere om bakgrunnen for forslaget over i punkt 4.2.3.

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1 (Lovens virkeområde)

Loven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Loven gjelder også faste og løse innretninger og all aktivitet knyttet til jernbane.

§ 3 d skal lyde:

§ 3 d (*Krav til personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane samt behandling av opplysninger mv.*)

Fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personell nevnt i første punktum skal ha *sertifisering* som viser at de oppfyller vilkårene. *Sertifiseringen kan bestå av en offentlig godkjenning og en intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.*

Tilsynsmyndigheten kan behandle opplysninger om forhold nevnt i første ledd samt gi nærmere forskrifter om behandlingen av personopplysninger knyttet til sertifisering av personell.

Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd, og om utstedelse, fornyelse og tilbakekall mv. av intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.

Ny § 3 e skal lyde:

§ 3 e (*Krav til leger og psykologer mv.*)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning av leger og psykologer som skal vurdere om personell nevnt i § 3 d første ledd, oppfyller de kravene til helse, fysisk og psykisk skikkethet som er gitt med hjemmel i § 3 d.

Personer med godkjenning etter første ledd plikter uavhengig av annen lovpålagt taushetsplikt å rapportere til tilsynsmyndigheten om forhold som er av betydning for å oppnå eller inneha godkjenning etter § 3 d. Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten og som i slike tilfeller mottar eller behandler opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, er underlagt tilsvarende strenge taushetsplikt.

Ny § 3 f skal lyde:

§ 3 f (*Opplæring mv.*)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift stille nærmere krav til personer og virksomheter som driver opplæring, eksaminering og evaluering mv. av personell som er omfattet av § 3 d.

§ 3 e blir ny § 3 g og skal lyde:

§ 3 g (*Tilbakekall av offentlig godkjenning mv.*)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle den offentlige godkjenningen etter § 3 d første ledd for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjenesten gjør seg skyldig i forseelse av betydning for tjenesten eller om han ellers ikke oppfyller vilkårene for den offentlige godkjenningen.

Den offentlige godkjenningen skal tilbakekalles for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av forbudet i §§ 3 a eller 3 b. Dersom innehaveren i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal den offentlige godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Når tilsynsmyndigheten finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekall, kan den straks sette den offentlige godkjenningen ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekall er avgjort. Er det innledet politietterforskning mot innehaveren, har politiet tilsvarende adgang til å sette den offentlige godkjenningen ut av kraft, men ikke for lenger tid enn 3 uker uten samtykke fra tilsynsmyndigheten.

Tilsynsmyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av den offentlige godkjenningen etter paragrafen her, samt i enkeltvedtak sette ned tilbakekallstiden under minstetiden fast-

satt i annet ledd, når det foreligger særdeles formildende omstendigheter og tilbakekall for så lang tid som fastsatt vil virke urimelig hardt.

Når *den offentlige godkjenningen* er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten.

Ny § 7 c skal lyde:

§ 7 c (*Passasjerrettigheter*)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer, herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter denne.

§ 11 skal lyde:

§ 11 (*Tilsyn*)

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver plikter etter pålegg fra tilsynsmyndigheten å gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten tilgang til anlegg, utstyr, annet materiell, dokumenter mv.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

II

I lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar skal § 2 nye tredje og fjerde ledd lyde:

Fra lovens regler om ansvaret i kapittel II jf. kapittel IV unntas også befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, jf. jernbaneloven § 7 c. Første punktum omfatter bare jernbanevirksomhet som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet, jf. jernbaneloven § 8.

Der det gjelder unntak fra transportørens ansvar etter reglene i Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c i nevnte forordning, jf. også artikkel 33 nr. 1, skal det likevel svares erstatning etter reglene om ansvarsgrunnlaget i §§ 3 og 4 jf. § 12 annet ledd i loven her. Begrensningsbeløpet for skade på reisegods som nevnt i Bilag I artikkel 33 nr. 1 i nevnte forordning, jf. Bilag 1 artikkel 34, skal følge reglene i § 5 første ledd. For ansvaret etter første og annet punktum gjelder ellers reglene i forordningen.

III

I lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk skal § 2 a nytt annet punktum lyde:

For befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, jf. jernbaneloven § 7 c, gjelder reglene i første punktum med tillegg av reglene i nevnte forordning.

IV

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Vedlegg 1

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1, under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹, under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen², etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251 på bakgrunn av en felles tekst godkjent av Forlikskomiteen 31. juli 2007³, og

ut fra følgende betraktninger:

1. Innenfor rammen av den felles transportpolitikken er det viktig å sikre rettighetene for jernbanepassasjerene og forbedre kvaliteten og effektiviteten av persontransport med jernbane for å øke jernbanetransportens andel i forhold til andre transportformer.
2. Ved kommisjonsmeldingen «Strategi for forbrukerpolitikken 2002-2006»⁴ fastsettes målsettingen om å skape et høyt nivå av forbrukervern på transportområdet i samsvar med traktatens artikkel 153 nr. 2.
3. Ettersom jernbanepassasjerer er den svake parten i transportavtalen, skal passasjerenes rettigheter vernes.
4. Rettighetene til brukerne av jernbanetjenester omfatter retten til informasjon om tjenestene både før og under reisen. Når det er mulig, skal jernbaneforetakene og billettutstederne gi disse opplysningene på forhånd og så raskt som mulig.

5. Flere detaljerte krav til reiseopplysninger vil bli fastsatt i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne (TSI-er) som nevnt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁵.
6. For å styrke jernbanepassasjerenes rettigheter bør det tas utgangspunkt i gjeldende folkerett på dette området i henhold til tillegg A – Ensartede regler for avtalen om internasjonal transport av passasjerer og reisegods med jernbane (CIV) til Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, som endret ved protokollen om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 3. juni 1999 (1999-protokollen). Det er imidlertid ønskelig å utvide denne forordnings virkeområde og ikke bare beskytte passasjerer i utenlandstrafikk, men også beskytte passasjerer i innenlands trafikk.
7. Jernbaneforetakene bør samarbeide for å forenkle overføringen for jernbanepassasjerene fra én transportør til en annen ved å utstede direktebilletter når det er mulig.
8. Informasjon og utstedelse av billetter til jernbanepassasjerene bør forenkles ved at edb-baserte systemer tilpasses en felles spesifisering.
9. Den videre gjennomføringen av reiseinformasjons- og reservasjonssystemer bør skje i samsvar med TSI-ene.
10. Persontransport med jernbane bør komme alle borgere til nytte. Funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer, uansett om deres nedsatte bevegelse skyldes en funksjonshemming, alderen eller andre faktorer, bør derfor ha samme mulighet for å reise med jernbanen som alle andre borgere. Funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer skal ha de samme rettighetene som alle andre borgere til

¹ EUT C 221 av 8.9.2005, s. 8.

² EUT C 71 av 22.3.2005, s. 26.

³ Europaparlamentsuttalelse av 28. september 2005 (EUT C 227 E av 21.9.2006, s. 490), Rådets felles holdning av 24. juli 2006 (EUT C 289 E av 28.11.2006, s. 1), Europaparlamentets holdning av 18. januar 2007 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Europaparlamentets lovgivningsmessige resolusjon av 25. september 2007 og rådsbeslutning av 26. september 2007.

⁴ EFT C 137 av 8.6.2002, s. 2.

⁵ EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2007/32/EF (EUT L 141 av 2.6.2007, s. 63).

- fri bevegelse, fritt valg og likebehandling. Det bør bl.a. legges særlig vekt på å gi opplysninger til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer om jernbanetjenestenes tilgjengelighet, vilkårene for på- og avstigning på rullende materiell og om hvilke hjelpemidler som finnes om bord. For å kunne gi passasjerer med sensorisk funksjonshemming best mulig informasjon om forsinkelser, bør det anvendes systemer som er synlige og hørbare, etter hva som er relevant. Funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer bør ha mulighet til å kjøpe billetter om bord på toget uten ekstra omkostninger.
11. Jernbaneforetak og stasjonsledere bør ta hensyn til behovene til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer ved å anvende TSI-en for bevegelseshemmede personer, for, i samsvar med fellesskapsbestemmelsene om offentlig innkjøp, å sikre tilgjengelighet til alle bygninger og rullende materiell ved gradvis å fjerne fysiske hindringer og funksjonsmessige begrensninger i forbindelse med anskaffelse av nytt materiell eller bygge- og rehabiliteringsarbeid.
 12. Det bør være et krav at jernbaneforetak er forsikret eller treffer tilsvarende tiltak med hensyn til sitt ansvar overfor jernbanepassasjerer i tilfelle ulykke. Minste forsikringsbeløp for jernbaneforetakene bør vurderes på nytt senere.
 13. Rett til høyere erstatning og bedre assistanse i tilfelle forsinkelse, tapt korrespondanse eller innstilling av tog bør fremme markedet for jernbanepassasjerer til fordel for passasjerer.
 14. Det er ønskelig at det ved denne forordning skapes en ordning for erstatning til passasjerer i tilfelle forsinkelser, som jernbaneforetakene har ansvaret for, på samme grunnlag som den internasjonale ordningen fastsatt i COTIF, og særlig CIV-tillegget om passasjerers rettigheter.
 15. Når medlemsstater gir unntak til jernbaneforetak fra bestemmelsene i denne forordning, bør de, etter samråd med andre organisasjoner som representerer passasjerene, oppfordre jernbaneforetakene til å innføre ordninger for erstatning og assistanse i tilfelle større avbrudd i persontransporten med jernbane.
 16. Det er også ønskelig å hjelpe ulykkesofre og deres pårørende med deres umiddelbare økonomiske behov i tidsrommet like etter at en ulykke har inntruffet.
 17. Det er i jernbanepassasjerenes interesse at det treffes egnede tiltak etter avtale med offentlige myndigheter for å sikre deres personlige sikkerhet på jernbanestasjonene og om bord på toget.
 18. Jernbanepassasjerer bør kunne innge en klage til et hvilket som helst berørt jernbaneforetak med hensyn til de rettighetene og forpliktelsene som er fastsatt ved denne forordning, og ha rett til å motta et svar innen rimelig tid.
 19. Jernbaneforetakene bør fastsette, forvalte og overvåke kvalitetsstandardene for persontransport med jernbane.
 20. Innholdet i denne forordning bør gjennomgås for å justere de finansielle beløpene med hensyn til inflasjonen, og med hensyn til kravene til informasjon og service når det gjelder markedsutviklingen, samt med hensyn til den innvirkningen denne forordning har på tjenestekvaliteten.
 21. Denne forordning bør få anvendelse med forbehold for europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁶.
 22. Medlemsstatene bør fastsette sanksjonsordninger som får anvendelse ved overtredelse av denne forordning og påse at slike ordninger anvendes. Sanksjonene, som kan omfatte utbetaling av erstatning til den berørte personen, bør være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.
 23. Ettersom målet med denne forordning, som er å utvikle Fellesskapets jernbaner og innføre rettigheter for passasjerer, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
 24. Denne forordning har som mål å forbedre persontransporten med jernbane i Fellesskapet. Medlemsstatene bør derfor gis unntak fra transport i regioner der en betydelig del av transporten skjer utenfor Fellesskapet.
 25. I noen medlemsstater kan jernbaneforetak finne det vanskelig å anvende alle bestemmelsene i denne forordning når den trer i kraft. Medlemsstatene bør derfor kunne gis midlertidig unntak fra anvendelse av bestemmelsene i denne forordning for innenlands langtransport av personer med jernbane. Det midlertidige unntaket bør imidlertid ikke få anvendelse på de be-

⁶ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31. Direktivet endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

stemmelsene i denne forordning som gir funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer muligheten til å reise med jernbane, eller på de bestemmelsene som gjelder retten til uten vanskeligheter å kjøpe en billett for transport med jernbane, og heller ikke de bestemmelsene som gjelder jernbaneforetakenes ansvar overfor passasjerene og deres reisegods, kravet til jernbaneforetakene om at de må være tilstrekkelig forsikret, kravet til disse jernbaneforetakene om å treffe de tiltakene som er nødvendige, for å sikre den personlige sikkerheten til passasjerene på jernbanestasjonene og om bord på togene, samt kravet til å håndtere risikoer.

26. Persontransport med jernbane i byer, forsteder og regioner skiller seg ut fra fjerntrafikk. Medlemsstatene bør derfor få midlertidig unntak fra anvendelse av bestemmelsene i denne forordning om persontransport med jernbane i byer, forsteder og regioner, med unntak fra visse bestemmelser som bør få anvendelse på all persontransport med jernbane i hele Fellesskapet.
27. De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁷.
28. Kommisjonen bør særlig ha fullmakt til å vedta gjennomføringstiltak. Siden disse tiltakene er av generell art og er ment å endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, eller å supplere denne forordning ved å tilføye nye, ikke-grunnleggende deler, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel I

Generelle bestemmelser

Artikkel 1

Formål

Denne forordning fastsetter regler med hensyn til følgende:

- a) opplysninger som jernbaneforetakene skal gi, inngåelse av transportavtaler, utstedelse av billetter og innføring av et edb-basert informasjons- og reservasjonssystem for jernbanetransport,

- b) jernbaneforetakenes erstatningsansvar og deres forsikringsplikt overfor passasjerer og deres reisegods,
- c) jernbaneforetakenes forpliktelser overfor passasjerer i tilfelle forsinkelser,
- d) beskyttelse av og hjelp til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer som reiser med jernbane,
- e) definisjon av og kontroll med kvalitetsstandarder, håndtering av risikoer for passasjerers personlige sikkerhet og behandling av klager, og
- f) alminnelige regler for håndheving.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på alle jernbanereiser og – tjenester i hele Fellesskapet som utføres av én eller flere jernbaneforetak med lisens i samsvar med rådsdirektiv 95/18/EF av 19. juni 1995 om lisenser til jernbaneforetak⁸.
2. Denne forordning får ikke anvendelse på jernbaneforetak og transporttjenester som ikke har lisens i henhold til direktiv 95/18/EF.
3. Når denne forordning trer i kraft, får artikkel 9, 11, 12, 19, 20 nr. 1 og 26 anvendelse på alle former for persontransport med jernbane i hele Fellesskapet.
4. Med unntak fra de bestemmelsene som er fastsatt i nr. 3 kan en medlemsstat på en oversiktlig måte og uten forskjellsbehandling gi unntak fra et tidsrom på høyst fem år for anvendelse av bestemmelsene i denne forordning på innenlands persontransport med jernbane, og dette tidsrommet kan forlenges to ganger, begge ganger med høyst fem år.
5. Med unntak fra de bestemmelsene som er fastsatt i nr. 3 i denne artikkel kan en medlemsstat gi unntak fra anvendelse av bestemmelsene i denne forordning når det gjelder persontransport med jernbane i byer, forsteder og regioner. For å kunne skille mellom persontransport med jernbane i by, forsteder og regioner skal medlemsstatene anvende definisjonene i rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁹. Ved anvendelse av disse definisjonene skal medlemsstatene ta hensyn til følgende kriterier: avstand, tjenestenes hyppighet, antall planlagte stopp, rullende

⁷ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23. Beslutningen endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.07.2006, s. 11).

⁸ EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44).

⁹ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344).

materiell, billettordninger, variasjoner med hensyn til antall passasjerer i perioder med høy og lav belastning, togtyper og ruteplaner.

6. En medlemsstat kan for et tidsrom på høyst fem år og på en oversiktlig måte og uten forskjellsbehandling gi unntak som kan fornyes, fra anvendelse av visse bestemmelser i denne forordning for særlige tjenester eller reiser, når en betydelig del av persontransporten med jernbane, herunder med minst ett planlagt stopp på en jernbanestasjon, finner sted utenfor Fellesskapet.
7. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om unntak som er gitt i samsvar med nr. 4, 5 og 6. Kommisjonen skal treffe egnede tiltak dersom et unntak ikke anses å være i samsvar med bestemmelsene i denne artikkel. Senest 3. desember 2014 skal Kommisjonen oversende Europaparlamentet og Rådet en rapport om unntak som er gitt i samsvar med nr. 4, 5 og 6.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning menes med:

1. «jernbaneforetak» et jernbaneforetak som definert i artikkel 2 i direktiv 2001/14/EF¹⁰, ethvert offentlig eller privat foretak, hvis virksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane med krav om at foretaket skal sørge for trekkraft; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekkraften,
2. «transportør» det jernbaneforetaket som passasjerer har inngått transportavtale med, eller en rekke etterfølgende jernbaneforetak som er ansvarlige i henhold til denne avtalen,
3. «stedfortredende transportør» et jernbaneforetak som ikke har inngått en transportavtale med passasjerer, men til hvilket det jernbaneforetaket som har inngått avtalen, helt eller delvis har overlatt jernbanetransporten,
4. «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for særlig å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen, eller deler av den som definert i artikkel 3 i direktiv 91/440/EØF, og dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemene for infrastrukturen; infrastrukturforvaltningens funksjoner på et jernbanenett eller en del av et jernbanenett kan tildeles andre organer eller foretak,
5. «stasjonsleder» en forvaltningsenhet i en medlemsstat som har ansvaret for forvaltningen av en jernbanestasjon, og som kan være infrastrukturforvaltningen,
6. «reisearrangør» en arrangør eller detaljist, men ikke et jernbaneforetak, i henhold til artikkel 2 nr. 2 og 3 i direktiv 90/314/EØF¹¹,
7. «billettutsteder» en detaljist av jernbanetransport som inngår i transportavtaler og selger billetter for et jernbaneforetak eller for egen regning,
8. «transportavtale» en avtale om transport mot eller uten betaling mellom et jernbaneforetak eller en billettutsteder og en passasjer for å yte én eller flere transporttjenester,
9. «reservasjon» en tillatelse på papir eller i elektronisk form som gir rett til transport i henhold til forhåndsbekreftede personlige transportordninger,
10. «direktebillett» én eller flere billetter som utgjør en transportavtale, og som er inngått for å gjennomføre påfølgende jernbanetjenester som drives av én eller flere jernbaneforetak,
11. «innenlands persontransport med jernbane» persontransport med jernbane som ikke krysser grensen til en medlemsstat,
12. «forsinkelse» forskjellen mellom det tidspunktet passasjerer skulle ankomme i henhold til offentliggjort ruteplan og vedkommendes faktiske eller forventede ankomst,
13. «reisebevis» eller «periodekort» en billett for et ubegrenset antall reiser som gir den innehaveren som billetten er utstedt til, rett til å reise med tog på en særskilt strekning eller nett i et bestemt tidsrom,
14. «edb-basert informasjons- og reservasjonssystem for jernbanetransport (CIRSRT)» et edb-basert system som inneholder opplysninger om de jernbanetjenestene som jernbaneforetakene tilbyr; opplysningene om persontransport i CIRSRT skal omfatte følgende:
 - a) tidtabeller og ruteplaner for persontransport,
 - b) ledige plasser på passasjertog,
 - c) takster og særlige vilkår,
 - d) togenes tilgjengelighet for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer,
 - e) ordninger som gjør det mulig å reservere eller utstede billetter eller direktebilletter, i

¹⁰ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29). Direktivet sist endret ved direktiv 2004/49/EF.

¹¹ Rådsdirektiv 90/314/EØF av 13. juni 1990 om pakkereiser, herunder pakkeferier og pakketurer (EFT L 158 av 23.6.1990, s. 59).

den utstrekning brukerne har tilgang til noen av eller alle disse ordningene,

15. «funksjonshemmet» eller «bevegelseshemmet person» enhver person hvis bevegelighet er nedsatt ved bruk av et transportmiddel som følge av en fysisk funksjonshemning (sensorisk eller motorisk, vedvarende eller midlertidig), psykisk funksjonshemning eller nedsatt funksjonsevne, eller andre årsaker til funksjonshemning, eller som følge av alder, og dersom situasjonen krever passende oppmerksomhet og tilpasning av vedkommendes særskilte behov for de tjenestene som er tilgjengelige for alle passasjerer,
16. «generelle transportvilkår» transportørens vilkår i form av generelle vilkår eller takster med rettslig gyldighet i hver medlemsstat, og som ved inngåelse av transportavtalen er blitt en integrert del av den,
17. «kjøretøy» en motorvogn eller en tilhengervogn som transporteres i forbindelse med persontransport.

Kapittel II

Transportavtale, informasjon og billetter

Artikkel 4

Transportavtale

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapittel er inngåelse og gjennomføring av en transportavtale samt levering av opplysninger og billetter omfattet av bestemmelsene i avdeling II og III i vedlegg I.

Artikkel 5

Sykler

Jernbaneforetakene gir passasjerene anledning til å ta med seg sykler på toget mot betaling dersom de er lette å håndtere og ikke sjenerer den spesifikke jernbanetjenesten, og dersom det rullende materialet tillater dette.

Artikkel 6

Forbud mot unntak og begrensninger

1. Det kan ikke gis unntak fra eller begrensninger av forpliktelsene overfor passasjerer i henhold til denne forordning, særlig ikke ved hjelp av et unntak eller en begrensende klausul i transportavtalen.
2. Jernbaneforetak kan tilby passasjerer kontraktsmessige vilkår som er mer gunstige enn dem som er fastsatt i denne forordning.

Artikkel 7

Opplysningsplikt dersom en trafikkjeneste opphører

Jernbaneforetak eller eventuelt vedkommende myndigheter som har ansvaret for en kontrakt om offentlig tjenesteyting av jernbanetjenester, skal på en hensiktsmessig måte og før den gjennomføres, offentliggjøre beslutningen om at tjenesten opphører.

Artikkel 8

Reiseopplysninger

1. Med forbehold for artikkel 10 skal jernbaneforetak og billettutstedere som tilbyr transportavtaler på vegne av én eller flere jernbaneforetak, på anmodning minst gi passasjerer de opplysningene som er fastsatt i vedlegg II del I med hensyn til reiser for hvilke det aktuelle jernbaneforetaket tilbyr en transportavtale. Billettutstedere som tilbyr transportavtaler for egen regning, og reisearrangører, skal gi disse opplysningene når de foreligger.
2. Jernbaneforetakene skal under reisen minst gi passasjerer de opplysningene som er fastsatt i vedlegg II del II.
3. Opplysningene nevnt i nr. 1 og 2 skal framlegges i et mest mulig hensiktsmessig format. Det skal i denne forbindelse tas særlig hensyn til behovene til personer med hørsels- og/eller synshemninger.

Artikkel 9

Tilgang til billetter, direktebilletter og reservasjoner

1. Jernbaneforetakene og billettutstederne skal tilby billetter, direktebilletter og reservasjoner når disse er tilgjengelige.
2. Med forbehold for nr. 4 skal jernbaneforetakene distribuere billetter til passasjerer via minst én av følgende utsalgssteder:
 - a) billettkontorer eller billettautomater,
 - b) telefon, Internett eller annen allment tilgjengelig informasjonsteknologi,
 - c) om bord på togene.
3. Med forbehold for nr. 4 og 5 skal jernbaneforetakene distribuere billetter for de tjenestene som tilbys i henhold til kontraktene om offentlig tjenesteyting, via minst én av følgende utsalgssteder:
 - a) billettkontorer eller billettautomater,
 - b) om bord på togene.

4. Jernbaneforetakene skal gi mulighet til å anskaffe billetter til den aktuelle tjenesten om bord på toget, med mindre den er begrenset eller avslås av hensyn til sikkerhet eller bedrageribekjempelse, obligatorisk togreservasjon eller rimelige kommersielle hensyn.
5. Dersom det ikke finnes billettkontor eller billettautomat på avreisestasjonen, skal passasjerene på jernbanestasjonen opplyses om:
 - a) muligheten til å kjøpe billetter via telefon eller over Internett eller om bord på toget, og om hvordan de skal gjøre dette,
 - b) den nærmeste jernbanestasjonen eller stedet der det finnes billettkontor og/eller billettautomater.

Artikkel 10

Reiseopplysninger og reservasjonssystemer

1. For å gi opplysninger og utstede billetter som nevnt i denne forordning, skal jernbaneforetak og billettutstedere benytte CIRSRT, som skal opprettes etter framgangsmåtene nevnt i denne artikkel.
2. De tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevene (TSI-er) som er nevnt i direktiv 2001/16/EF, får anvendelse i denne forordning.
3. Kommisjonen skal senest 3. desember 2010 og etter forslag fra Det europeiske jernbanebyrå (ERA) vedta TSI-en for telematikkprogrammer for passasjerer. TSI-en skal gjøre det mulig å gi de opplysningene som er fastsatt i vedlegg II, og utstede billetter i samsvar med denne forordning.
4. Jernbaneforetak skal vedta sine CIRSRT i henhold til de kravene som er fastsatt i TSI-en, i samsvar med en gjennomføringsplan fastsatt i nevnte TSI.
5. I henhold til bestemmelsene i direktiv 95/46/EF skal ingen jernbaneforetak eller billettutstedere gi noen opplysninger av personlig karakter om enkeltbestillinger til andre jernbaneforetak og/eller billettutstedere.

Kapittel III

Jernbaneforetakenes erstatningsansvar overfor passasjerer og deres reisegods

Artikkel 11

Erstatningsansvar overfor passasjerer og deres reisegods

I henhold til bestemmelsene i dette kapittel og med forbehold for gjeldende nasjonal lovgivning som gir passasjerer supplerende erstatning for skader, om-

fattes jernbaneforetakenes erstatningsansvar overfor passasjerer og deres reisegods av kapittel I, III og IV i avdeling IV, VI og VII i vedlegg I.

Artikkel 12

Forsikring

1. Forpliktelsen fastsatt i artikkel 9 i direktiv 95/18/EF, når det gjelder erstatningsansvar overfor passasjerer, skal forstås slik at et jernbaneforetak skal være tilstrekkelig forsikret eller ha truffet lignende tiltak for å kunne dekke det erstatningsansvaret foretaket har i henhold til denne forordning.
2. Kommisjonen skal senest 3. desember 2010 framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om fastsettelse av minste forsikringsbeløp for jernbaneforetakene. Nevnte rapport skal eventuelt ledsages av passende forslag eller anbefalinger om dette spørsmålet.

Artikkel 13

Forskuddsbetalinger

1. Dersom en passasjer blir drept eller skadet, skal jernbaneforetaket som nevnt i artikkel 26 nr. 5 i vedlegg I, omgående og under ingen omstendigheter senere enn 15 dager etter at den erstatningsberettigede fysiske personens identitet er fastslått, utbetale de forskuddsbeløpene som måtte være nødvendige for å dekke umiddelbare økonomiske behov, og som står i forhold til omfanget av den skaden som er forvoldt.
2. Med forbehold for nr. 1 skal en forskuddsbetaling ikke være under 21 000 euro per passasjer ved dødsfall.
3. En forskuddsbetaling skal ikke innebære en erkjennelse av erstatningsansvar, og kan fraregnes et eventuelt senere erstatningsbeløp som utbetales på grunnlag av denne forordning, men skal bare tilbakebetales i de tilfellene der skaden skyldes passasjerens forsømmelse eller feil, eller dersom den personen som har mottatt forskuddsbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede personen.

Artikkel 14

Bestridelse av erstatningsansvar

Selv om jernbaneforetaket bestrider sitt erstatningsansvar for en fysisk skade som en av dets passasjerer er blitt påført, skal foretaket gjøre sitt ytterste for å bistå en passasjer som gjør et erstatningskrav gjeldende overfor tredjemann.

Kapittel IV

Forsinkelser, tapt korrespondanse og innstilling av tog

Artikkel 15

Erstatningsansvar for forsinkelser, tapt korrespondanse og innstilling av tog

I henhold til bestemmelsene i dette kapittel er jernbaneforetakenes erstatningsansvar med hensyn til forsinkelser, tapt korrespondanse og innstilling av tog omfattet av bestemmelsene i kapittel II avdeling IV i vedlegg I.

Artikkel 16

Refusjon og omlegging av reisen

Når det med rimelighet kan forventes at et tog ankommer med over seksti minutters forsinkelse til det endelige bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen, skal passasjerer omgående få valget mellom:

- a) refusjon av billetten i sin helhet på samme vilkår som da den ble kjøpt, for den eller de delene av vedkommendes reise som ikke er gjennomført, og for den eller de delene som allerede er gjennomført dersom reisen ikke lenger er av interesse i forhold til passasjerens opprinnelige reiseplan, samt en returreise til det opprinnelige avgangsstedet dersom det er relevant. Refusjonen utbetales på samme vilkår som for utbetaling av erstatning nevnt i artikkel 17,
- b) fortsettelse eller omlegging av reisen på tilsvarende transportvilkår til det endelige bestemmelsesstedet ved første anledning, eller
- c) fortsettelse eller omlegging av reisen på tilsvarende transportvilkår til det endelige bestemmelsesstedet på et senere tidspunkt etter passasjerens ønske.

Artikkel 17

Erstatning av billettprisen

1. Når forsinkelsen ikke gir anledning til refusjon av billetten i samsvar med artikkel 16, kan en passasjer som opplever en forsinkelse mellom avreisestedet og bestemmelsesstedet som er angitt på billetten, kreve en erstatning av jernbaneforetaket uten å miste retten til transport. Minste erstatningsbeløp for forsinkelser skal være som følger:
 - a) 25 % av billettprisen for en forsinkelse på 60 til 119 minutter,
 - b) 50 % av billettprisen for en forsinkelse på 120 minutter eller mer.

Passasjerer med reisebevis eller periodekort som rammes av gjentatte forsinkelser eller innstilling av tog i løpet av kortets gyldighetstid, kan søke om en passende erstatning i samsvar med jernbaneforetakets erstatningsordninger. Disse ordningene skal angi kriteriene som gjelder for forsinkelser og beregning av erstatning.

Erstatning for forsinkelser skal beregnes i forhold til den prisen som passasjerer faktisk har betalt for den forsinkede tjenesten.

Når transportavtalen gjelder en returreise, skal utbetalt erstatning i forbindelse med ut- eller returreise utgjøre halvparten av billettprisen. Likeledes beregnes erstatningsbeløpet for en forsinket tjeneste i en hvilken som helst annen form for transportavtale som omfatter flere påfølgende delstrekninger, ut fra full pris.

Beregningen av forsinkelsens varighet tar ikke hensyn til forsinkelser som jernbaneforetaket kan bevise har oppstått utenfor områder der traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap får anvendelse.

2. Erstatningen for billettprisen utbetales innen én måned etter at erstatningskravet er fremmet. Erstatningen kan utbetales som reisekuponger og/eller andre tjenester dersom vilkårene er fleksible (særlig med hensyn til gyldighetstid og bestemmelsessted). Erstatningen skal utbetales kontant dersom passasjerer ønsker dette.
3. Erstatningen for billettprisen skal ikke reduseres ved fradrag av transaksjonskostnader som gebyrer og utgifter til telefon eller frimerker. Jernbaneforetakene kan innføre en minstebeløpsgrense for utbetaling av erstatning. Denne grensen skal ikke være over 4 euro.
4. Passasjerer er ikke erstatningsberettiget dersom vedkommende er blitt opplyst om forsinkelsen før billetten ble kjøpt, eller dersom forsinkelsen på grunn av fortsettelse på en annen togforbindelse eller omlegging av reisen er på under 60 minutter.

Artikkel 18

Assistanse

1. Dersom det oppstår forsinkelser ved ankomst eller avreise, skal jernbaneforetaket eller stasjonslederen underrette passasjerene om situasjonen og om forventede tidspunkter for avreise eller ankomst så snart disse opplysningene er tilgjengelige.
2. Ved forsinkelse nevnt i nr. 1 på over 60 minutter, skal passasjerene kostnadsfritt få tilbud om følgende:
 - a) måltider og forfriskninger som står i rimelig

forhold til ventetiden, dersom slikt finnes om bord på toget eller jernbanestasjonen, eller dersom dette kan leveres på rimelige vilkår,

- b) hotell- eller annen innkvartering samt transport mellom jernbanestasjonen og innkvarteringsstedet dersom det er nødvendig med et opphold på én eller flere netter, eller dersom det er nødvendig med ytterligere opphold, når og dersom dette lar seg gjennomføre fysisk,
 - c) transport fra toget til jernbanestasjonen, til et alternativt avreisested eller til det endelige bestemmelsesstedet for togforbindelsen dersom toget blir stående på sporet, og dersom dette lar seg gjennomføre fysisk.
3. Dersom jernbanetjenesten ikke lenger kan gjennomføres, skal jernbaneforetaket så snart som mulig organisere alternative transporttjenester for passasjerene.
 4. På anmodning fra passasjerer skal jernbaneforetaket bekrefte på billetten at jernbanetjenesten er forsinket, og at forsinkelsen eventuelt har ført til tapt korrespondanse eller til at toget er innstilt.
 5. Når nr. 1, 2 og 3 får anvendelse, skal det aktuelle jernbaneforetaket særlig være oppmerksom på behovene til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer og eventuelt deres ledsagere.

Kapittel V

Funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer

Artikkel 19

Retten til transport

1. Jernbaneforetak og stasjonsledere skal med aktiv deltaking fra representative organisasjoner for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer, sørge for at det finnes eller fastsettes ikke-diskriminerende regler for transport av funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer.
2. Reservasjoner og billetter skal tilbys funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer uten ekstra omkostninger. Et jernbaneforetak, en billettutsteder eller en reisearrangør kan ikke nekte å reservere eller utstede en billett til en funksjonshemmet eller bevegelseshemmet person, eller kreve at vedkommende skal ledsages av en annen person, unntatt dersom dette er helt nødvendig for å oppfylle reglene om transport som nevnt i nr. 1.

Artikkel 20

Informasjon til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer

1. På anmodning skal et jernbaneforetak, en billettutsteder eller en reisearrangør opplyse funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer om jernbanetjenestenes tilgjengelighet og om vilkårene for på- og avstigning på rullende materiell i samsvar med reglene om transport nevnt i artikkel 19 nr. 1, samt orientere funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer om hvilke hjelpemidler som finnes om bord.
2. Et jernbaneforetak, en billettutsteder og/eller en reisearrangør som anvender unntak i henhold til artikkel 19 nr. 2, skal på anmodning skriftlig informere den berørte funksjonshemmede eller bevegelseshemmede personen om sin begrunnelse innen fem arbeidsdager etter at reservasjonen eller utstedelsene av billetten er avvist, eller kravet om en ledsagende person er framsatt.

Artikkel 21

Tilgjengelighet

1. Jernbaneforetak og stasjonsledere skal ved å anvende TSI-er for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer sørge for at jernbanestasjoner, perronger, rullende materiell og andre innretninger er tilgjengelige for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer.
2. Dersom det ikke finnes personale som kan fungere som ledsager om bord på toget, eller jernbanestasjonen er ubemannet, skal jernbaneforetakene eller stasjonslederne gjøre sitt ytterste for at funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer skal kunne reise med tog.

Artikkel 22

Assistanse på jernbanestasjoner

1. Når en funksjonshemmet eller en bevegelseshemmet person reiser fra, via eller til en bemannet jernbanestasjon, skal stasjonslederen omkostningsfritt tilby nødvendig assistanse for at vedkommende skal kunne stige på eller av det toget vedkommende har kjøpt billett til, med forbehold for reglene om transport som er nevnt i artikkel 19 nr. 1.
2. Medlemsstatene kan gi unntak fra nr. 1 dersom personer som benytter seg av togforbindelser, som er omfattet av en kontrakt om offentlig tjeneste,

nesteyting, og som er inngått i samsvar med fellesskapslovgivningen, forutsatt at vedkommande myndighet har sørget for andre innretninger eller ordninger som garanterer en tilsvarende eller høyere grad av tilgang til transporttjenester.

3. På ubemannede jernbanestasjoner, skal jernbaneforetaket og stasjonslederen sørge for at informasjonen er lett tilgjengelig i samsvar med reglene om transport nevnt i artikkel 19 nr. 1, når det gjelder de nærmeste bemannede jernbanestasjonene og for omgående tilgjengelig assistanse til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer.

Artikkel 23

Assistanse om bord

Med forbehold for reglene om transport nevnt i artikkel 19 nr. 1, skal jernbaneforetakene tilby funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer omkostningsfri assistanse om bord på toget og i forbindelse med på- og avstigning av toget.

Med assistanse om bord menes i denne artikkel alle rimelige tiltak som treffes for å gi en funksjonshemmet eller bevegelseshemmet person tilgang til de samme tjenestene om bord på toget som andre passasjerer har, dersom vedkommendes funksjonshemning er av en slik art eller bevegeligheten er slik nedsatt at vedkommende ikke har selvstendig og sikker tilgang til disse tjenestene.

Artikkel 24

Vilkår for assistanse

Jernbaneforetak, stasjonsledere, billettutstedere og reisearrangører skal samarbeide om å yte assistanse til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer i henhold til artikkel 22 og 23 i samsvar med følgende punkter:

- a) assistanse skal ytes under forutsetning av at det jernbaneforetaket, den stasjonslederen, den billettutstederen eller den reisearrangøren som solgte billetten, får beskjed om personens behov for slik assistanse senest 48 timer før det er behov for assistanse. Når billetten gjelder for flere reiser, er det tilstrekkelig med én beskjed, forutsatt at tilstrekkelige opplysninger gis om tidspunktene for senere reiser,
- b) Jernbaneforetak, stasjonsledere, billettutstedere og reisearrangører skal treffe alle de tiltakene som er nødvendige, for å kunne motta disse beskjedene,
- c) dersom det ikke mottas beskjed i samsvar med bokstav a), skal jernbaneforetaket og stasjonsle-

deren i rimelig utstrekning yte assistanse slik at den funksjonshemmede eller den bevegelseshemmede personen kan gjennomføre reisen,

- d) med forbehold for andre organers myndighet med hensyn til områder utenfor jernbanestasjonen skal stasjonslederen eller en annen bemyndiget person angi de områdene både innenfor og utenfor jernbanestasjonen der funksjonshemmede eller bevegelseshemmede personer kan melde fra om sin ankomst på jernbanestasjonen, og om nødvendig be om assistanse,
- e) assistanse skal ytes under forutsetning av at den funksjonshemmede eller bevegelseshemmede personen melder seg på det stedet og det tidspunktet som er angitt av det jernbaneforetaket eller den stasjonslederen som yter slik assistanse. Det angitte tidspunktet skal være høyst 60 minutter før kunngjort avgangstid eller det tidspunktet som alle passasjerer er oppfordret om å registrere seg på. Dersom den funksjonshemmede eller den bevegelseshemmede personen ikke har fått angitt noe møtetidspunkt, skal vedkommende presentere seg på det angitte stedet senest 30 minutter før kunngjort avgangstid eller det tidspunktet som alle passasjerer er oppfordret om å registrere seg på.

Artikkel 25

Erstatning for bevegelseshjelpemidler eller annet spesifikt utstyr

Dersom jernbaneforetaket er erstatningspliktig for hel eller delvis skade av bevegelseshjelpemidler eller annet spesifikt utstyr som benyttes av funksjonshemmede eller bevegelseshemmede personer, er det ingen økonomisk begrensning.

Kapittel VI

Sikkerhet, klager og tjenestekvalitet

Artikkel 26

Passasjerenes personlige sikkerhet

Jernbaneforetakene, infrastrukturforvaltningene og stasjonslederne skal etter avtale med offentlige myndigheter treffe egnede tiltak på sine respektive ansvarsområder og tilpasse dem til det sikkerhetsnivået som offentlige myndigheter har fastsatt, for å sikre passasjerenes personlige sikkerhet på jernbanestasjonene og om bord på togene, samt for å håndtere risikoer. De skal samarbeide og utveksle opplysninger om beste praksis for å forebygge handlinger som ville kunne forringe sikkerhetsnivået.

Artikkel 27

Klager

1. Jernbaneforetakene skal innføre en klageordning med hensyn til de rettighetene og de forpliktelsene som følger av denne forordning. Jernbaneforetaket skal opplyse passasjerene grundig om hvor de kan henvende seg og om sitt eller sine arbeidsspråk.
2. Passasjerer kan framsette en klage til et hvilket som helst jernbaneforetak som er berørt. Mottakeren av klagen skal innen én måned enten gi et begrunnet svar eller, når situasjonen er berettiget, underrette passasjerer om når vedkommende kan forvente et svar innenfor et tidsrom på høyst tre måneder fra klagen ble framsatt.
3. Jernbaneforetaket skal i den årsrapporten som er nevnt i artikkel 28, angi antall og type mottatte klager, behandlede klager, svartid og eventuelle forbedringstiltak som er iverksatt.

Artikkel 28

Kvalitetsstandarder

1. Jernbaneforetakene skal fastsette kvalitetsstandarder for sine tjenester og iverksette et system for kvalitetsstyring for å opprettholde kvaliteten på tjenestene. Kvalitetsstandardene for tjenestene skal minst omfatte de punktene som er oppført i vedlegg III.
2. Jernbaneforetakene skal overvåke sine egne aktiviteter på grunnlag av kvalitetsstandardene for tjenestene. Jernbaneforetakene skal hvert år sammen med årsrapporten offentliggjøre en rapport om kvaliteten på sine tjenester. Rapportene om kvaliteten på tjenestene skal offentliggjøres på jernbaneforetakenes nettsider. Disse rapportene skal i tillegg gjøres tilgjengelige på Det europeiske jernbanebyrås nettsider.

Kapittel VII

Informasjon og håndheving

Artikkel 29

Informasjon til passasjerene om deres rettigheter

1. Når jernbaneforetak, stasjonsledere og reisearrangører selger billetter til transport med jernbane, skal de orientere passasjerene om rettigheter og forpliktelser i henhold til denne forordning. For å kunne oppfylle denne informasjonsplikten kan jernbaneforetakene, stasjonslederne og reisearrangørene anvende et sammendrag av bestemmelsene i denne forordning som

stilles til deres rådighet, og som er utarbeidet av Kommisjonen på alle offisielle språk ved Den europeiske unions institusjoner.

2. Jernbaneforetakene og stasjonslederne skal på behørig vis informere passasjerene på jernbanestasjonen og på toget om kontaktopplysninger for det eller de organene som er utpekt av medlemsstatene i henhold til artikkel 30.

Artikkel 30

Håndheving

1. Hver medlemsstat skal utpeke ett eller flere tilsynsorganer som skal ha ansvar for å håndheve denne forordning. Hvert organ skal treffe de tiltakene som er nødvendige, for å sikre at passasjerens rettigheter overholdes.

Hvert organ skal være uavhengig av alle infrastrukturforvaltninger, avgiftsorgan, fordelingsorgan eller jernbaneforetak når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutninger.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om det eller de organene som er utpekt i samsvar med dette nummer, og om dets eller deres respektive ansvarsområder.

2. Hver passasjer kan framsette en klage om påstått overtredelse av denne forordning overfor vedkommende organ som er utpekt i henhold til nr. 1, eller overfor ethvert annet vedkommende organ som er utpekt av en medlemsstat.

Artikkel 31

Samarbeid mellom tilsynsorganer

Tilsynsorganer som nevnt i artikkel 30, skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking for å kunne samordne sine prinsipper om beslutningstaking i hele Fellesskapet. Kommisjonen skal bistå dem i dette arbeidet.

Kapittel VIII

Sluttbestemmelser

Artikkel 32

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner for overtredelse av bestemmelsene i denne forordning, og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse bestemmelsene

senest innen 3. juni 2010, og skal umiddelbart underrette den om eventuelle senere endringer som påvirker bestemmelsene.

Artikkel 33

Vedlegg

Tiltak med sikte på endring av ikke-avgjørende deler av denne forordning ved å tilpasse vedleggene til denne forordning, unntatt vedlegg 1, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som angitt i artikkel 35 nr. 2.

Artikkel 34

Endring av bestemmelser

1. Tiltak med sikte på endring av ikke-avgjørende deler av denne forordning ved å supplere den, og som er nødvendig for å gjennomføre artikkel 2, 10 og 12, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som angitt i artikkel 35 nr. 2.
2. Tiltak med sikte på endring av ikke-avgjørende deler av denne forordning ved å justere de nevnte finansielle beløpene med hensyn til inflasjonen, unntatt de beløpene som er angitt i vedlegg I, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som angitt i artikkel 35 nr. 2.

Artikkel 35

Komiteframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 11a i direktiv 91/440/EØF.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 36

Rapportering

Kommisjonen skal senest 3. desember 2012 rapportere til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen og resultatene av denne forordning, og særlig om kvalitetsstandardene.

Rapporten skal bygge på de opplysningene som gis i samsvar med denne forordning, samt artikkel 10b i direktiv 91/440/EØF. Rapporten skal om nødvendig inneholde egnede forslag.

Artikkel 37

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 24. dag etter at den er kunngjort i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

M. LOBO ANTUNES

Formann

Vedlegg I

Utdrag av ensartede regler for avtalen om internasjonal transport av passasjerer og reisegods med jernbane (CIV)

Tillegg A

til Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980, som endret ved protokollen om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk av 3. juni 1999

Avdeling II

Inngåelse og gjennomføring av transportavtalen

Artikkel 6

Transportavtale

1. Gjennom transportavtalen forplikter transportøren seg til å transportere passasjerer og eventuelt reisegods og kjøretøyer til bestemmelsesstedet og å utlevere reisegodset og kjøretøyene på bestemmelsesstedet.
2. Transportavtalen skal bekreftes ved utstedelse av én eller flere billetter til passasjeren. Med forbehold for artikkel 9 skal imidlertid en billett som enten mangler, er feil eller er gått tapt, ikke sette spørsmålstegn ved om avtalen eksisterer eller er gyldig, da avtalen alltid er underlagt disse ensartede reglene.
3. Billetten skal inntil det motsatte er bevist, være en bekreftelse på transportavtalens inngåelse og innhold.

Artikkel 7

Billett

1. De generelle transportvilkårene skal fastsette billettens form og innhold samt det språket og de skrifttypene som skal brukes når de trykkes og fylles ut.
2. Billetten skal minst inneholde følgende opplysninger:
 - a) transportøren eller transportørene,
 - b) en opplysning om at disse ensartede reglene får anvendelse på transporten, med mindre annet er angitt; dette kan angis ved bokstavordet CIV,
 - c) enhver annen angivelse som er nødvendig for å bekrefte transportavtalens inngåelse og innhold, og som gjør det mulig for passasjerer å hevde sine rettigheter som følge av denne avtalen.
3. Når passasjerer mottar billetten, skal vedkommende forvisse seg om at billetten stemmer med de opplysningene som ble gitt.
4. Billetten skal kunne overdras dersom den ikke er utstedt på en navngitt person, og dersom reisen ikke er påbegynt.
5. Billetten kan skrives ut ved elektronisk registrering av data, som kan gjøres om til leselige skrifttegn. Framgangsmåten for å registrere og behandle data skal være likeverdig med hensyn til funksjonalitet, særlig når det gjelder bevisverdien som disse opplysningene utgjør.

Artikkel 8

Betaling og tilbakebetaling av transportavgift

1. Med mindre annet er avtalt mellom passasjerer og transportøren, skal transportavgiften betales på forhånd.
2. De generelle transportvilkårene skal fastsette på hvilke vilkår transportavgiften kan tilbakebetales.

Artikkel 9

Rett til transport. Utelukkelse fra transport

1. Passasjerer skal fra reisen påbegynnes være forsynt med en gyldig billett, og den skal vises fram under billettkontrollen. De generelle transportvilkårene kan fastsette:
 - a) at en passasjer som ikke kan framvise en gyldig billett, skal betale en tilleggsavgift utover transportavgiften,
 - b) at en passasjer som nekter å betale transpor-

tavgiften eller tilleggsavgiften med én gang, kan miste retten til transport,

- c) dersom og på hvilke vilkår tilleggsavgiften skal tilbakebetales.
2. De generelle transportvilkårene kan fastsette at passasjerer som:
 - a) utgjør en fare for togtrafikkens sikkerhet og funksjon eller for andre passasjerers sikkerhet,
 - b) sjenerer andre passasjerer på en uakseptabel måte,skal miste retten til transport og kan tvinges til å avbryte reisen, og at slike personer ikke skal ha rett til å få refundert verken transportavgiften eller den avgiften som de har betalt for transport av registrert reisegods.

Artikkel 10

Fullføring av administrative formaliteter

Passasjerer skal oppfylle de formalitetene som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter krever.

Artikkel 11

Innstilte og forsinkede tog. Tapte korrespondanse

Transportøren skal om nødvendig bekrefte på billetten at toget er innstilt eller at korrespondansen er tapt.

Avdeling III

Transport av håndbagasje, dyr, registrert reisegods og kjøretøyer

Kapittel I

Felles bestemmelser

Artikkel 12

Gjenstander og dyr som kan tas med

1. Passasjerer kan ta med seg gjenstander som er lette å bære (håndbagasje) samt levende dyr i samsvar med de generelle transportvilkårene. Passasjerer kan også ta med seg uhandterlige gjenstander i samsvar med de særlige bestemmelsene i de generelle transportvilkårene. Gjenstander og dyr som vil kunne forulempe eller sjenerer passasjerer eller forårsake skader, skal ikke tas med som håndbagasje.
2. Passasjerer kan sende gjenstander og dyr som registrert reisegods i samsvar med de generelle transportvilkårene.

3. Transportøren kan tillate transport av kjøretøyer i forbindelse med transport av passasjerer i samsvar med særlige bestemmelser i de generelle transportvilkårene.
4. Transport av farlig gods som håndbagasje, registrert reisegods samt i eller på kjøretøyer som i samsvar med denne avdeling transporteres med jernbane, skal være i samsvar med Reglement for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID).

Artikkel 13

Undersøkelse

1. Dersom transportøren har alvorlig mistanke om at transportvilkårene ikke er oppfylt, skal vedkommende ha rett til å undersøke om gjenstandene (håndbagasje, kjøretøyer, herunder deres last) og transporterte dyr oppfyller transportvilkårene, når lover og bestemmelser i den staten der undersøkelsen skal finne sted, ikke forbyr det. Passasjerer skal inviteres til å være til stede under undersøkelsen. Dersom vedkommende ikke innfinder seg eller ikke kan nås, skal transportøren tilkalle to uavhengige vitner.
2. Dersom det konstateres at transportvilkårene ikke er oppfylt, kan transportøren kreve at passasjerer betaler kostnadene for undersøkelsen.

Artikkel 14

Fullføring av administrative formaliteter

Passasjerer skal oppfylle de formalitetene som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter krever når vedkommende medbringer gjenstander (håndbagasje, registrert reisegods, kjøretøyer inkludert deres last) eller dyr på reisen. Passasjerer skal være til stede under undersøkelsen av disse gjenstandene med mindre det gis unntak i henhold til lover og bestemmelser i hver medlemsstat.

Kapittel II

Håndbagasje og dyr

Artikkel 15

Tilsyn

Det påhviler passasjerer å føre tilsyn med den håndbagasjen og de dyrene som vedkommende tar med seg.

Kapittel III

Registrert reisegods

Artikkel 16

Forsendelse av registrert reisegods

1. Avtaleforpliktelsene i forbindelse med transport av registrert reisegods skal bekreftes ved utlevering av et reisegodsbevis til passasjerer.
2. Med forbehold for artikkel 22 skal imidlertid et reisegodsbevis som enten mangler, er feil eller er gått tapt, ikke sette spørsmålstegn ved om avtalene eksisterer eller er gyldige, da avtalene alltid er underlagt disse ensartede reglene.
3. Reisegodsbeviset skal inntil det motsatte er bevist, være en bekreftelse på registreringen av reisegods og vilkårene for dets transport.
4. Inntil det motsatte er bevist, skal det antas at det registrerte reisegods var i god stand da transportøren overtok det, og at antall kolli og deres vekt er i samsvar med opplysningene på reisegodsbeviset.

Artikkel 17

Reisegodsbevis

1. De generelle transportvilkårene skal fastsette reisegodsbevisets form og innhold samt det språket og de skrifttypene som skal brukes når det trykkes og fylles ut. Artikkel 7 nr. 5 får tilsvarende anvendelse.
2. Reisegodsbeviset skal minst inneholde følgende opplysninger:
 - a) transportøren eller transportørene,
 - b) en opplysning om at disse ensartede reglene får anvendelse på transporten, med mindre annet er angitt; dette kan angis ved bokstavordet CIV,
 - c) enhver annen angivelse som er nødvendig for å bekrefte de avtalemessige forpliktelsene i forbindelse med forsendelse av reisegods, og som gjør det mulig for passasjerer å hevde sine rettigheter som følge av denne transportavtalen.
3. Når passasjerer mottar reisegodsbeviset, skal vedkommende forvisse seg om at reisegodsbeviset stemmer med de opplysningene som ble gitt.

Artikkel 18

Registrering og transport

1. Med mindre annet er fastsatt i de generelle transportvilkårene skal reisegods bare registre-

res mot framvisning av en billett som minst gjelder fram til reisegodsets bestemmelsessted. For øvrig skal registreringen av reisegodset utføres i henhold til gjeldende bestemmelser på avsenderstedet.

2. Når de generelle transportvilkårene fastsetter at reisegods kan tas imot for forsendelse uten framvisning av en billett, skal bestemmelsene i disse ensartede reglene som angir passasjerens rettigheter og forpliktelser i forhold til registrert reisegods, også gjelde for avsenderen av reisegodset.
3. Transportøren kan sende det registrerte reisegodset med et annet tog eller transportmiddel eller på en annen strekning enn den som passasjerens har valgt.

Artikkel 19

Betaling av transportavgift for registrert reisegods

Med mindre annet er avtalt mellom passasjerens og transportøren, skal transportavgiften for det registrerte reisegodset betales ved registrering.

Artikkel 20

Merking av registrert reisegods

Passasjerens skal merke hvert kolli i det registrerte reisegodset på et lett synlig sted, og angi på en leselig og tilstrekkelig holdbar måte følgende:

- a) sitt navn og sin adresse,
- b) bestemmelsessted.

Artikkel 21

Råderett over registrert reisegods

1. Dersom omstendighetene tillater det, og det ikke strider mot de bestemmelsene som er fastsatt av tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter, kan passasjerens anmode om å få utlevert sitt reisegods på avsenderstedet mot å levere fra seg reisegodsbeviset og, dersom det kreves i de generelle transportvilkårene, mot framvisning av reisegodsbeviset.
2. De generelle transportvilkårene kan inneholde andre bestemmelser som gjelder råderett over registrert reisegods, særlig endringer av bestemmelser om bestemmelsesstedet og eventuelle kostnader for passasjerens.

Artikkel 22

Utlevering

1. Registrert reisegods skal utleveres mot at reisegodsbeviset leveres inn og mot eventuell betaling av kostnadene i forbindelse med forsendelsen. Transportøren skal ha rett til, men ikke være forpliktet til, å undersøke om innehaveren av reisegodsbeviset har rett til å få utlevert reisegodset.
2. Sidestilt med utlevering til innehaveren av reisegodsbeviset er følgende tiltak, dersom de er i samsvar med gjeldende bestemmelser på avsenderstedet som:
 - a) utlevering av reisegodsbeviset til toll- eller skattemyndighetene i deres ekspedisjonslokaler eller på deres tollagre, når transportøren ikke fører tilsyn med disse,
 - b) når levende dyr overlates til tredjemann.
3. Innehaveren av reisegodsbeviset kan kreve at reisegodsbeviset utleveres på bestemmelsesstedet så snart den avtalte tiden og eventuelt den tiden som tollmyndighetene eller andre forvaltningsmyndigheter trenger til behandling, er utløpt.
4. Dersom ikke reisegodsbeviset leveres inn, skal transportøren bare være forpliktet til å utlevere reisegodsbeviset til den personen som kan godtgjøre sin rett; dersom det beviset som legges fram, er utilstrekkelig, kan transportøren kreve at det stilles kausjon.
5. Reisegodsbeviset skal leveres på det bestemmelsesstedet som er angitt ved registreringen.
6. Dersom innehaveren av reisegodsbeviset ikke får utlevert reisegodsbeviset, kan vedkommende kreve at den datoen og det tidspunktet da vedkommende anmodet om utlevering i samsvar med nr. 3, påtegnes reisegodsbeviset.
7. Rettighetshaveren kan nekte å motta reisegodsbeviset dersom transportøren ikke etterkommer vedkommendes anmodning om å undersøke det registrerte reisegodsbeviset for å fastslå om en påstått skade foreligger.
8. For øvrig skal utlevering av reisegods utføres i samsvar med gjeldende bestemmelser på bestemmelsesstedet.

Kapittel IV

Kjøretøyer

Artikkel 23

Transportvilkår

De særlige bestemmelsene om transport av kjøretøyer som inngår i de generelle transportvilkårene, skal særlig fastsette vilkårene for mottakelse for

transport, registrering, lasting og transport, lossing og utlevering, samt passasjerens forpliktelser.

Artikkel 24

Transportdokument

1. Avtaleforpliktelsene i forbindelse med transport av kjøretøyer skal bekreftes ved utlevering av et transportdokument til passasjerens billett.
2. De særlige bestemmelsene som gjelder transport av kjøretøyer, og som inngår i de generelle transportvilkårene, skal fastsette transportdokumentets form og innhold samt det språket og de skrifttypene som skal brukes når det trykkes og fylles ut. Artikkel 7 nr. 5 får tilsvarende anvendelse.
3. Transportdokumentet skal minst inneholde følgende opplysninger:
 - a) transportøren eller transportørene,
 - b) en opplysning om at disse ensartede reglene får anvendelse på transporten, med mindre annet er angitt; dette kan angis ved bokstavordet CIV,
 - c) enhver annen angivelse som er nødvendig for å bekrefte de avtalemessige forpliktelsene i forbindelse med transport av kjøretøyer, og som gjør det mulig for passasjerens å hevde sine rettigheter som følge av transportavtalen.
4. Når passasjerens mottar transportdokumentet, skal vedkommende forvisse seg om at det stemmer med de opplysningene som ble gitt.

Artikkel 25

Gjeldende lovgivning

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapittel får bestemmelsene i kapittel III om transport av reisegods anvendelse på kjøretøyer.

Avdeling IV

Transportøransvar

Kapittel I

Erstatningsansvar i tilfelle passasjerer dør eller skades

Artikkel 26

Ansvarsgrunnlag

1. Transportøren skal være ansvarlig for skader som oppstår som følge av en passasjers død, personskader eller annen fysisk eller psykisk

skade på grunn av en ulykke i forbindelse med jernbanedriften, og som inntreffer mens passasjerens oppholder seg om bord på, stiger på eller av et rullende materiell uten hensyn til hvilken jernbaneinfrastruktur som benyttes.

2. Transportøren fritas for dette ansvaret:
 - a) dersom ulykken skyldes omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, og som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomhet som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge,
 - b) dersom ulykken skyldes en feil som passasjerens har begått,
 - c) dersom ulykken skyldes tredjemanns oppførsel som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomhet som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge; et annet jernbaneforetak som bruker samme jernbaneinfrastruktur, skal ikke regnes som en tredjemann; og regressretten skal ikke påvirkes.
3. Dersom ulykken skyldes tredjemanns oppførsel, og dersom transportøren til tross for dette, ikke kan fritas for sitt ansvar i samsvar med nr. 2 bokstav c), skal transportøren bære ansvaret for hele skaden innenfor de grensene som er fastsatt i disse ensartede reglene med forbehold for eventuell regress overfor tredjemann.
4. Disse ensartede reglene skal ikke berøre ansvar som kan påhvile transportøren i de tilfellene som ikke er omtalt i nr. 1.
5. Dersom en transport som er gjenstand for en enkelt transportavtale, utføres av flere etterfølgende transportører, påhviler ansvaret den transportøren som i henhold til transportavtalen utfører den delen av tjenesten der ulykken skjedde, og som førte til passasjerens dødsfall eller personskader. Når denne tjenesten ikke er levert av transportøren, men av en stedfortredende transportør, er de to transportørene solidarisk ansvarlige i samsvar med disse ensartede reglene.

Artikkel 27

Erstatning ved dødsfall

1. Dersom en passasjer dør, skal erstatningen omfatte:
 - a) nødvendige kostnader i forbindelse med dødsfallet, særlig kostnader knyttet til transport av den avdøde og begravelsen,
 - b) dersom døden ikke inntreffer umiddelbart,

den erstatningen som er fastsatt i artikkel 28.

2. Dersom avdøde hadde eller ville ha en lovmes-
sig forsørgerplikt overfor personer som ved
dødsfallet mister sin forsørger, kan det eventu-
elt ytes erstatning for dette tapet. Når det gjel-
der erstatningskrav fra personer som den avdø-
de, uten å være rettslig forpliktet, hadde påtatt
seg å forsørge, får nasjonal lovgivning anvendel-
se.

Artikkel 28

Erstatning ved personskade

Dersom passasjerer påføres en personskade eller annen fysisk eller psykisk skade, skal erstatningen omfatte:

- a) nødvendige kostnader, særlig til behandling og transport,
- b) kompensasjon for økonomisk tap som følge av hel eller delvis arbeidsudyktighet, eller som følge av økte levekostnader.

Artikkel 29

Erstatning for annen personskade

Ved nasjonal lovgivning fastsettes det om og i hvilket omfang transportøren skal utbetale erstatning for andre personskader enn dem som er angitt i artikkel 27 og 28.

Artikkel 30

Erstatningens form og størrelse ved dødsfall eller personskade

1. Det erstatningsbeløpet som er angitt i artikkel 27 nr. 2 og artikkel 28 bokstav b), skal utbetales som et engangsbeløp. Dersom nasjonal lovgivning imidlertid tillater utbetaling av en livrente, skal erstatningen utbetales på denne måten på anmodning fra den skadede passasjerer eller berettigede personer som nevnt i artikkel 27 nr. 2.
2. Størrelsen på erstatningen som skal utbetales i henhold til nr. 1, skal fastsettes i henhold til nasjonal lovgivning. Ved anvendelse av disse ensartede reglene skal imidlertid et engangsbeløp, eller en livrente som tilsvarer dette beløpet, fastsettes til høyst 175 000 regneenheter per passasjer, dersom det i nasjonal lovgivning fastsettes et lavere maksimumsbeløp.

Artikkel 31

Andre transportmidler

1. Med forbehold for nr. 2 får bestemmelsene om ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskade ikke anvendelse på skader som oppstår under transport, og som i samsvar med transportavtalen ikke utgjorde transport med jernbane.
2. Dersom jernbanevogner imidlertid transporteres med ferge, får bestemmelsene om ansvar ved passasjerers dødsfall eller personskader anvendelse på skader nevnt i artikkel 26 nr. 1 og artikkel 33 nr. 1, på grunn av en ulykke i forbindelse med jernbanedriften, og som inntreffer mens passasjerer oppholder seg om bord på, stiger på eller av nevnte rullende materiell.
3. Når jernbanedriften er midlertidig innstilt som følge av særskilte omstendigheter, og passasjerer blir transportert med et annet transportmiddel, er transportøren ansvarlig i henhold til disse ensartede reglene.

Kapittel II

Ansvar ved manglende overholdelse av tidsplan

Artikkel 32

Ansvar ved innstilling av tog, forsinkelser eller tapt korrespondanse

1. Transportøren er ansvarlig for skader som påføres passasjerer som følge av toginnstilling, forsinkelser eller tapt korrespondanse, slik at reisen ikke kan fortsette samme dag eller det ikke er fornuftig å gjennomføre den samme dag på grunn av de gitte omstendighetene. Erstatningen skal dekke rimelige kostnader til innkvartering samt rimelige kostnader for å underrette personer som venter på passasjerer.
2. Transportøren skal fritas for dette ansvaret når innstillingen av tog, forsinkelser eller tapt korrespondanse skyldes én av følgende årsaker:
 - a) omstendigheter som ikke kan knyttes til jernbanedriften, og som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomhet som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge,
 - b) feil som passasjerer har begått, eller
 - c) tredjemanns oppførsel som transportøren, til tross for å ha utvist den aktsomhet som forholdene krevde, ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge; et annet jernbaneforetak som

bruker samme jernbaneinfrastruktur, skal ikke regnes som en tredjemann; og regressretten skal ikke påvirkes.

3. Ved nasjonal lovgivning fastsettes det om og i hvilket omfang transportøren skal utbetale erstatning for annen skade enn den som er angitt i nr. 1. Denne bestemmelsen berører ikke artikkel 44.

Kapittel III

Ansvar for håndbagasje, dyr, registrert reisegods og kjøretøyer

Avsnitt 1

Håndbagasje og dyr

Artikkel 33

Ansvar

1. Ved passasjerers dødsfall eller personskade er transportøren også ansvarlig for skade som følge av hel eller delvis skade på gjenstander som passasjerer hadde på eller med seg som håndbagasje; dette gjelder også for dyr som passasjerer hadde tatt med seg. Artikkel 26 får tilsvarende anvendelse.
2. For øvrig er ikke transportøren ansvarlig for hel eller delvis skade på gjenstander, håndbagasje eller dyr ettersom passasjerer har ansvar for å føre tilsyn i samsvar med artikkel 15, med mindre skaden skyldes en feil fra transportørens side. De andre artiklene i avdeling IV, unntatt artikkel 51, og avdeling VI får ikke anvendelse i dette tilfellet.

Artikkel 34

Begrensning av skadeserstatning ved tap av eller skade på gjenstander

Når transportøren er ansvarlig i henhold til artikkel 33 nr. 1, skal vedkommende utbetale en erstatning opp til et beløp på 1 400 regneenheter per passasjer.

Artikkel 35

Fritak for ansvar

Transportøren er ikke ansvarlig overfor passasjerer for skader som skyldes at passasjerer ikke overholder formalitetene fastsatt av tollmyndighetene eller forvaltningsmyndighetene.

Avsnitt 2

Registrert reisegods

Artikkel 36

Ansvarsgrunnlag

1. Transportøren skal være ansvarlig for skade som skyldes hel eller delvis skade på registrert reisegods fra tidspunktet da transportøren tok over reisegodset, og til det er utlevert, samt for forsinkelse i forbindelse med utlevering.
2. Transportøren fritas for dette ansvaret dersom tapet, skaden eller forsinkelsen i forbindelse med utleveringen skyldes en feil fra passasjerens side, en anvisning fra passasjerer som ikke skyldes en feil fra transportørens side, en feil ved selve reisegodset eller forhold som transportøren ikke har kunnet unngå, og hvis følger vedkommende ikke har kunnet avverge.
3. Transportøren fritas for dette ansvaret dersom skaden skyldes særskilte risikoer som er knyttet til én eller flere av følgende forhold:
 - a) manglende eller mangelfull emballasje,
 - b) reisegodsets særskilte beskaffenhet,
 - c) innlevering av gjenstander som ikke transporteres som reisegods.

Artikkel 37

Bevisbyrde

1. Det er transportøren som skal bevise at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes én av de årsakene som er angitt i artikkel 36 nr. 2.
2. Dersom transportøren kan godtgjøre at skaden med hensyn til omstendighetene i det aktuelle tilfellet kan skyldes én eller flere av de særskilte risikoene som er angitt i artikkel 36 nr. 3, skal det antas at dette er tilfellet. Rettighetshaveren har likevel rett til å bevise at skaden verken helt eller delvis er forårsaket av én av disse risikoene.

Artikkel 38

Etterfølgende transportører

Dersom en transport som er gjenstand for en enkelt transportavtale, utføres av flere etterfølgende transportører, blir hver transportør ved å motta reisegodset med reisegodsbeviset eller kjøretøyet med transportdokumentet part i avtalen, når det gjelder transport av reisegodset eller kjøretøyet, i samsvar med vilkårene på reisegodsbeviset eller transportdokumentet og påtar seg de forpliktelsene som følger av dette. I et slikt tilfelle skal hver trans-

portør være ansvarlig for transporten på hele strekningen fram til utlevering finner sted.

Artikkel 39

Stedfortredende transportør

1. Når transportøren helt eller delvis har overdratt ansvaret for transporten til en stedfortredende transportør, enten dette skjer i henhold til en rett som følger av transportavtalen eller ikke, er transportøren likevel ansvarlig for hele transporten.
2. Alle bestemmelsene i disse ensartede reglene som berører transportøransvaret, får også anvendelse på stedfortredende transportør for den transporten vedkommende utfører. Artikkel 48 og 52 får anvendelse dersom søksmål reises mot de ansatte eller andre personer hos stedfortredende transportør som bistår vedkommende med å gjennomføre transporten.
3. Enhver særavtale der transportøren påtar seg forpliktelser som ikke er pålagt i henhold til disse ensartede reglene, eller gir avkall på rettigheter som følger av disse ensartede reglene, gjelder ikke for stedfortredende transportør dersom vedkommende ikke uttrykkelig og skriftlig har godtatt dem. Transportøren er likevel bundet av sine forpliktelser eller de unntakene som følger av nevnte særavtale, uansett om stedfortredende transportør har godtatt den eller ikke.
4. Når og i den grad både transportøren og den stedfortredende transportøren er ansvarlige, har de solidaransvar.
5. Det samlede erstatningsbeløpet som skal utbetales av transportøren, den stedfortredende transportøren samt av deres ansatte eller andre personer som bistår med å gjennomføre transporten, skal ikke overstige de grensene som er fastsatt i disse ensartede reglene.
6. Denne artikkel berører ikke retten til regress som kan foreligge mellom transportøren og den stedfortredende transportøren.

Artikkel 40

Formodning om tap

1. Rettighetshaver kan, uten å legge fram ytterligere bevis, anse et kolli i reisegodset som tapt dersom det ikke er utlevert eller har vært tilgjengelig for utlevering til vedkommende, innen 14 dager fra det ble begjært utlevert i svar med artikkel 22 nr. 3.
2. Dersom et kolli i reisegodset som har vært an-

sett som tapt, kommer til rette innen ett år fra reisegodset ble begjært utlevert, skal transportøren underrette rettighetshaveren dersom adressen til vedkommende er kjent eller kan framskaffes.

3. Rettighetshaveren kan begjære kolliet i reisegodset utlevert innen 30 dager etter å ha mottatt en underretning som nevnt i nr. 2. I så fall skal vedkommende betale kostnadene for å transportere kolliet fra avsenderstedet til det stedet utleveringen skal finne sted, og tilbakebetale den mottatte erstatningen med eventuelt fradrag for de kostnadene som kan tas med i erstatningen. Vedkommende beholder likevel retten til å kreve erstatning for forsinket utlevering i henhold til artikkel 43.
4. Dersom kolliet som er kommet til rette, ikke er begjært utlevert innenfor den fristen som er fastsatt i nr. 3, eller dersom kolliet kommer til rette over ett år etter at det ble begjært utlevert, skal transportøren ha råderett over det i svar med lover og bestemmelser som gjelder på det stedet der kolliet befinner seg.

Artikkel 41

Erstatning ved tap

1. Ved helt eller delvis tap av registrert reisegods skal transportøren ikke være skyldig i å betale noen annen skadeserstatning enn:
 - a) dersom beløpet på skaden er påvist, en erstatning som tilsvarende nevnte beløp, men som ikke overstiger 80 regneenheter per kilogram tapt bruttomengde, eller 1 200 regneenheter per kolli reisegods,
 - b) dersom beløpet på skaden ikke er påvist, en fast erstatning på 20 regneenheter per kilogram tapt bruttomengde, eller 300 regneenheter per kolli reisegods.Hvorvidt det skal utbetales erstatning per tapt bruttomengde eller per kolli reisegods er fastsatt i de generelle transportvilkårene.
2. Transportøren skal i tillegg tilbakebetale transportkostnadene for reisegodset og andre beløp som er betalt i forbindelse med transporten av det tapte kolliet, samt toll og særavgifter som allerede er betalt.

Artikkel 42

Erstatning ved skade

1. Ved skade på registrert reisegods skal transportøren betale erstatning tilsvarende tapt verdi på

reisegodset, men ingen ytterligere skadeserstatning.

2. Erstatningen skal ikke overstige:

- a) dersom det samlede reisegodset er forringet i verdi som følge av skaden, det beløpet som skulle ha vært betalt ved fullstendig tap,
- b) dersom bare en del av reisegodset er forringet i verdi som følge av skaden, det beløpet som skulle ha vært betalt dersom den skadede delen var gått tapt.

Artikkel 43

Erstatning ved forsinket levering

1. Ved forsinket levering av det registrerte reisegodset skal transportøren for hver påbegynte 24-timersperiode regnet fra det tidspunktet da reisegodset ble begjært utlevert, men høyst for 24 timer, betale:
 - a) dersom rettighetshaveren påviser at det i forbindelse med forsinkelsen er oppstått en skade, en erstatning som tilsvarende skadens størrelse, men som ikke overstiger 0,80 regneenheter per kilogram bruttomengde av reisegodset, eller 14 regneenheter per kolli reisegods av for sent innlevert reisegods,
 - b) dersom rettighetshaveren ikke kan påvise at det i forbindelse med forsinkelsen er oppstått en skade, en fast erstatning på 0,14 regneenheter per kilogram bruttomengde av reisegodset, eller 2,80 regneenheter per kolli reisegods av for sent innlevert reisegods.Hvorvidt det skal utbetales erstatning per tapt kilogram eller per kolli reisegods er fastsatt i de generelle transportvilkårene.
2. Ved fullstendig tap av reisegods skal det ikke utbetales erstatning som fastsatt i nr. 1 i tillegg til den erstatningen som er fastsatt i artikkel 41.
3. Ved delvis tap av reisegods skal det utbetales erstatning som fastsatt i nr. 1 i for den delen av reisegodset som ikke er gått tapt.
4. Ved skade på reisegods som ikke skyldes forsinket levering, skal det eventuelt utbetales erstatning som fastsatt i nr. 1 i tillegg til den erstatningen som er fastsatt i artikkel 42.
5. Den samlede erstatningen i henhold til nr. 1 sammen med den erstatningen som skal utbetales i henhold til artikkel 41 og 42 skal ikke under noen omstendigheter overstige den erstatningen som skal utbetales dersom hele reisegodset var gått tapt.

Avsnitt 3

Kjøretøyer

Artikkel 44

Erstatning ved forsinkelse

1. Dersom lastingen av et kjøretøy blir forsinket som følge av en omstendighet som kan tilskrives transportøren, eller dersom leveringen av kjøretøyet er forsinket, skal transportøren, når rettighetshaveren beviser at det dermed er oppstått en skade, betale en erstatning hvis størrelse ikke kan overstige transportavgiften.
2. Dersom det på grunn av en omstendighet som kan tilskrives transportøren, oppstår en forsinkelse ved lastingen, og rettighetshaveren som følge av dette gir avkall på gjennomføringen av transportavtalen, skal vedkommende få transportavgiftens pålydende tilbakebetalt. I tillegg kan rettighetshaveren kreve en erstatning som ikke overstiger transportavgiftens pålydende dersom vedkommende kan bevise at det er oppstått skade som følge av forsinkelsen.

Artikkel 45

Erstatning ved tap

Ved helt eller delvis tap av et kjøretøy skal den erstatningen som skal utbetales til rettighetshaveren for påvist skade, beregnes ut fra kjøretøyetets bruksverdi. Den skal ikke overstige 8 000 regneenheter. En tilhengervogn med eller uten last skal regnes som et selvstendig kjøretøy.

Artikkel 46

Erstatning i forbindelse med andre gjenstander

1. Med hensyn til gjenstander som er etterlatt i kjøretøyet, eller som befinner seg i bagasjerommet (f.eks. bagasje- eller skibokser), som er solid festet til kjøretøyet, er transportøren bare ansvarlig for skade som vedkommende selv har forårsaket på grunn av feil. Den samlede erstatningen skal ikke overstige 1 400 regneenheter.
2. Når det gjelder gjenstander som er festet på utsiden av kjøretøyet, herunder de bagasjebokserne som er nevnt i nr. 1, er transportøren bare ansvarlig for de gjenstandene som er festet på utsiden av kjøretøyet, dersom det kan bevises at skaden skyldes en handling eller en unnlatelse fra transportørens side, enten utført med hensikt for å forårsake en slik skade, eller utført hensynsløst og vel vitende om at en slik skade sannsynligvis skulle kunne oppstå.

*Artikkel 47***Gjeldende lovgivning**

Med forbehold for bestemmelsene i dette avsnittet får bestemmelsene i avsnitt 2 om erstatning for reisegods anvendelse på kjøretøyer.

*Kapittel IV***Felles bestemmelser***Artikkel 48***Bortfall av rett til å påberope seg begrensning av ansvar**

Begrensning av ansvar som fastsatt i disse ensartede reglene, samt de bestemmelsene i nasjonal lovgivning som begrenser erstatningens størrelse til et fastsatt beløp, får ikke anvendelse dersom det kan bevises at skaden skyldes en handling eller en unnlatelse fra transportørens side, enten utført med hensikt for å forårsake en slik skade, eller utført hensynsløst og vel vitende om at en slik skade sannsynligvis skulle kunne oppstå.

*Artikkel 49***Omregning og renter**

1. Når beregningen av skadeserstatningen innebærer omregning av beløp i utenlandsk valuta, skal omregningen gjøres etter gjeldende valutakurs den aktuelle dagen og på det stedet der erstatningen skal utbetales.
2. Rettighetshaveren kan kreve renter av skadeserstatningen på fem prosent per år fra og med den dagen da kravet ble framsatt i henhold til artikkel 55 eller, dersom det ikke er framsatt noe krav, fra og med den dagen rettsforfølgning ble innledet.
3. Når det imidlertid gjelder erstatning som skal utbetales i henhold til artikkel 27 og 28, løper rentene først fra den dagen da de omstendighetene som er lagt til grunn for beregning av erstatningsbeløpet, oppstod, dersom denne dagen er senere enn den dagen da kravet ble framsatt eller rettsforfølgning innledet.
4. Når det gjelder reisegods, skal det bare utbetales renter dersom erstatningsbeløpet overstiger 16 regneenheter per reisegodsbevis.
5. Dersom en rettighetshaver med rett til erstatning for reisegods ikke innenfor en rimelig fastsatt tidsfrist framlegger for transportøren de underlagsdokumentene som er nødvendige for å sluttbehandle kravet, skal det ikke betales renter fra tidsfristen går ut til disse dokumentene er avlevert.

*Artikkel 50***Ansvar ved atomulykke**

Transportøren er fritatt for ansvaret som påhviler vedkommende i henhold til disse ensartede reglene, når skaden er forårsaket av en atomulykke, når den driftsansvarlige for atomanlegget eller en annen stedfortredende person er ansvarlig for skaden i henhold til statens lover og bestemmelser om ansvar på atomenergiområdet.

*Artikkel 51***Personer som transportøren er ansvarlig for**

Transportøren skal være ansvarlig for sine ansatte og andre personer som bistår vedkommende med å gjennomføre transporten, når disse ansatte og andre personer opptrer innenfor sine virkeområder. Infrastrukturforvaltningene for de strekningene der transporten utføres, skal anses som personer hvis tjenester transportøren benytter for å få utført transporten.

*Artikkel 52***Andre klagemuligheter**

1. I alle tilfeller der disse ensartede reglene får anvendelse, kan et erstatningskrav mot transportøren, uansett på hvilket grunnlag det hviler, bare gjøres gjeldende i henhold til de vilkårene og begrensningene som finnes i disse ensartede reglene.
2. Det samme gjelder krav mot personalet eller andre personer som transportøren har ansvaret for i henhold til artikkel 51.

*Avdeling V***Passasjerens ansvar***Artikkel 53***Særlige prinsipper for ansvar**

Passasjerer er ansvarlig overfor transportøren for enhver skade:

- a) som skyldes manglende overholdelse av sine forpliktelser i henhold til
 1. artikkel 10, 14 og 20,
 2. de særlige bestemmelsene om transport av kjøretøyer som inngår i de generelle transportvilkårene,
 3. Regler for internasjonal transport av farlig gods med jernbane (RID), eller
- b) som er forårsaket av gjenstander eller dyr som passasjerer tar med seg,

med mindre passasjerens beviser at skaden er forårsaket av omstendigheter som vedkommende ikke kunne unngå, og med følger som vedkommende ikke kunne avverge, til tross for utøvelse det behørlige hensynet som kreves av en ansvarsbevisst passasjer. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse på transportøransvar i henhold til artikkel 26 og 33 nr. 1.

Avdeling VI

Forsvar av rettigheter

Artikkel 54

Konstatering av delvis skade

1. Når transportøren oppdager eller antar, eller rettighetshaveren hevder at en gjenstand som skulle transporteres av transportøren (reisegods, kjøretøyer) er gått helt eller delvis tapt, eller er skadet, skal transportøren umiddelbart og om mulig i nærvær av rettighetshaveren utferdige en rapport som, alt etter skadens art, angir gjenstandens tilstand og så nøye som mulig angir skadens omfang, årsak og tidspunktet for når den oppstod.
2. En kopi av denne rapporten skal utleveres omkostningsfritt til rettighetshaveren.
3. Dersom rettighetshaveren ikke godtar opplysningene i rapporten, kan vedkommende kreve at reisegodsets eller kjøretøyets tilstand samt skadens årsak og omfang fastslås av en sakkyndig som partene utpeker i transportavtalen eller på rettslig grunnlag. Den framgangsmåten som skal gjennomføres, skal rette seg etter lover og bestemmelser i den staten der utredningen finner sted.

Artikkel 55

Erstatningskrav

1. Erstatningskrav som gjelder transportøransvar i forbindelse med passasjerers dødsfall eller personskade, skal inngis skriftlig til den transportøren som det kan reises søksmål mot. Dersom en transport som omfattes av en enkelt transportavtale, og utføres av flere etterfølgende transportører, kan kravene også reises mot den første eller siste transportøren samt mot den transportøren som har sitt hovedforetak, den filialen eller det agenturet som har inngått transportavtalen, i den staten der passasjerens har bopel eller fast opphold.
2. Andre krav som gjelder transportavtalen, skal inngis skriftlig til den transportøren som er nevnt i artikkel 56 nr. 2 og 3.

3. De dokumentene som rettighetshaveren anser som nyttige å vedlegge sitt krav, skal inngis enten i original form eller som kopier, og i så fall være behørlig attestert dersom transportøren anmoder om dette. Når kravet behandles, kan transportøren kreve å få utlevert reisegodsbeviset og transportdokumentet.

Artikkel 56

Transportører som det kan reises søksmål mot

1. Erstatningssøksmål på grunnlag av transportøransvar i tilfelle passasjerers dødsfall eller personskade kan bare reises mot en transportør som er ansvarlig i henhold til artikkel 26 nr. 5.
2. Med forbehold for nr. 4 kan passasjerer reise andre søksmål på grunnlag av transportavtalen bare mot den første eller den siste transportøren eller mot den transportøren som gjennomførte den delen av transporten der den begivenheten fant sted, som er årsaken til at det reises søksmål.
3. Med hensyn til transport som gjennomføres av etterfølgende transportører, kan det reises søksmål mot den transportøren som skulle utlevere reisegodset eller kjøretøyet, som med vedkommendes samtykke er påført reisegodsbeviset eller transportdokumentet i samsvar med nr. 2, selv om vedkommende ikke har mottatt reisegodset eller kjøretøyet.
4. Krav om tilbakebetaling av et beløp som er utbetalt i henhold til transportavtalen, kan rettes mot den transportøren som har tatt imot dette beløpet, eller mot den transportøren som tok imot beløpet for vedkommende.
5. Det kan reises søksmål mot en annen transportør enn dem som er nevnt i 2 og 4, dersom søksmålet framkommer som et motsøksmål eller innsigelse, og hovedsøksmålet er basert på den samme transportavtalen.
6. I den utstrekning disse ensartede reglene får anvendelse på stedfortredende transportør, kan søksmål også gjøres gjeldende mot vedkommende.
7. Dersom saksøkeren har valget mellom flere transportører, opphører retten til å velge idet søksmål rettes mot én av dem; dette gjelder også dersom saksøkeren har valget mellom én eller flere transportører og en stedfortredende transportør.

*Artikkel 58***Bortfall av retten til å reise søksmål ved dødsfall eller personskade**

1. Retten til å reise søksmål på grunnlag av transportøransvar ved passasjerers dødsfall eller personskade skal bortfalle dersom rettighetshaveren, senest tolv måneder etter at vedkommende fikk kjennskap til skaden, ikke melder fra om skaden til en av de transportørene som det kan reises søksmål mot i henhold til artikkel 55 nr. 1. Dersom rettighetshaveren muntlig melder fra om skaden til transportøren, skal vedkommende gi rettighetshaveren en bekreftelse på den muntlige anmeldelsen.
2. Retten til å reise søksmål bortfaller likevel ikke dersom
 - a) rettighetshaver innenfor den fristen som er fastsatt i nr. 1, reiser et krav mot én av de transportørene som er nevnt i artikkel 55 nr. 1,
 - b) ansvarlig transportør innenfor den fristen som er fastsatt i nr. 1, har fått kjennskap til passasjerens skade på annen måte,
 - c) anmeldelse av skaden ikke er innlevert eller er innlevert for sent som følge av omstendigheter som ikke kan lastes rettighetshaveren,
 - d) rettighetshaveren beviser at skaden skyldes en feil fra transportørens side.

*Artikkel 59***Bortfall av retten til å reise søksmål som følge av transport av reisegods**

1. Når rettighetshaveren mottar reisegodset, skal retten til å reise ethvert søksmål bortfalle som følge av transportavtalen, for delvis tap, skade eller forsinket levering.
2. Retten til å reise søksmål bortfaller likevel ikke
 - a) ved delvis skade, dersom
 1. skaden ble konstatert i samsvar med artikkel 54 før rettighetshaveren mottok reisegodset,
 2. konstateringen som skulle ha vært utført i samsvar med artikkel 54, ikke er blitt utført utelukkende som følge av en feil fra transportørens side,
 - b) ved ikke synlig skade som først konstateres etter at rettighetshaver har mottatt reisegodset, dersom vedkommende
 1. forlanger konstatering i samsvar med artikkel 54 umiddelbart etter at skaden er oppdaget og senest tre dager etter at reisegodset er mottatt, og

2. også beviser at skaden er skjedd i tidsrommet fra da transportøren mottok reisegodset og til det ble utlevert,
- c) ved forsinket levering dersom rettighetshaveren innen enogtyve dager gjør sin rett gjeldende overfor én av de transportørene som er nevnt i artikkel 56 nr. 3,
- d) dersom rettighetshaveren beviser at skaden skyldes en feil fra transportørens side.

*Artikkel 60***Foreldelse av krav**

1. Gyldighetstiden for å reise erstatningssøksmål på grunnlag av transportøransvar ved passasjerers dødsfall og personskade skal være:
 - a) for passasjerens, tre år regnet fra dagen etter at hendelsen inntraff,
 - b) for andre rettighetshavere, tre år regnet fra dagen etter passasjerens dødsfall, men senest fem år regnet fra dagen etter at hendelsen inntraff.
2. Gyldighetstiden for andre krav som følger av transportavtalen, er på ett år.

Foreldelsesfristen skal likevel være to år dersom det dreier seg om et krav som er reist, som følge av en handling eller en unnlatelse, enten utført med hensikt for å forårsake en slik skade, eller utført hensynsløst og vel vitende om at en slik skade skulle kunne oppstå.
3. Foreldelsesfristen som er angitt i nr. 2, løper:
 - a) ved krav om erstatning for fullstendig tap, fra fjortende dag etter at den tidsfristen som er fastsatt i artikkel 22 nr. 3, er utløpt,
 - b) ved krav om erstatning for delvis tap, skade eller forsinket levering, fra den dagen da utleveringen fant sted,
 - c) i alle andre tilfeller som gjelder persontransport, fra den dagen da billettens gyldighetstid utløp.

Den dagen som angir begynnelsen av foreldelsesfristen, skal ikke regnes med i denne fristen.
4. [...]
5. [...]
6. For øvrig gjelder nasjonal lovgivning for utsettelse og avbrytelse av foreldelsesfristen.

*Avdeling VII***Forholdet mellom transportørene***Artikkel 61***Deling av transportavgiften**

1. Enhver transportør skal betale til de berørte transportørene den andelen av transportavgiften som tilkommer dem, og som enten er innkrevd eller skal innkreves. Betalingsmåten skal fastsettes etter avtale mellom transportørene.
2. Artikkel 6 nr. 3, artikkel 16 nr. 3 og artikkel 25 får også anvendelse på forhold mellom stedfortredende transportører.

*Artikkel 62***Regressrett**

1. En transportør som har utbetalt en erstatning i henhold til disse ensartede reglene, har en rett til regress overfor de transportørene som har deltatt i transporten, i samsvar med følgende bestemmelser:
 - a) den transportøren som har forårsaket skaden, skal alene være ansvarlig for denne,
 - b) dersom skaden er forårsaket av flere transportører, skal hver av dem svare for den delen av skaden som hver enkelt har forårsaket; dersom det er umulig å skjelne på denne måten, skal erstatningen fordeles mellom dem i samsvar med bokstav c),
 - c) dersom det ikke kan bevises hvem av transportørene som har forårsaket skaden, skal erstatningsplikten fordeles på alle transportører som har deltatt i transporten, unntatt dem som kan bevise at skaden ikke er forårsaket av dem; fordelingen skjer i henhold til den forholdsmessige andelen av transportavgiften som tilfaller hver transportør.
2. Dersom en av disse transportørene er insolvent, skal den andelen som tilfaller vedkommende, og som ikke er betalt av vedkommende, fordeles på alle de andre transportørene som har deltatt i transporten, i henhold til den forholdsmessige andelen av transportavgiften som tilfaller hver av dem.

*Artikkel 63***Framgangsmåte ved regress**

1. En transportør som har mottatt et regresskrav i henhold til artikkel 62, kan ikke bestride rettmessigheten til en betaling som den transportøren som fremmer regresskrav, har gjort, dersom erstatningsbeløpet er fastslått på rettslig

grunnlag, og sistnevnte transportør har fått rettssaken behørig forkynt, og vedkommende har kunnet gripe inn i saken. Domstolen i hovedspørsmålet skal fastsette de fristene som skal gjelde for slik forkynning av og inngripen i rettssaken.

2. Den transportøren som benytter seg av sin regressrett, skal fremme sitt regresskrav under én og samme rettssak mot alle de transportørene som vedkommende ikke har oppnådd en ordning med; i motsatt fall taper vedkommende sin rett til å gjøre regress gjeldende mot dem som vedkommende ikke har innstevnet.
3. Domstolen skal avgjøre alle forelagte regresskrav ved én og samme dom.
4. Den transportøren som ønsker å gjøre sin regressrett gjeldende, kan bringe saken inn for en domstol i den staten der én av de transportørene som har deltatt i transporten, har sitt hovedforetak, den filialen eller det agenturet som har inngått transportavtalen.
5. Når et søksmål skal reises mot flere transportører, skal den transportøren som har regressrett, velge den domstolen som vedkommende ønsker å bringe saken inn for, blant dem som er behørige i henhold til nr. 4.
6. Regressaker kan ikke inndras under erstatningssaker som er fremmet av rettighetshaveren i henhold til transportavtalen.

*Artikkel 64***Avtaler som gjelder regresskrav**

Transportørene kan fritt seg imellom enes om bestemmelser som avviker fra artikkel 61 og 62.

*Vedlegg II***Minsteopplysninger som skal gis av jernbaneforetakene og/eller billettutstederne***Del I: Opplysninger før reisen***Generelle avtalevilkår**

Tidsplaner og vilkår for raskeste reise

Tidsplaner og vilkår for rimeligste reise

Tilgjengelighet, vilkår for på- og avstigning og hvilke hjelpemidler som finnes om bord på toget for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer

Tilgjengelighet og vilkår for å ta med sykler

Tilgang på plasser for røykere og ikke-røykere på første og annen klasse, samt i ligge- og sovevogner

Enhver hendelse som vil kunne avbryte eller forsinke trafikken

Tilgang til tjenester om bord på toget
Framgangsmåte for å utlevere reisegods som er kommet bort
Framgangsmåter for å inngi klage

Del II: Opplysninger på reisen

Tjenester om bord på toget
Neste stasjon
Forsinkelser
Viktigste korresponderende tog
Spørsmål som gjelder sikkerhet og trygghet

Vedlegg III

Minstestandarder for tjenestekvalitet

Opplysninger og billetter
Forbindelsenes punktlighet og generelle prinsipper for håndtering av trafikkforstyrrelser
Innstilling av tog
Rengjøring av rullende materiell og stasjonsbygninger (luftkvalitet i vognene, toalettens hygienivå osv.)
Undersøkelse om kundetilfredshet
Klagebehandling, refusjon og erstatning dersom kvalitetsstandardene ikke oppfylles
Assistanse til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, April 2009