

Официален вестник L 315

на Европейския съюз

Издание
на български език

Законодателство

Година 50
3 декември 2007 г.

Съдържание I Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета 1
- ★ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт 14
- ★ Регламент (ЕО) № 1372/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година за изменение на Регламент (ЕО) № 577/98 на Съвета относно организацията на извадково изследване на работната сила в Общността ⁽¹⁾ 42

ДИРЕКТИВИ

- ★ Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура 44
- ★ Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността 51

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

Цена: 18 EUR

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват с нормален шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

I

(Актове, приети по силата на договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1370/2007 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 октомври 2007 година

относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално членове 71 и 89 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Член 16 от Договора потвърждава мястото, което заемат услугите от общ икономически интерес в общите ценности на Съюза.
- (2) Член 86, параграф 2 от Договора постановява, че предприятията, на които е възложено извършването на услуги от общ икономически интерес, се подчиняват на съдържащите се в Договора правила, в частност правилата за конкуренция, при условие че прилагането на тези правила не възпрепятства юридически или фактически изпълнението на конкретните възложени им задачи.

⁽¹⁾ ОВ С 195, 18.8.2006 г., стр. 20.

⁽²⁾ ОВ С 192, 16.8.2006 г., стр. 1.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 14 ноември 2001 г. (ОВ С 140 Е, 13.6.2002 г., стр. 262), Обща позиция на Съвета от 11 декември 2006 г. (ОВ С 70 Е, 27.3.2007 г., стр. 1) и Позиция на Европейския парламент от 10 май 2007 г. Решение на Съвета от 18 септември 2007 г.

(3) Член 73 от Договора представлява *lex specialis* по отношение на член 86, параграф 2. Той установява правила, приложими спрямо компенсацията за задълженията за извършване на обществени услуги във вътрешния транспорт.

(4) Основните цели на Бялата книга на Комисията от 12 септември 2001 г. „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“ са гарантирането на безопасни, ефективни и висококачествени услуги за пътнически превоз чрез регулирана конкуренция, като се гарантират също прозрачността и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз, при отчитане на социалните фактори, факторите, свързани с околната среда и регионалното развитие, или предлагането на специфични тарифни условия за някои категории пътници като пенсионерите, и премахването на различията между транспортните предприятия от различните държави-членки, които биха могли да предизвикат съществени нарушения на конкуренцията.

(5) Понастоящем много услуги за вътрешен пътнически превоз, които са необходими от общ икономически интерес, не могат да се предоставят на търговски начала. Компетентните власти на държавите-членки трябва да са способни да осигурят предоставянето на такива услуги. Механизмите, които те могат да използват за осигуряване предоставянето на обществените услуги за пътнически превоз, включват следното: предоставянето на изключителни права на операторите на обществени услуги, осигуряването на финансова компенсация на операторите на обществени услуги и определянето на общи правила за извършване на обществен превоз, приложими за всички оператори. Ако в съответствие с настоящия регламент държавите-членки решат да изключат определени общи правила от неговото приложно поле, следва да се прилага общият режим за държавни помощи.

- (6) Много държави-членки са приели законодателство, което предвижда предоставянето на изключителни права и възлагането на обществени поръчки за услуги поне в част от своя пазар за обществен превоз въз основа на прозрачни и справедливи конкурентни процедури за възлагане. Вследствие на това търговията между държавите-членки е постигнала значителен напредък и няколко оператори на обществени услуги понастоящем предоставят обществени услуги за пътнически превоз в повече от една държава-членка. При все това развитието в националното законодателство доведе до различия в прилаганите процедури и предизвика правна несигурност по отношение на правата на операторите на обществени услуги и задълженията на компетентните органи. Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ⁽¹⁾, не разглежда начина за възлагане на обществени поръчки за услуги в Общността, и в частност обстоятелствата, при които за тях следва да се приложи конкурентна тръжна процедура. По тази причина правната рамка на Общността следва да се актуализира.
- (7) Извършените проучвания и опитът на държавите-членки, в които от години съществува конкуренция в сектора на обществения превоз, показват, че при наличие на подходящи предпазни мерки въвеждането на регулирана конкуренция между операторите води до по-атрактивни и новаторски услуги на по-ниски цени и няма вероятност да възпрепятства изпълнението на специфичните задачи, възложени на операторите на обществени услуги. Този подход беше подкрепен от Европейския съвет по така наречения Лисабонски процес от 28 март 2000 г., който прикани Комисията, Съвета и държавите-членки, всеки от тях в съответствие с правомощията си, да „ускорят либерализацията в сфери като ... транспорта“.
- (8) На пазарите за пътнически превоз, които са дерегулирани и в които не са предоставени изключителни права, следва да бъде позволено да запазят своите характеристики и начина си на функциониране, доколкото последните са в съответствие с изискванията на Договора.
- (9) За да могат да организират своите обществени услуги за пътнически превоз, така че най-добре да отговорят на потребностите на обществеността, всички компетентни органи трябва да могат свободно да избират своите оператори на обществени услуги, като отчитат интересите на малките и средни предприятия, съгласно предвидените в настоящия регламент условия. За да се гарантира прилагането на принципите на прозрачност, еднакво третиране на конкуриращите се оператори и пропорционалност, при предоставяне на компенсация или изключителни права е изключително важно в обществената поръчка за услуги между компетентния орган и избрания оператор на обществена услуга да се определят естеството на задълженията, свързани с обществената услуга, и договореното възнаграждение. Формата или наименованието на договора може да се различават в зависимост от правните системи на държавите-членки.
- (10) В разрез с Регламент (ЕИО) № 1191/69, чието приложно поле обхваща обществените услуги за пътнически превоз с вътрешноводен транспорт, не е препоръчително настоящият регламент да обхваща възлагането на обществени поръчки за услуги в този конкретен сектор. Следователно организацията на обществените поръчки за услуги за пътнически превоз с вътрешноводен транспорт и, доколкото не са включени в приложното поле на специфични актове на Общността право, за пътнически превоз по национални морски води, трябва да бъде в съответствие с общите принципи на Договора, освен ако държавите-членки не решат да приложат настоящия регламент по отношение на тези специфични сектори. Разпоредбите на настоящия регламент не възпрепятстват включването на услугите за вътрешноводен транспорт или по национални морски води в по-широката мрежа на вътрешноградски, крайградски и регионален обществен транспорт.
- (11) В разрез с Регламент (ЕИО) № 1191/69, чието приложно поле обхваща услугите за товарен превоз, не е препоръчително настоящият регламент да обхваща възлагането на обществени поръчки за услуги в този специфичен сектор. Следователно три години след влизането в сила на настоящия регламент организацията на услугите за товарен превоз следва да съответства на общите принципи на Договора.
- (12) От гледна точка на правото на Общността е без значение дали обществените услуги за пътнически превоз се извършват от държавни или частни предприятия. Настоящият регламент се основава на принципите на неутралност по отношение на режима на собственост, посочен в член 295 от Договора, на свобода на държавите-членки при определянето на услугите от общ икономически интерес, съгласно член 16 от Договора, и на субсидиарност и пропорционалност съгласно член 5 от Договора.
- (13) Някои услуги, често свързвани с определена инфраструктура, се извършват главно поради историческия интерес или туристическото им значение. Тъй като целта на тези дейности е видимо различна от осигуряването на обществен пътнически превоз, следователно не е необходимо те да се уреждат от правилата и процедурите, приложими спрямо изискванията за обществени услуги.
- (14) Когато компетентните органи носят отговорност за организирането на мрежата за обществен превоз, освен действителното извършване на услугите за превоз, това може да обхваща цял набор от други дейности и задължения, които компетентните органи трябва да са свободни или да извършват самите те, или да ги възлагат, частично или изцяло, на трета страна.

⁽¹⁾ ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 (ОВ L 169, 29.6.1991 г., стр. 1).

- (15) Дългосрочните договори може да предизвикат затваряне на пазара за период, по-дълъг отколкото е необходимо, като по този начин намаляват ползите от конкурентния натиск. За свеждане до минимум на нарушенията на конкуренцията и същевременно запазване на качеството на услугите, обществените поръчки за услуги следва да са с ограничен срок. Удължаването на тези договори би могло да подлежи на положително потвърждение от страна на ползвателите. Необходимо е в този контекст да се предвиди възможност за удължаване на договорите за обществени поръчки за услуги най-много за период, равняващ се на половината от първоначалната им продължителност, когато операторът на обществената услуга трябва да инвестира в активи, чийто амортизационен срок е изключително дълъг и, поради по-особените им характеристики и ограничения, в случая с отдалечените райони, посочени в член 299 от Договора. Освен това, когато оператор на обществена услуга направи инвестиция в инфраструктура или подвижен състав и превозни средства, които представляват изключение, в смисъл че и двете са свързани с големи финансови средства, и при условие че договорът е възложен след справедлива конкурентна тръжна процедура, следва да се предвиди възможност дори за по-голямо удължаване.
- (16) Когато сключването на договор за обществена поръчка за услуга може да доведе до смяната на оператор на обществена услуга, следва да се предвиди възможност компетентните органи да поискат от избрания оператор на обществена услуга да прилага разпоредбите на Директива 2001/23/ЕО на Съвета от 12 март 2001 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки във връзка с гарантирането на правата на заетите лица при прехвърляне на предприятия, стопански дейности или части от предприятия или стопански дейности⁽¹⁾. Посочената директива не възпрепятства държавите-членки да запазят условията за прехвърляне на права на заетите лица, различни от тези, които попадат в приложното поле на Директива 2001/23/ЕО и следователно, ако е необходимо, да отчитат социалните стандарти, установени от националните закони, подзаконови или административни разпоредби, от колективни трудови договори или други споразумения, сключени между социални партньори.
- (17) При спазване на принципа на субсидиарност компетентните органи имат свободата да определят социални критерии и критерии за качество, за да запазят и повишат стандартите за качество относно задълженията за извършване на обществени услуги, например що се отнася до минималните работни условия, правата на пътниците, нуждите на хората с ограничена двигателна способност, опазването на околната среда, сигурността на пътниците и служителите, както и задълженията по колективните трудови договори и други правила и споразумения относно работното място и социалната закрила на мястото, където се предоставя услугата. За да се осигурят прозрачни и съпоставими условия на конкуренция между операторите на обществени услуги и за да се избегне рискът от социален дъмпинг, компетентните органи следва да имат възможността да налагат спазването на конкретни социални стандарти и на стандарти за качество на обслужването.
- (18) Съгласно съответните разпоредби на националното право, всеки местен орган или, при липса на такъв, всеки национален орган, може да реши сам да осигурява обществените услуги за пътнически превоз в областта под негово управление или да ги възлага на вътрешен оператор без конкурентна тръжна процедура. Все пак тази възможност за предоставяне на услуги от самите органи трябва да бъде строго контролирана, за да се гарантира конкурентна равнопоставеност. Компетентният орган или група органи, които предоставят интегрирани обществени услуги за пътнически превоз, колективно или чрез своите членове, следва да упражняват необходимия контрол. Освен това на компетентен орган, който сам предоставя превозните си услуги, или на вътрешен оператор следва да бъде забранено да участва в конкурентна тръжна процедура извън територията под управлението на този орган. Органът, който осъществява контрол върху вътрешния оператор, също следва да има право да забрани на този оператор да участва в конкурентни търгове, организирани в рамките на неговата територия. Ограниченията на дейността на даден вътрешен оператор не засягат възможността за пряко възлагане на обществени поръчки за услуги в сферата на железопътния превоз, с изключение на други видове релсов транспорт като метро или трамвай. Освен това прякото възлагане на обществени поръчки за услуги за тежкотоварни железопътни средства не изключва възможността компетентните органи да възлагат на вътрешен оператор обществени поръчки за услуги за извършването на обществен пътнически превоз чрез други релсови превозни средства като метро и трамвай.
- (19) Възлагането на подизпълнители може да допринесе за по-ефективния обществен пътнически превоз и осигурява възможност за участието на други предприятия, освен оператора на обществена услуга, на когото е възложена обществена поръчка за услуги. При все това, с оглед най-доброто оползотворяване на обществените средства, компетентните органи следва да могат да определят условията за възлагане на подизпълнители на техните обществени услуги за пътнически превоз, в частност на услугите, предоставяни от вътрешен оператор. Освен това подизпълнителят не следва да бъде възпрепятстван от участие в конкурентни търгове на територията на който и да е компетентен орган. Изборът на подизпълнител от компетентния орган или от неговия вътрешен оператор трябва да се извърши в съответствие с правото на Общността.
- (20) Когато публичен орган реши да възложи услуга от общ интерес на трета страна, той трябва да избере оператора на обществена услуга в съответствие с правото на Общността в областта на обществените поръчки и концесиите съгласно членове 43—49 от Договора и принципите на прозрачност и равно третиране. В частност, разпоредбите на настоящия регламент не засягат задълженията, приложими спрямо обществените органи по силата на директивите за възлагане на обществени поръчки, когато обществените поръчки за услуги попадат в тяхното приложно поле.

(1) ОВ L 82, 22.3.2001 г., стр. 16.

- (21) Следва да се гарантира ефективна правна защита не само при възлагане на обществени поръчки, попадащи в приложното поле на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. за координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги ⁽¹⁾ и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, услуги и доставки ⁽²⁾, но също и за други обществени поръчки за услуги, възложени съгласно настоящия регламент. Необходимо е ефективна процедура за преразглеждане, която следва да бъде съпоставима, когато е уместно, със съответните процедури, установени в Директива 89/665/ЕИО на Съвета от 21 декември 1989 г. за координиране на законите, подзаконовите и административните разпоредби, отнасящи се до прилагането на процедурите за преразглеждане при възлагането на обществени поръчки за доставки и за строителство ⁽³⁾ и Директива 92/13/ЕИО на Съвета от 25 февруари 1992 г. за координиране на законите, подзаконовите и административните разпоредби относно прилагането на правилата на Общността по възлагане на обществени поръчки на субекти, извършващи дейност във водния, енергийния, транспортния и телекомуникационния сектор ⁽⁴⁾.
- (22) Някои покани за участие в търг изискват компетентните органи да определят и описват сложни системи. Следователно при възлагането на договори в такива случаи тези органи следва да имат правомощие да водят преговори относно подробностите с някои или всички потенциални оператори на обществени услуги след подаването на тръжните документи.
- (23) Поканите за участие в търг за възлагане на обществени поръчки за услуги не следва да бъдат задължителни, когато поръчката се отнася за малки суми или разстояния. В тази връзка по-големите суми или разстояния следва да позволяват на компетентните органи да вземат предвид специфичните интереси на малките и средните предприятия. Компетентните органи следва да нямат право да разделят поръчки или мрежи с цел избягване на тръжни процедури.
- (24) При наличие на риск от прекъсване на предоставянето на услугите, компетентните органи следва да имат правомощие да наложат спешни краткосрочни мерки в очакване на възлагането на нова обществена поръчка, която е в съответствие с всички условия за възлагане, предвидени в настоящия регламент.
- (25) Общественият железопътен пътнически превоз повдига специфични въпроси във връзка с инвестиционната тежест и разходите за инфраструктурата. През март 2004 г. Комисията представи предложение за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ⁽⁵⁾, за да гарантира достъп на всички железопътни предприятия в Общността до инфраструктурата на всички държави-членки с цел извършване на международни пътнически услуги. Целта на настоящия регламент е да създаде правна рамка за компенсация и/или изключителни права при обществените поръчки за услуги, а не стимулиране на по-нататъшното отваряне на пазара за железопътни услуги.
- (26) Що се отнася до обществените услуги, настоящият регламент дава право на всеки компетентен орган да избира, в рамките на обществената поръчка за услуги, своя оператор на обществени услуги за превоз на пътници. Като се имат предвид разликите в начина, по който държавите-членки организират територията си в това отношение, на компетентните органи основателно може да бъде разрешено да възлагат пряко обществени поръчки за услуги в сферата на железопътния превоз.
- (27) Предоставената от компетентните органи компенсация за покриване на разходите, произтичащи от изпълнение на задълженията за обществени услуги, следва да се изчислява така, че да не допуска свръхкомпенсиране. Когато компетентен орган планира да възложи обществена поръчка за услуги без конкурентна тръжна процедура, той следва да спазва също подробни правила, които гарантират, че сумата на компенсацията е подходяща и изразява стремеж към ефективност и качество на услугата.
- (28) Чрез подходящо отчитане на последиците от спазването на задълженията за предоставяне на обществени услуги върху търсенето на обществени услуги за пътнически превоз в схемата за изчисляване, установена в приложението, компетентният орган и операторът на обществени услуги могат да докажат, че е избегнато свръхкомпенсирането.
- (29) С оглед възлагането на обществени поръчки за услуги, с изключение на спешни мерки и поръчки за малки разстояния, компетентните органи следва да предприемат необходимите стъпки за оповестяване, поне една година преди това, на намерението си за възлагане на такива поръчки, за да дадат възможност за реагиране на потенциалните оператори на обществени услуги.

⁽¹⁾ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/97/ЕО на Съвета (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 107).

⁽²⁾ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114. Директива, последно изменена с Директива 2006/97/ЕО на Съвета.

⁽³⁾ ОВ L 395, 30.12.1989 г., стр. 33. Директива, изменена с Директива 92/50/ЕИО (ОВ L 209, 24.7.1992 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ ОВ L 76, 23.3.1992 г., стр. 14. Директива, последно изменена с Директива 2006/97/ЕО.

⁽⁵⁾ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344).

- (31) Като се има предвид, че на компетентните органи и операторите на обществени услуги ще е необходимо време, за да приложат разпоредбите на настоящия регламент, следва да се предвидят преходни разпоредби. С оглед постепенното възлагане на обществени поръчки за услуги в съответствие с настоящия регламент, държавите-членки следва да предоставят на Комисията доклад за постигнатия напредък в срок от шест месеца след първата половина на преходния период. Комисията може да предложи целесъобразни мерки въз основа на тези доклади.
- (32) По време на преходния период прилагането на разпоредбите на настоящия регламент от компетентните органи може да се извършва в различно време. Следователно по време на този период може да е възможно операторите на обществени услуги от пазари, които все още не са засегнати от разпоредбите на настоящия регламент, да участват в търгове за възлагане на обществени поръчки за услуги на пазари, които са възприели по-бързо принципа на контролирана конкуренция. За да избегнат посредством съответстваща намеса какъвто и да е дисбаланс в отварянето на пазара на обществен превоз, компетентните органи следва да имат право да отказват, по време на втората половина от преходния период, тръжни оферти от предприятия, при които повече от половината от стойността на извършените обществени услуги за превоз не са възложени в съответствие с настоящия регламент, при условие че това се прилага без дискриминация и е решено преди отправянето на покана за участие в търг.
- (33) В параграфи 87—95 от решението си от 24 юли 2003 г. по дело C-280/00 Altmark Trans GmbH⁽¹⁾ Съдът на Европейските общности се произнесе, че компенсацията за обществени услуги не представлява поставяне в по-благоприятно положение по смисъла на член 87 от Договора, при условие че са спазени кумулативно четири условия. При неспазване на тези условия, а спазване на общите условия за прилагане на член 87, параграф 1 от Договора, компенсацията за обществена услуга представлява държавна помощ и се подчинява на режима по членове 73, 86, 87 и 88 от Договора.
- (34) Компенсацията за обществени услуги може да се окаже необходима в сектора на вътрешния превоз на пътници, така че предприятията, които носят отговорност за обществените услуги, да могат да извършват дейност въз основа на принципи и при условия, които им позволяват да осъществяват задачите си. Такава компенсация може да бъде съвместима с Договора съгласно член 73 при определени условия. На първо място, тя трябва да гарантира извършването на услуги, които са от общ интерес по смисъла на Договора. На второ място, за да се избегне неоправданото нарушаване на конкуренцията, компенсацията не може да надвишава необходимото за покриване на нетните разходи, направени при изпълнението на задълженията за обществени услуги, като се отчитат съответно генерираните приходи и разумна печалба.
- (35) Компенсацията, предоставена от компетентните органи в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, следователно може да бъде освободена от изискването за предварително нотифициране по член 88, параграф 3 от Договора.
- (36) Настоящият регламент заменя Регламент (ЕИО) № 1191/69, който следователно следва да бъде отменен. При услугите за товарен превоз тригодишен преходен период ще спомогне за постепенното преустановяване на компенсациите, които не са разрешени от Комисията в съответствие с членове 73, 86, 87 и 88 от Договора. Всяка компенсация във връзка с предоставянето на обществените услуги за пътнически превоз, различна от попадащите в приложното поле на настоящия регламент, която крие риск от намеса на държавни помощи по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, следва да е в съответствие с разпоредбите на членове 73, 86, 87 и 88 от него, включително с всяко съответно тълкуване от страна на Съда на Европейските общности и по-специално неговото решение по дело C-280/00 Altmark Trans GmbH. Следователно при разглеждането на такива казуси Комисията следва да прилага принципи, сходни на тези в настоящия регламент или, ако е подходящо, други законодателни актове в сферата на услугите от общ икономически интерес.
- (37) Приложното поле на Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета от 4 юни 1970 г. за отпускането на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт⁽²⁾ се покрива от настоящия регламент. Този регламент се счита за неактуален, тъй като ограничава прилагането на член 73 от Договора, без да осигурява подходящо правно основание за разрешаване на текущи инвестиционни схеми, в частност относно инвестиции в транспортната инфраструктура в публично-частно партньорство. Поради това той следва да бъде отменен, за да може член 73 от Договора да се приложи надлежно по отношение на продължаващото развитие в сектора без нарушаване на настоящия регламент или на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия⁽³⁾. С оглед допълнителното улесняване на прилагането на съответните правила на Общността, Комисията ще предложи през 2007 г. насоки относно държавните помощи за инвестициите в сектора на железниците, включително инфраструктурни инвестиции.
- (38) С оглед оценяване на прилагането на настоящия регламент и напредъка в осигуряването на обществен пътнически превоз в Общността, в частност качеството на обществените услуги за превоз на пътници и последствията от прякото възлагане на обществени поръчки за услуги, Комисията следва да състави доклад. При необходимост този доклад може да се придружава от целесъобразни предложения за изменение на настоящия регламент,

⁽²⁾ ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 543/97 (ОВ L 84, 26.3.1997 г., стр. 6).

⁽³⁾ ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).

⁽¹⁾ Сборник от 2003 г., стр. I-7747.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Цел и приложно поле

1. Целта на настоящия регламент е да определи начина, по който, в съответствие с правилата на правото на Общността, могат да действат компетентните органи в сферата на обществения пътнически превоз, за да гарантират предоставянето на услуги от общ интерес, които, наред с другото, са по-многобройни, по-безопасни, по-висококачествени или на по-ниска цена спрямо тези, които биха били обусловени само от пазарните механизми.

За тази цел настоящият регламент установява условията, при които компетентните органи, когато налагат или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи и/или им предоставят изключителни права в замяна на изпълнението на задължения за обществени услуги.

2. Настоящият регламент се прилага спрямо изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз на национално и международно равнище чрез железопътен и други видове релсов транспорт и чрез автомобилен транспорт, с изключение на услуги, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение. Държавите-членки могат да прилагат настоящия регламент по отношение на обществен вътрешноводен пътнически превоз и, без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите-членки (морски каботаж) ⁽¹⁾, на този превоз по вътрешни морски води.

3. Настоящият регламент не се прилага относно концесии за строителство по смисъла на член 1, параграф 3, буква а) от Директива 2004/17/ЕО или на член 1, параграф 3 от Директива 2004/18/ЕО.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

- а) „обществен пътнически превоз“ означава услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни на обществеността регулярно и на недискриминационна основа;
- б) „компетентен орган“ означава който и да е обществен орган или група от обществени органи на държава-членка или държави-членки, които имат право да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район или който и да е орган, на който е предоставено такова право;

- в) „компетентен местен орган“ означава който и да е компетентен орган, чийто географски район на компетентност няма национален обхват;
- г) „оператор на обществени услуги“ означава което и да е обществено или частно предприятие или група от такива предприятия, които извършват обществени услуги за пътнически превоз, или който и да е обществен орган, който предоставя обществени услуги за пътнически превоз;
- д) „задължение за извършване на обществена услуга“ означава изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден оператор, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение;
- е) „изключително право“ означава право, упълномощаващо оператор на обществена услуга да извършва определени обществени услуги за пътнически превоз по конкретен маршрут или мрежа в рамките на определен район, като се изключва всеки друг такъв оператор;
- ж) „компенсация за обществена услуга“ означава каквато и да е облага, в частност финансова, предоставена пряко или непряко от компетентен орган от обществени средства по време на периода на изпълнение на задължение за извършване на обществена услуга или във връзка с този период;
- з) „пряко възлагане“ означава възлагане на обществена поръчка за услуги на определен оператор на обществени услуги без каквато и да е предварителна конкурентна тръжна процедура;
- и) „обществена поръчка за услуги“ означава един или повече правно-задължителни акта, потвърждаващи споразумението между компетентния орган и оператор на обществени услуги за възлагане на последния на управлението и предоставянето на обществени услуги за пътнически превоз при спазване на задълженията за извършване на обществена услуга. В зависимост от правото на държавите-членки, договърът може също така да представлява решение, взето от компетентния орган:

— под формата на индивидуален нормативен или административен акт, или

— съдържащо условия, съгласно които самият компетентен орган предоставя услугите или възлага предоставянето им на вътрешен оператор;

- й) „вътрешен оператор“ означава юридически обособено образувание, над което компетентният местен орган, или при наличие на група от обществени органи — поне един компетентен местен орган упражнява контрол сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения;

⁽¹⁾ ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7.

- к) „стойност“ означава стойността на услуга, маршрут, обществена поръчка за услуги или схема за компенсиране за обществен пътнически превоз, която съответства на пълното възнаграждение на оператора или операторите на обществени услуги преди начисляване на ДДС, включително всякакъв вид компенсации, изплатени от обществените органи, и приходи от продажбата на билети, които не са изплатени на въпросния компетентен орган;
- л) „общо правило“ означава мярка, която се прилага без дискриминация към всички обществени услуги за пътнически превоз от един и същи вид в даден географски район, за който отговаря компетентен орган;
- м) „интегрирани обществени услуги за пътнически превоз“ означава взаимосвързани превозни услуги в рамките на определен географски район, които ползват единно информационно обслужване, система за билети и разписание.
- б) установяват предварително, по обективен и прозрачен начин,
- i) параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, ако има такава, и
- ii) естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права,

така че да се предотврати свръхкомпенсиране. При обществени поръчки за услуги, възложени в съответствие с член 5, параграфи 2, 4, 5 и 6, тези параметри се определят така, че да не е възможно изплащането на компенсация да надвиши сумата, необходима за покриване на нетния финансов ефект върху направените разходи и реализираните приходи при изпълнение на задълженията за обществени услуги, като се отчитат приходите от тази дейност, които остават в оператора, и разумната печалба;

Член 3

Обществени поръчки за услуги и общи правила

1. Когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги.

2. Чрез дерогация от параграф 1 задължения за извършване на обществени услуги, които целят установяване на максимални тарифи за всички пътници или някои категории пътници, могат да бъдат предмет и на общи правила. В съответствие с принципите, установени в членове 4 и 6 и в приложението, компетентният орган компенсира операторите на обществени услуги за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране. Това не засяга правото на компетентните органи да включват задължения за извършване на обществени услуги, свързани с установяване на максимални тарифи в обществени поръчки за услуги.

3. Без да се засягат разпоредбите на членове 73, 86, 87 и 88 от Договора, държавите-членки могат да изключат от обхвата на настоящия регламент общи правила за финансово компенсиране за изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, които установяват максимални тарифи за ученици, студенти, стажанти и лица с намалена подвижност. Тези общи правила се нотифицират в съответствие с член 88 от Договора. Всяко такова нотифициране съдържа пълна информация относно мярката, и по-специално подробности за метода на изчисление.

Член 4

Задължително съдържание на обществени поръчки за услуги и общи правила

1. Обществените поръчки за услуги и общите правила:

- а) определят ясно задълженията за извършване на обществени услуги, с които операторът на обществени услуги трябва да се съобрази, и съответните географски райони;

- в) определят механизмите за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите. Тези разходи могат да включват по-специално разходите за персонал, енергия, инфраструктурни такси, поддръжка и ремонт на превозни средства за обществения транспорт, подвижен състав и инсталации, необходими за извършване на услугите за пътнически превоз, както и фиксирани разходи и подходяща възвръщаемост на капитала.

2. Обществените поръчки за услуги и общите правила определят механизмите за разпределяне на приходите от продажба на билети, които или могат да останат в оператора на обществени услуги, или да бъдат изплатени на компетентния орган, или поделени между тях.

3. Срокът на обществените поръчки за услуги е ограничен и не може да надвишава 10 години за междуградските и градските автобусни превози и 15 години за пътническите превози с железопътен или друг вид релсов транспорт. Срокът на обществени поръчки за услуги, свързани с няколко вида транспорт, се ограничава до 15 години, ако железопътният или друг вид релсов транспорт представлява над 50 % от стойността на въпросните услуги.

4. При необходимост, предвид условията на амортизация на активите, срокът на обществена поръчка за услуги може да бъде удължен най-много с 50 %, ако операторът предоставя активи, които са едновременно значителни спрямо общия размер на активите, необходими за извършване на услугите за пътнически превози, обхванати от обществената поръчка за услуги, и преимуществено свързани с услугите по превоз на пътници, обхванати от договора.

Ако разходи, произтичащи от особеното географско положение, оправдават това, срокът на обществени поръчки за услуги, посочен в параграф 3, може да бъде удължен най-много с 50 % в най-отдалечените райони.

Ако амортизацията на капитала, свързана с извънредна инфраструктура, подвижен състав или инвестиции в превозни средства оправдават това и ако обществената поръчка за услуги е възложена при справедлива и конкурентна тръжна процедура, срокът на обществената поръчка за услуги може да бъде по-дълъг. За да се гарантира прозрачността в този случай, в срок от една година от сключването на договора компетентният орган го предоставя на Комисията заедно с елементите, които оправдават по-дългия му срок.

5. Без да се засяга действието на националното и общностното право, включително колективни споразумения между социални партньори, компетентните органи могат да изискват от избрания оператор на обществени услуги да предостави на персонала, нает по-рано за извършване на услугите, правата, с които същият персонал би се ползвал в случай на прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/ЕО. Когато компетентните органи изискват операторите на обществени услуги да спазват определени социални стандарти, тръжните документи и обществените поръчки за услуги изброяват засегнатия персонал и дават прозрачни подробности за договорните му права и условията, при които заетите лица се смятат за свързани с услугите.

6. Когато в съответствие с националното право компетентните органи изискват от операторите на обществени услуги да спазват определени норми за качество, тези норми се включват в тръжните документи и в обществените поръчки за услуги.

7. Тръжните документи и обществените поръчки за услуги показват по прозрачен начин дали, и ако да, до каква степен, се допуска подизпълнение. Ако се осъществява подизпълнение, операторът, на когото е възложено управлението и изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз в съответствие с настоящия регламент, е длъжен да извърши самостоятелно голяма част от обществените услуги за пътнически превоз. Обществена поръчка за услуги, която включва едновременно планирането, структурирането и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз, може да позволи на оператора на тези услуги цялостно подизпълнение на същите. Обществената поръчка за услуги определя условията, приложими към дейностите по подизпълнение, в съответствие с националното и общностното право.

Член 5

Възлагане на обществени поръчки за услуги

1. Обществени поръчки за услуги се възлагат в съответствие с правилата, определени в настоящия регламент. При все това договори за извършване на услуги или обществени поръчки за услуги по смисъла на Директива 2004/17/ЕО или 2004/18/ЕО за обществени превозни услуги с трамваен или автобусен транспорт, се възлагат в съответствие с предвидените в тези директиви процедури тогава, когато не са под формата на договори за концесии за услуги по смисъла на тези директиви. Когато договорите се възлагат в съответствие с Директива 2004/17/ЕО или 2004/18/ЕО, разпоредбите на параграфи 2—6 от настоящия член не се прилагат.

2. Освен ако националното право не забранява това, всеки компетентен местен орган, независимо дали е индивидуален орган или представлява група от органи, предоставящ интегрирани обществени услуги за пътнически превоз, може да реши сам да извършва такива услуги или пряко да възложи обществени поръчки за услуги на правно обособено образование, върху което компетентният местен орган или при наличие на група от органи — поне един компетентен местен орган, упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения. Когато компетентен местен орган вземе такова решение, се прилага следното:

- a) за да се определи дали компетентният местен орган упражнява контрол, се вземат предвид фактори като нивото на представителство в административните, управителните или надзорните органи, уточненията по този въпрос в устава, собствеността, ефективното влияние и контролът върху стратегически решения и индивидуални управленски решения. В съответствие с правото на Общността 100 % собственост от страна на компетентния обществен орган, по-специално в случаите на публично-частно партньорство, не е задължително условие за установяване на контрол по смисъла на настоящия параграф, при условие че има доминиращо публично влияние и че контролът може да се установи въз основа на други критерии;
- b) условието за прилагане на настоящия параграф е вътрешният оператор или всяко образование, върху което този оператор упражнява дори минимално влияние, да осъществяват дейността си за обществен пътнически превоз в рамките на територията на компетентния местен орган, независимо от изходящи линии или други второстепенни елементи на тази дейност, навлизащи в територията на съседни компетентни местни органи, и да не участват в конкурентни тръжни процедури за предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз, организирани извън територията на компетентния местен орган;
- в) независимо от буква б) вътрешен оператор може да участва в справедливи конкурентни тръжни процедури, считано от две години преди изтичане на пряко възложената му обществена поръчка за услуги, при условие че е било взето окончателно решение обществените услуги за пътнически превоз, предмет на договора с вътрешния оператор, да бъдат подложени на конкурентна тръжна процедура и вътрешният оператор да не е сключил друга пряко възложена обществена поръчка за услуги;
- г) при липса на компетентен местен орган букви а), б) и в) се прилагат за национален орган по отношение на географски район, който не е национален, при условие че вътрешният оператор не участва в конкурентни тръжни процедури във връзка с предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз, организирани извън района, за който обществената поръчка за услуги е била възложена;

д) при подизпълнение съгласно член 4, параграф 7 вътрешният оператор е длъжен да извърши самостоятелно по-голямата част от обществената услуга за пътнически превоз.

3. Всеки компетентен орган, който прибегва до трето лице, различно от вътрешен оператор, възлага обществени поръчки за услуги въз основа на конкурентна тръжна процедура, с изключение на случаите, посочени в параграфи 4, 5 и 6. Избраната за конкурентна тръжна процедура е открита за всички оператори, справедлива и спазва принципите на прозрачност и недопускане на дискриминация. След подаването на тръжни оферти и евентуален предварителен подбор процедурата може да включва провеждане на преговори, в съответствие с тези принципи, с цел определяне на най-подходящия начин за удовлетворяване на специфични или сложни изисквания.

4. Освен ако националното право не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги в случаите, когато средната годишна стойност на тези поръчки се оценява на по-малко от 1 000 000 EUR или когато те се отнасят до предоставяне на услуги за пътнически превоз, възлизащи на по-малко от 300 000 километра годишно.

Когато обществена поръчка за услуги се възлага пряко на малко или средно предприятие, работещо с не повече от 23 превозни средства, тези прагове могат да се увеличат или до средна годишна стойност, оценявана на по-малко от 2 000 000 EUR, или, където те касаят предоставяне на услуги за обществен пътнически превоз, възлизащи на по-малко от 600 000 километра годишно.

5. В случай на прекъсване на услугите или на непосредствен риск от такова прекъсване компетентният орган може да предприеме спешна мярка. Тази спешна мярка е във вид на пряко възлагане или формално съгласие за удължаване на обществена поръчка за услуги, или във вид на изискване за изпълнение на някои задължения за обществени услуги. Операторът на обществени услуги има право да обжалва решението за налагане на предоставянето на някои обществени услуги. Възлагането или удължаването на обществена поръчка за услуги чрез спешна мярка, или налагането на такава поръчка, не надвишават две години.

6. Освен ако националното право не забранява това, компетентните органи могат да решат да възложат пряко обществени поръчки за услуги, когато последните се отнасят за железопътен транспорт, с изключение на друг вид релсов транспорт като метро или трамвай. Чрез дерогация от член 4, параграф 3 срокът на такива поръчки не може да надвишава 10 години, с изключение на случаите, когато се прилага член 4, параграф 4.

7. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират възможността взетите решения в съответствие с параграфи от 2 до 6 да бъдат преразгледани ефективно и бързо, по искане на всяко лице, което има или е имало интерес да получи възложена конкретна поръчка и което е било или за което е налице опасност да бъде засегнато от предполагаемо нарушение, на основание, че такива решения са нарушили общностното право или национални разпоредби за прилагане на общностното право.

Когато органите, отговорни за процедурите по преразглеждане, не са съдебни органи, техните решения винаги се мотивират писмено. Освен това в този случай трябва да се приемат разпоредби, които предвиждат, че всички предполагаеми незаконни мерки, предприети от преразглеждащия орган, или всеки друг предполагаем порок при упражняване на предоставените му правомощия, могат да бъдат обжалвани по съдебен ред или да бъдат преразгледани от друг орган, който е юрисдикция по смисъла на член 234 от Договора и е независим както от възложителя, така и от преразглеждащия орган.

Член 6

Компенсация за обществени услуги

1. Всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, се подчинява на разпоредбите на член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации, от какъвто и да е характер, във връзка с обществена поръчка за услуги, възложена пряко в съответствие с член 5, параграфи 2, 4, 5 или 6 или във връзка с общо правило, са съобразени също и с разпоредбите на приложението.

2. По писмено искане от страна на Комисията държавите-членки ѝ предоставят, в срок от три месеца или по-дълъг срок, определен в искането, цялата информация, която Комисията смята за необходима, за да определи дали отпуснатата компенсация съответства на настоящия регламент.

Член 7

Публикуване

1. Всеки компетентен орган оповестява веднъж годишно подробен отчет относно задълженията за извършване на обществени услуги, за които отговаря, избраните оператори на обществени услуги, както и компенсационните плащания и изключителните права, предоставени на тези оператори посредством възстановяване на разходите. Този отчет прави разграничение между автобусен транспорт и железопътен транспорт, позволява да бъдат контролирани и оценени работата, качеството и финансирането на мрежата за обществен транспорт и, ако е необходимо, предоставя информация относно естеството и обема на всички предоставени изключителни права.

2. Всеки компетентен орган предприема необходимите мерки, за да гарантира, че поне една година преди отправяне на поканата за участие в търг или една година преди прякото възлагане на поръчката в *Официален вестник на Европейския съюз* се публикува най-малко следната информация:

- а) наименованието и адресът на компетентния орган;
- б) предвидения вид на възлагане на поръчката;
- в) услугите и районите, които евентуално ще бъдат обхванати от поръчката.

Компетентните органи могат да решат да не публикуват тази информация, когато обществена поръчка за услуги се отнася до предоставяне на услуги за пътнически превоз, възлизащи на по-малко от 50 000 километра годишно.

Ако тази информация се промени след публикуването ѝ, компетентният орган публикува съответната поправка във възможно най-кратък срок. Поправката не засяга началната дата на прякото възлагане на поръчката или поканата за участие в търг.

Настоящият параграф не се прилага за член 5, параграф 5.

3. При пряко възлагане на обществени поръчки за услуги за железопътен транспорт според условията на член 5, параграф 6, компетентният орган оповестява следната информация в едногодишен срок от възлагане на поръчката:

- a) наименование на оператора, неговите собственици и, ако е необходимо, наименованието на страната или страните, които упражняват юридически контрол;
- b) срок на обществената поръчка за услуги;
- в) описание на услугите за пътнически превоз, които ще се извършват;
- г) описание на параметрите на финансовото компенсиране;
- д) целите за качество, като например точност и надеждност и приложими възнаграждения и санкции;
- е) условия, свързани с основните активи.

4. При постъпване на искане от заинтересована страна, компетентният орган ѝ предоставя мотивите за своето решение за пряко възлагане на обществена поръчка за услуги.

Член 8

Преход

1. Обществените поръчки за услуги се възлагат в съответствие с правилата, определени в настоящия регламент. При все това договори за услуги или обществени поръчки за услуги по смисъла на Директива 2004/17/ЕО или Директива 2004/18/ЕО за обществените превозни услуги с трамваен или автобусен транспорт, се възлагат в съответствие с предвидените в тези директиви процедури тогава, когато тези договори не са под формата на договори за концесии на услуги по смисъла на тези директиви. Когато се възлагат договори в съответствие с Директива 2004/17/ЕО или Директива 2004/18/ЕО, разпоредбите на параграфи 2—4 от настоящия член не се прилагат.

2. Без да се засягат разпоредбите в параграф 3, обществени поръчки за услуги в областта на железопътния и автомобилния транспорт се възлагат съгласно разпоредбите на член 5, считано от 3 декември 2019 г. През този преходен период държавите-членки предприемат мерки за постепенното си привеждане в съответствие с член 5, с цел да се избегнат сериозни структурни проблеми, свързани по-специално с транспортния капацитет.

До шест месеца след изтичане на първата половина от преходния период държавите-членки предоставят на Комисията доклад за осъществения напредък, като подчертават постепенното възлагане на обществени поръчки за услуги в съответствие с член 5. Въз основа на докладите за осъществения напредък на държавите-членки Комисията може да предложи подходящи мерки, адресирани към държавите-членки.

3. За прилагането на параграф 2 не се вземат предвид обществени поръчки за услуги, възложени според общностното и националното право:

- a) преди 26 юли 2000 г. въз основа на справедлива конкурентна тръжна процедура;
- b) преди 26 юли 2000 г. въз основа на процедура, различна от справедлива конкурентна тръжна процедура;
- в) след 26 юли 2000 г. и преди 3 декември 2009 г. въз основа на справедлива конкурентна тръжна процедура;
- г) след 26 юли 2000 г. и преди 3 декември 2009 г. въз основа на процедура, различна от справедлива конкурентна тръжна процедура.

Договорите, посочени в буква а), могат да останат в сила до изтичане на срока им. Договорите, посочени в букви б) и в), могат да останат в сила до изтичане на срока им, но за срок не по-дълъг от 30 години. Договорите, посочени в буква г), могат да останат в сила до изтичане на срока им, при условие че имат ограничен срок, сравним с посочените в член 4 срокове.

Обществени поръчки за услуги могат да останат в сила до изтичане на срока им в случаите, когато прекратяването им би довело до прекомерни правни или икономически последици, и при условие че Комисията е дала одобрението си.

4. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3, през втората половина от преходния период по параграф 2 компетентните органи могат да решат да изключат от участие във възлагането на поръчки чрез покана за участие в търг онези оператори, които не могат да представят доказателства, че стойността на обществените превозни услуги, за които получават компенсация или се ползват с изключително право, предоставени в съответствие с настоящия регламент, представлява поне половината от стойността на всички обществени превозни услуги, за които получават компенсация или се ползват с изключително право. Това изключване не се прилага за операторите на обществени услуги, които предоставят услугите предмет на търга. При прилагането на този критерий не се вземат предвид обществените поръчки за услуги, възложени като спешна мярка съгласно разпоредбите на член 5, параграф 5.

Когато компетентните органи се възползват от възможността, посочена в първа алинея, те го правят без дискриминация, изключват всички потенциални оператори на обществени услуги, които отговарят на този критерий, и информират за решението си потенциалните оператори в началото на процедурата за възлагане на обществени поръчки за услуги.

Съответните компетентни органи информират Комисията за намерението си да приложат тази разпоредба най-малко два месеца преди публикуването на поканата за участие в търг.

Член 9

Съвместимост с Договора

1. Компенсацията за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз или за съобразяване с установени чрез общи правила тарифни задължения, която се изплаща в съответствие с настоящия регламент, е съвместима с общия пазар. Тази компенсация е освободена от изискването за предварително нотифициране, установено в член 88, параграф 3 от Договора.

2. Без да се засягат разпоредбите на членове 73, 86, 87 и 88 от Договора, държавите-членки могат да продължат да предоставят на транспортния сектор помощи в съответствие с член 73 от Договора, които отговарят на нуждите от координация на транспорта или представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието обществена услуга и различни от задълженията предмет на настоящия регламент, по-специално:

- а) до влизане в сила на общите правила за разпределение на разходите за инфраструктура, когато помощта е предоставена на предприятия, които трябва да понесат разходи, свързани с използваната от тях инфраструктура, докато други предприятия не са предмет на подобни тежести. При определяне на размера на така предоставената помощ трябва да се вземат предвид разходите за инфраструктура, които конкурентните видове транспорт не трябва да понасят;
- б) когато целта на помощта е насърчаване на изследвания в областта на транспортните системи и технологии, или тяхното развитие, които са по-икономични за Общността като цяло.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2007 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. PÖTTERING

За Съвета
Председател
M. LOBO ANTUNES

Тази помощ се ограничава до етапа на научно-изследователска и развойна дейност и не може да включва търговската експлоатация на такива транспортни системи и технологии.

Член 10

Отмяна

1. Регламент (ЕИО) № 1191/69 се отменя. Разпоредбите му обаче продължават да се прилагат по отношение на услугите за товарен превоз за срок от три години след влизането в сила на настоящия регламент.

2. Регламент (ЕИО) № 1107/70 се отменя.

Член 11

Доклади

След края на преходния период, посочен в член 8, параграф 2, Комисията представя доклад за изпълнението на настоящия регламент и развитието на предоставянето на обществен пътнически превоз в Общността, като оценява по-специално промените в качеството на обществените услуги за пътнически превоз и въздействието на прякото възлагане на поръчки, придружен, при необходимост, от подходящи предложения за изменение на настоящия регламент.

Член 12

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на 3 декември 2009 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Правила, приложими за компенсациите в случаите по член 6, параграф 1

1. Компенсацията във връзка с обществени поръчки за услуги, възложени пряко съгласно член 5, параграфи 2, 4, 5 или 6, или съгласно общо правило, трябва да се изчислява според определените в настоящото приложение правила.
2. Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги. Последиците се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение. С оглед изчисляване на нетния финансов ефект компетентният орган се ръководи от следната схема:

Разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги или група задължения за извършване на обществени услуги, наложени от компетентния/те орган/и и съдържащи се в обществена поръчка за услуги и/или в общо правило,

минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното/ните задължение/я за извършване на обществени услуги,

минус тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги,

плюс разумна печалба,

равно на нетен финансов ефект.

3. Изпълнението на задължението за извършване на обществени услуги може да даде отражение върху възможни транспортни дейности на оператор извън рамките на въпросното/ите задължение/я за обществени услуги. Следователно, за да се избегне свръхкомпенсиране или недостатъчно компенсиране, при изчисляване на нетния финансов ефект се вземат предвид финансови последици върху съответните мрежи на оператора, които имат количествено изражение.
4. Приходите и разходите трябва да се изчисляват в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила.
5. С цел повишаване на прозрачността и избягване на кръстосано субсидиране, в случай че даден оператор извършва не само компенсирани услуги в изпълнение на задължения за обществени превозни услуги, но развива и други дейности, счетоводството за посочените обществени услуги трябва да бъде отделено, така че да отговаря поне на следните условия:
 - текущите сметки по всяка една от тези дейности трябва да са отделни и делът на съответните активи, както и фиксиранияте разходи, трябва да са разпределени в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила,
 - всички променливи разходи, подходяща вноска към фиксиранияте разходи и разумна печалба, свързани с каква да е друга дейност на оператора на обществени услуги, не могат при никакви обстоятелства да бъдат начислявани към въпросната обществена услуга,
 - разходите за обществените услуги трябва да се уравниават с приходите от дейността и плащанията на публичните органи, без никаква възможност за прехвърляне на приходи към друг сектор от дейността на оператора на обществени услуги.
6. Под „разумна печалба“ трябва да се разбира степен на възвръщаемост на капитала, която е нормална за сектора в дадена държава-членка и отчита риска, или липсата на риск, на който е изложен операторът на обществени услуги вследствие намесата на обществения орган.

-
7. Методът на компенсиране трябва да насърчава поддържането или развитието на:
- ефективно управление от страна на оператора на обществени услуги, което може да подлежи на обективна оценка, и
 - предоставяне на услуги за пътнически превоз с достатъчно високо качество.
-

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1371/2007 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 октомври 2007 година

относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 31 юли 2007 г. ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) В рамките на общата транспортна политика е важно да се гарантират правата на ползватели на пътниците, използващи железопътен транспорт, и да се подобрят качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници с оглед подпомагане увеличаването на дяла на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.
- (2) Съобщението на Комисията „Стратегия за политика за защита на потребителите 2002—2006 г.“ ⁽⁴⁾ поставя за цел постигането на висока степен на защита на потребителя в областта на транспорта в съответствие с член 153, параграф 2 от Договора.
- (3) Доколкото пътникът, използващ железопътен транспорт, е по-слабата страна по договора за превоз, правата на пътниците в това отношение следва да бъдат гарантирани.
- (4) Правата на ползвателите на железопътни услуги включват получаването на информация относно услугата както преди, така и по време на пътуването. Когато е възможно, железопътните предприятия и продавачите на билети следва да предоставят тази информация предварително и колкото е възможно по-рано.
- (5) По-подробни изисквания относно предоставянето на информация за пътуването ще бъдат изложени в техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС),

посочени в Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система ⁽⁵⁾.

- (6) Укрепването на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да става на базата на съществуващата система от международноправни норми по въпроса, съдържаща се в допълнение А — Единни правила за Договора за международен железопътен превоз на пътници (СIV) към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменени съгласно Протокола за изменение на Конвенцията за международни железопътни превози от 3 юни 1999 г. (Протокол от 1999 г.). Желателно е обаче обхватът на настоящия регламент да се разшири и да се защитят пътниците не само по международните, но и по вътрешните линии.
- (7) Железопътните предприятия следва да си сътрудничат, за да улеснят прехвърлянето на пътниците, използващи железопътен транспорт, от един превозвач на друг, като предоставят директни билети, когато това е възможно.
- (8) Предоставянето на информация и билети на пътниците, използващи железопътен транспорт следва да се улеснява посредством адаптирането на компютризираните системи към една обща спецификация.
- (9) По-нататъшното изграждане на системите за информация за пътуването и резервации следва да се осъществява в съответствие с ТСОС.
- (10) Услугите за железопътен превоз на пътници следва да се ползват от гражданите като цяло. Затова лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност, причинена от инвалидност, възраст или какъвто и да било друг фактор, следва да имат възможности за пътуване с железопътния транспорт, сравними с тези на останалите граждани. Лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност имат същото право на свободно движение, свобода на избор и недискриминация като останалите граждани. Специално внимание следва да се обърне, *inter alia*, на предоставянето на информация на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност относно достъпността на железопътните услуги, условията за достъп до подвижния състав и до различните съоръжения във влака. С цел на пътниците с увредени сетива да се предостави най-добра информация за закъснения, следва да се използват подходящи зрителни и аудио системи. На лица с увреждания и лица с ограничена подвижност следва да се даде възможност за закупуване на билети във влака без допълнително таксуване.

⁽¹⁾ ОВ С 221, 8.9.2005 г., стр. 8.

⁽²⁾ ОВ С 71, 22.3.2005 г., стр. 26.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 490), Обща позиция на Съвета от 24 юли 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г. (все още не публикувана в Официален вестник), Законодателна резолюция на Европейския парламент от 25 септември 2007 г. и Решение на Съвета от 26 септември 2007 г.

⁽⁴⁾ ОВ С 137, 8.6.2002 г., стр. 2.

⁽⁵⁾ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).

- (11) Железопътните предприятия и управителите на гари трябва да вземат предвид нуждите на лицата с увреждания или лицата с ограничена подвижност, като спазват ТСОС за лица с ограничена подвижност, за да осигурят, съгласно правилата за обществените поръчки на Общността, достъп до всички сгради и до подвижния състав чрез последователно отстраняване на физическите пречки и функционални затруднения при придобиване на нови съоръжения или извършване на строителни или основни ремонтни работи.
- (12) Железопътните предприятия следва да бъдат задължени да сключат застраховка или да вземат равностойни мерки при възникване на отговорност спрямо пътниците, използващи железопътен транспорт, в случай на транспортно произшествие. Минималната застрахователна сума за железопътните предприятия следва да бъде предмет на бъдещо преразглеждане.
- (13) Засилените права на обезщетение и помощ в случай на закъснение, пропусната връзка или отменяне на услуга следва да доведат до по-добро насърчаване на пазара на железопътния превоз на пътници в полза на пътниците.
- (14) Желателно е настоящият регламент да създаде система за обезщетяване на пътниците в случай на закъснение, за което носи отговорност железопътното предприятие, на същата основа като международната система, предвидена в COTIF, и по-специално в допълнението CIV към нея, отнасящо се до правата на пътниците.
- (15) Когато държава-членка допуска изключение от разпоредбите на настоящия регламент за железопътни предприятия, тази държава ги окуражава, след консултации с представляващи пътниците организации, да създадат механизми за обезщетение и помощ в случай на голямо смущение на услугите за железопътен превоз на пътници.
- (16) Желателно е също така пострадалите при произшествия и лицата на тяхна издръжка да бъдат освободени от краткосрочни финансови грижи в периода непосредствено след произшествието.
- (17) В интерес на пътниците, използващи железопътен транспорт, е да бъдат взети необходимите съгласувани с публичните власти мерки за осигуряване на личната им сигурност както на гарите, така и във влаковете.
- (18) Пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да могат да подадат жалба до всяко участващо железопътно предприятие, отнасящо се до правата и задълженията, предоставени от настоящия регламент, и да имат право да получат отговор в рамките на разумен срок.
- (19) Железопътните предприятия следва да определят, управляват и контролират стандартите за качество на железопътните услуги за превоз на пътници.
- (20) Съдържанието на настоящия регламент следва да бъде преразглеждано с оглед корекция на финансовите стойности в зависимост от инфлацията, както и с оглед изискванията за информация и качество на услугите в светлината на развитието на пазара и на ефекта от настоящия регламент върху качеството на услугите.
- (21) Настоящият регламент не следва да засяга разпоредбите на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни ⁽¹⁾.
- (22) Държавите-членки следва да предвидят санкции за нарушаване на настоящия регламент и да осигурят прилагането на тези санкции. Предвидените санкции, които може да включват изплащане на обезщетение на засегнатото лице, следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (23) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно развитието на железниците на Общността и въвеждането на права на пътниците, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държави-членки и следователно могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, уреден в член 5 на Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (24) Една от целите на настоящия регламент е да подобри услугите за железопътен превоз на пътници в Общността. Затова държавите-членки следва да могат да допускат изключения за услуги в области, в които значителна част от услугата се осъществява извън Общността.
- (25) Железопътните предприятия в някои държави-членки могат да изпитат трудности при прилагането на разпоредбите на настоящия регламент в тяхната цялост при влизането му в сила. Затова държавите-членки следва да могат да допуснат временни изключения от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент по отношение на вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници на дълги разстояния. Временните изключения обаче не следва да се прилагат по отношение на разпоредбите на настоящия регламент, предоставящи достъп до железопътен превоз на лица са увреждания или лица с ограничена подвижност, нито относно правото на тези, които искат да закупят билет за пътуване, да направят това без неоправдани трудности, нито към разпоредбите за отговорността на железопътните предприятия по отношение на пътниците и техния багаж, изискването за подходяща застраховка на предприятието и изискването тези предприятия да предприемат подходящи мерки за осигуряване на личната сигурност на пътниците в гарите и във влаковете и да управляват риска.

⁽¹⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

- (26) Градските, крайградските или регионалните услуги за железопътен превоз на пътници се различават по своя характер от услуги на дълги разстояния. Затова, с изключение на някои разпоредби, които следва да се прилагат по отношение на всички услуги за железопътен превоз на пътници навсякъде в Общността, държавите-членки могат да допуснат временни изключения от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент по отношение на градски, крайградски или регионални пътнически услуги.
- (27) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (28) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приеме мерки по прилагането. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент или да го допълнят с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се уреждат правилата относно:

- информацията, която железопътните предприятия трябва да предоставят, сключването на договори за превоз, издаването на билети, както и въвеждането на Компютризирана система за информация и резервации за железопътния транспорт;
- отговорността на железопътните предприятия и техните задължения за застраховане на пътниците и техния багаж;
- задълженията на железопътните предприятия спрямо пътниците в случай на закъснение;
- защитата и помощта за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, пътуващи с железопътен превоз;
- определянето и контрола на стандарти за качество на услугите, управлението на рисковете за личната сигурност на пътниците и разглеждането на жалби; и
- общите правила за контрол по прилагането.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага по отношение на всички железопътни пътувания и услуги в цялата Общност, предоставяни от едно или повече железопътни предприятия, лицензирани в съответствие с Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия ⁽²⁾.

2. Настоящият регламент не се прилага за железопътни предприятия и транспортни услуги, които не са лицензирани съгласно Директива 95/18/ЕО.

3. При влизането в сила на настоящия регламент членове 9, 11, 12, 19, член 20, параграф 1 и член 26 се прилагат по отношение на всички услуги за железопътен превоз на пътници в цялата Общност.

4. С изключение на разпоредбите на параграф 3, държавите-членки могат да допуснат, на прозрачна и недискриминационна основа, изключение от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент за вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници за максимален срок от 5 години, който може да бъде подновен два пъти за не повече от 5 години всеки път.

5. С изключение на разпоредбите на параграф 3 от настоящия член, държава-членка може да допусне, на прозрачна и недискриминационна основа, изключение от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент за градски, крайградски или регионални услуги за железопътен превоз на пътници. С цел да се направи разграничение между градски, крайградски или регионални услуги за железопътен превоз на пътници, държавите-членки прилагат определенията, съдържащи се в Директива 91/440/ЕО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ⁽³⁾. При прилагането на тези определения държавите-членки използват следните критерии: разстояние, честота на услугата, брой на спирките по разписание, вида на използваната влакова композиция, билетните схеми, динамиката в броя на пътниците между пиковите и непиковите часове, влакови кодове и разписания.

6. За максимален период от 5 години определена държава-членка може да допусне, на прозрачна и недискриминационна основа, изключение от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент за определени услуги или пътувания, тъй като значителна част от услугата за железопътен превоз на пътници, включително най-малко една спирка на предвидена в разписанието гара, се извършва извън Общността.

7. Държавите-членки информират Комисията за изключенията, допуснати съгласно параграфи 4, 5 и 6. Комисията предприема подходящи действия, ако такова изключение се счита за несъответстващо на настоящия член. Не по-късно от 3 декември 2014 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно изключенията, допуснати съгласно параграфи 4, 5 и 6.

⁽²⁾ ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70. Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

⁽³⁾ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344).

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1. „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие според определението на член 2 от Директива 2001/14/ЕО ⁽¹⁾, както и всяко друго държавно или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието е длъжно да осигури топлиелната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само топлиелна сила;
2. „превозвач“ означава железопътно предприятие, действащо на договорен принцип, с което пътникът е сключил договор за превоз, или поредица от последователни железопътни предприятия, които носят отговорност по силата на този договор;
3. „заместващ превозвач“ означава железопътно предприятие, което не е сключило договор за превоз с пътника, но на което железопътното предприятие страна по договора е поверило, изцяло или частично, извършването на железопътния превоз;
4. „управител на инфраструктура“ означава орган или предприятие, които отговарят специално за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура, или на част от нея, според определението в член 3 от Директива 91/440/ЕИО, което може да включва и управлението на инфраструктурните системи за контрол и безопасност; функциите на управителя на инфраструктурата на определена железопътна мрежа или част от мрежа могат да бъдат предоставени на различни органи или предприятия;
5. „управител на гара“ означава организационно образувание в държава-членка, на което е поверена отговорността за управлението на железопътна гара и което може да бъде и управител на инфраструктурата;
6. „туроператор“ означава организатор или продавач на дребно, които не са железопътно предприятие по смисъла на член 2, точки 2 и 3 от Директива 90/314/ЕИО ⁽²⁾;
7. „продавач на билети“ означава продавач на дребно на железопътни транспортни услуги, сключващ договори за превоз и продаващ билети от името на железопътно предприятие или за собствена сметка;
8. „договор за превоз“ означава възмезден или безвъзмезден договор за превоз между железопътно предприятие или продавач на билети и пътник за предоставяне на една или повече транспортни услуги;
9. „резервация“ означава разрешение, в писмена или в електронна форма, даващо право на превоз при спазване на предварително персонализирани условия за превоз;

⁽¹⁾ Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29). Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО.

⁽²⁾ Директива на Съвета 90/314/ЕИО от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки (ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59).

10. „директен билет“ означава билет или билети, представляващ(и) договор за превоз за последователни железопътни услуги, предоставян(и) от едно или няколко железопътни предприятия;
11. „вътрешна услуга за железопътен превоз на пътници“ означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която не се пресича граница на държава-членка;
12. „закъснение“ означава разликата във времето между часа на пристигане на пътника според публикуваното разписание и часа на неговото действително или очаквано пристигане;
13. „абонаментна карта“ или „сезонен билет“ означава билет за неограничен брой пътувания, който предоставя на титуляря право на железопътно пътуване по определен маршрут или мрежа през определен период от време;
14. „Компютризирана система за информация и резервации за железопътния транспорт (КСИРЖТ)“ означава компютризирана система, съдържаща информация за железопътните услуги, предоставяни от железопътните предприятия; информацията за услугите за превоз на пътници, съхранявана в КСИРЖТ, включва информация относно:
 - а) графици и разписания на услугите за превоз на пътници;
 - б) наличие на места за услугите за превоз на пътници;
 - в) тарифи и специални условия;
 - г) достъпност на влаковете за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност;
 - д) механизми, посредством които могат да се правят резервации или да се издават билети или директни билети, доколкото някои или всички тези механизми са на разположение на ползвателите;
15. „лице с увреждания“ или „лице с ограничена подвижност“ означава лице, чиято способност за придвижване при ползване на транспорт е ограничена поради физическо увреждане (сетивно или двигателно, постоянно или временно), умствен недостатък или увреждане, както и поради друга причина за инвалидност, или поради възраст, и чието състояние се нуждае от съответното внимание и от приспособяване на услугите, предоставяни на другите пътници, към неговите специални нужди;
16. „Общи условия за превоз“ означава условията на превозвача под формата на общи условия или тарифи в сила във всяка държава-членка и които, по силата на сключения договор, са станали неразделна част от него;
17. „превозно средство“ означава моторно превозно средство или ремарке, превозвано по повод превоза на пътници.

ГЛАВА II

ДОГОВОР ЗА ПРЕВОЗ, ИНФОРМАЦИЯ И БИЛЕТИ

Член 4

Договор за превоз

При спазване на разпоредбите на настоящата глава, сключването и изпълнението на договор за превоз и предоставянето на информация и билети се урежда от разпоредбите на дял II и дял III от приложение I.

Член 5

Велосипеди

Железопътните предприятия дават възможност на пътниците да превозват велосипеди във влака, евентуално срещу заплащане, ако велосипедите са лесно преносими и това не се отразява неблагоприятно на съответната железопътна услуга, и подвижният железопътен състав позволява това.

Член 6

Недопускане на отказ от задължения и ограничаване

1. Задълженията по отношение на пътниците съгласно настоящия регламент не могат да бъдат ограничавани или отменени, особено чрез клауза за дерогация или ограничителна клауза в договора за превоз.
2. Железопътните предприятия могат да предлагат договорни условия, по-благоприятни за пътниците от тези, предвидени в настоящия регламент.

Член 7

Задължение за предоставяне на информация относно преустановяването на услуги

Железопътните предприятия, или според случая — компетентните органи, отговарящи за договора за обществена услуга за железопътен превоз, оповестяват по подходящ начин и преди тяхното изпълнение решенията за преустановяване на услуги.

Член 8

Информация за пътуването

1. Без да се засягат разпоредбите на член 10, железопътните предприятия и продавачите на билети, предлагаша договори за превоз от името на едно или повече железопътни предприятия, предоставят на пътника, по негова молба, поне информацията, посочена в приложение II, част I, във връзка с пътувания, за които съответното железопътно предприятие предлага договор за превоз. Продавачите на билети, предлагаша договори за превоз за собствена сметка, и туроператорите предоставят такава информация, когато тя е налице.
2. Железопътните предприятия предоставят на пътниците по време на пътуванията най-малко информацията, посочена в приложение II, част II.

3. Информацията, посочена в параграфи 1 и 2, се предоставя в най-подходящия вид. Във връзка с това, особено внимание следва да се отдели на нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания.

Член 9

Наличие на билети, директни билети и резервации

1. Железопътните предприятия и продавачите на билети предлагат, при наличие на такива, билети, директни билети и резервации.
2. Без да се засягат на разпоредбите на параграф 4, железопътните предприятия разпространяват билети на пътниците посредством поне един от следните пунктове за продажба:
 - a) билетни гишета или автомати;
 - b) телефон, интернет или друга широко разпространена информационна технология;
 - в) във влаковете.
3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 и 5, железопътните предприятия разпространяват билети за услуги, предоставяни според договори за обществени услуги посредством поне един от следните пунктове за продажба:
 - a) билетни гишета или автомати;
 - b) във влаковете.
4. Железопътните предприятия предоставят възможност за закупуване на билети за съответната услуга във влака, освен ако тази възможност е ограничена или отказана по съображения, свързани със сигурността или борбата с измамите, или поради изискване за задължителна резервация, както и по разумни търговски съображения.
5. Ако на дадена гара за заминаване няма билетно гише или автомат за продажба на билети, пътниците се информират на гарата:
 - a) за възможността за закупуване на билети по телефона или по интернет, или във влака и за реда на такова закупуване;
 - b) за най-близката железопътна гара или място, където има билетни гишета и/или автомати.

Член 10

Системи за информация за пътуванията и за резервации

1. С оглед предоставянето на информация и издаването на билети, споменати в настоящия регламент, железопътните предприятия и продавачите на билети използват КСИРЖТ, която предстои да бъде създадена посредством процедурите, посочени в настоящия член.

2. За целите на настоящия регламент се прилагат ТСОС, посочени в Директива 2001/16/ЕО.

3. По предложение на Европейската железопътна агенция (ЕЖА) Комисията приема ТСОС на телематични програмни приложения за пътници до 3 декември 2010 г. ТСОС правят възможно предоставянето на информацията, установена в приложение II, и издаването на билети, както се предвижда в настоящия регламент.

4. Железопътните предприятия приспособяват своите КСИРЖТ към изискванията, установени в ТСОС, според план за развитие на системата, заложен в тази ТСОС.

5. При спазване на разпоредбите на Директива 95/46/ЕО железопътните предприятия и продавачи на билети не могат да разкриват лична информация относно отделни резервации на други железопътни предприятия и/или продавачи на билети.

ГЛАВА III

ОТГОВОРНОСТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА ПЪТНИЦИТЕ И ТЕХНИЯ БАГАЖ

Член 11

Отговорност за пътници и багаж

При спазване на разпоредбите на настоящата глава и без да се засяга приложимото национално право, което предоставя на пътниците допълнителни възможности за обезщетяване на причинените им вреди, отговорността на железопътните предприятия спрямо пътниците и техния багаж се урежда от глави I, III и IV от дял IV, дял VI и дял VII от приложение I.

Член 12

Застраховка

1. Задължението, установено в член 9 от Директива 95/18/ЕО, доколкото е свързано с отговорност спрямо пътниците, се разбира като изискване към железопътното предприятие да бъде подходящо застраховано или да осигури равностоен механизъм за покриване на отговорностите си по настоящия регламент.

2. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно определянето на минимална сума за застраховка за железопътните предприятия до 3 декември 2010 г. Ако е уместно, докладът е придружен от подходящи предложения или препоръки по въпроса.

Член 13

Авансови плащания

1. Ако пътник загине или бъде наранен, железопътното предприятие по член 26, параграф 5 от приложение I, незабавно и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни след установяването на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, извършва авансовите плащания, необходими за посрещането на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди.

2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, авансовото плащане в случай на смърт не може да бъде по-малко от 21 000 EUR на пътник.

3. Авансово плащане не представлява признаване на отговорност и може да се приспадне от сумите, изплатени впоследствие на базата на настоящия регламент, но не подлежи на възстановяване, освен в случаите, при които причинените вреди са резултат от небрежност или вина от страна на пътника или при които лицето, получило авансовото плащане, не е лицето, имащо право на обезщетение.

Член 14

Оспорване на отговорността

Дори железопътното предприятие да оспорва своята отговорност за физическо увреждане на пътника, когото превозва, то полага всички разумни усилия за подпомагане на пътник, търсещ обезщетение за вреди от трети лица.

ГЛАВА IV

ЗАКЪСНЕНИЯ, ПРОПУСНАТИ ВРЪЗКИ И ОТМЕНЯНЕ

Член 15

Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне

При спазване на разпоредбите на настоящата глава отговорността на железопътните предприятия за закъснения, пропуснати връзки и отменяне се урежда от глава II от дял IV от приложение I.

Член 16

Възстановяване на средства и пренасочване

В случаите, в които е основателно да се очаква закъснението при пристигането на крайното местоназначение да превишава 60 минути, пътникът има незабавно правото на избор между:

- а) възстановяване на пълната стойност на билета, при условията при които е била платена, за неосъществената част или части от пътуването и за вече осъществената част или части, ако пътуването е вече ненужно от гледна точка на първоначалния план за пътуване на пътника, придружено, когато това е приложимо, от услуга за връщане до първоначалната отправна точка при първа възможност. Изплащането на възстановената сума се извършва при същите условия като обезщетението, посочено в член 17; или
- б) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение при първа възможност; или
- в) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение на по-късна, удобна за пътника дата.

Член 17

Обезщетяване на стойността на билета

1. Без да губи правото си на превоз, пътникът може да иска обезщетение за закъснения от железопътното предприятие, ако му предстои закъснение между мястото на тръгване и местоназначението, посочени в билета, за което стойността на билета му не е възстановена съгласно член 16. Минималните обезщетения за закъснения са, както следва:

- a) 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути;
- b) 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишавашо 120 минути.

Пътници, които имат абонаментна карта или сезонен билет и срещат чести закъснения или отменяния през периода на тяхната валидност, могат да поискат подходящо обезщетение в съответствие с разпоредбите относно обезщетенията на железопътните предприятия. Тези разпоредби установяват критериите за определяне на закъснение и за изчисляването на обезщетението.

Обезщетението за закъснение се изчислява във връзка с цената, която пътникът е платил в действителност за извършената със закъснение услуга.

Когато договорът за превоз е за двупосочно пътуване, обезщетението за закъснение на отиване или на връщане се изчислява спрямо половината цена, платена за билета. Аналогично цената на извършена със закъснение услуга при каквато и да е друга форма на договор за превоз, който позволява пътуване по няколко последователни отсечки, се изчислява пропорционално на цялостната цена.

При изчисляване на периода на закъснение не се вземат предвид закъснения, за които железопътното предприятие може да докаже, че са станали извън териториите, на които се прилага Договора за създаване на Европейската общност.

2. Обезщетението за стойността на билета се изплаща в рамките на един месец след подаването на молба за обезщетение. Обезщетението може да бъде изплатено във ваучери и/или други услуги, ако договорните условия позволяват гъвкавост (по-специално, що се отнася до срока на валидност и местоназначението). Обезщетението се изплаща в брой по искане на пътника.

3. От обезщетението за стойността на билета не се приспадат финансови разходи като различни такси, разходи за телефон или марки. Железопътните предприятия могат да въведат минимален праг, под който не се изплащат обезщетения. Този праг не може да надвишава 4 EUR.

4. Пътникът няма право на обезщетение, ако е бил информиран за закъснението преди закупуване на билета или ако закъснението, дължащо се на продължаване с друг превоз или пренасочване, е по-малко от 60 минути.

Член 18

Помощ

1. В случай на закъснение при пристигане или заминаване пътниците биват информирани от железопътното предприятие или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане, още щом се получи такава информация.

2. В случай на закъснение, което съгласно указаното в параграф 1 надвишава 60 минути, на пътниците се предлагат също така безплатно:

- a) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени;
- b) хотел или друг вид настаняване, както и транспорт между гарата и мястото на настаняване, в случаите, при които се налага престой от една или повече нощи или се налага допълнителен престой, където и когато това е физически възможно;
- в) ако влакът е блокиран на релсовия път, транспорт от влака до гарата, до алтернативна отправна точка или до крайното местоназначение на превозната услуга, където и когато това е физически възможно.

3. Ако услуга за железопътен превоз не може да бъде продължена, железопътните предприятия организират във възможно най-кратки срокове алтернативни транспортни услуги за пътниците.

4. По молба на пътника железопътното предприятие удостоверява върху билета, че железопътният превоз е претърпял закъснение или съответно е довел до пропускане на връзката, или е бил отменен.

5. При прилагането на параграфи 1, 2 и 3 експлоатиращото железопътно предприятие обръща специално внимание на нуждите на лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност и на техните придружители.

ГЛАВА V

ЛИЦА С УВРЕЖДАНЯ И ЛИЦА С ОГРАНИЧЕНА ПОДВИЖНОСТ

Член 19

Право на превоз

1. Железопътните предприятия и управителите на гари, с активното участие на представителните организации на лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност, установяват или поддържат недискриминационни правила за достъп до транспорт на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност.

2. Резервациите и билетите се предлагат на лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност без надценка. Железопътното предприятие, продавач на билети или туроператор не могат да откажат да направят резервация или да издадат билет на лица с увреждания или лице с ограничена подвижност или да поискат такова лице да бъде придружено от друго лице, освен ако това е строго необходимо, за да се спазят правилата за достъп, посочени в параграф 1.

Член 20

Информация за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност

1. При поискване железопътното предприятие, продавачът на билети или туроператорът осигуряват на лицата с ограничена подвижност информация относно достъпността на железопътните превозни услуги и условията за достъп до подвижния състав в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 19, параграф 1, както и до различните съоръжения във влака.

2. Когато железопътно предприятие, продавач на билети и/или туроператор прилагат дерогацията, предвидена в член 19, параграф 2, те информират, при поискване, в писмена форма засегнатото лице с увреждания или лице с ограничена подвижност за причините за това в срок от пет работни дни, считано от деня на отказа да направят резервация или да издадат билет, или от налагането на условието за придружител.

Член 21

Достъпност

1. Железопътните предприятия и управителите на гари гарантират, посредством съобразяване с ТСОС за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, че гарите, пероните, подвижният състав и другите съоръжения са достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност.

2. При липса на придружаващ персонал във влака или на гарата железопътните предприятия и управителите на гари полагат разумни усилия да осигурят достъп до железопътно пътуване на лицата с увреждания или лицата с ограничена подвижност.

Член 22

Оказване на помощ на гарата

1. При заминаване, преминаване или пристигане на гара с обслужващ персонал на лице с увреждания или лице с ограничена подвижност, управителят на гарата предоставя безплатна помощ, така че лицето да може да се качи на заминаващ влак или да слезе от пристигащ влак, за които е закупило билет, без да се засягат правилата за достъп, посочени в член 19, параграф 1.

2. Държавите-членки могат да предвидят дерогация от параграф 1 в случая на лица, ползващи транспортни услуги, представляващи предмет на договор за обществена услуга, възложен в съответствие с общностното право, при условие че компетентният орган е предоставил алтернативни възможности или механизми, осигуряващи равностойно или по-високо ниво на транспортни услуги.

3. На гари с недостатъчен обслужващ персонал железопътните предприятия и управителите на гари гарантират, че леснодостъпна информация е показана в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 19, параграф 1, относно най-близките гари с обслужващ персонал и непосредствено достъпна помощ за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност.

Член 23

Оказване на помощ във влака

Без да се засягат правилата за достъп, посочени в член 19, параграф 1, железопътните предприятия предоставят на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност безплатна помощ във влака, както и по време на качване и слизане от него.

За целите на настоящия член помощ във влака включва всички разумни усилия за оказване на помощ на лице с увреждания или лице с ограничена подвижност за осигуряване на възможност за достъп до същите услуги във влака както на другите пътници, ако увреждането или ограничената подвижност на лицето не му позволява самостоятелен и безопасен достъп до тези услуги.

Член 24

Условия за предоставяне на помощ

Железопътни предприятия, управители на гари, продавачи на билети и туроператори си сътрудничат в предоставянето на помощ на лица с увреждания и лица с ограничена подвижност съгласно членове 22 и 23 в съответствие със следните условия:

- a) помощ се предоставя, при условие че железопътното предприятие, управителят на гара, продавачът на билети или туроператорът, от който е закупен билета, е уведомен за нуждите на лицето от такава помощ поне 48 часа преди да възникне нуждата от помощ. В случай че билетът позволява многократни пътувания, достатъчно е да се изпрати едно уведомление, при условие че се предостави съответната информация относно времето на следващите пътувания;
- b) железопътните предприятия, управителите на гари, продавачите на билети и туроператорите взимат всички необходими мерки уведомленията да бъдат получени;
- в) ако не е извършено уведомление в съответствие с буква а), железопътното предприятие и управителят на гара полагат всички необходими усилия за оказване на помощ, така че лицето с увреждания или лицето с ограничена подвижност да може да пътува;

- г) без да се засягат правомощията на други образувания по отношение на зони, разположени извън помещенията на железопътната гара, управителят на гарата или друго оправомощено лице обозначава точките, във и извън гарата, в които лица с ограничена подвижност могат да обявят пристигането си на железопътната гара и, при нужда, да потърсят помощ;
- д) помощ се предоставя, при условие че лицето с увреждания или лицето с ограничена подвижност се яви на означеното място по време, указано от железопътното предприятие или управителя на гарата, предоставящи такава помощ. Всяко указано време е не повече от 60 минути преди обявеното време за заминаване или времето, в което всички пътници са поканени за регистрация. Ако не е посочено времето, в което лицето с увреждания или лицето с ограничена подвижност да се яви на означеното място, то се явява на означеното място най-малко 30 минути преди обявеното време за заминаване или времето, в което всички пътници са поканени за регистрация.

Член 25

Обезщетение във връзка с оборудване за придвижване или друго специфично оборудване

Ако железопътното предприятие носи отговорност за пълната или частична загуба или повреда на оборудване за придвижване или друго специфично оборудване, използвано от лице с увреждания или лице с ограничена подвижност, не се предвижда финансова граница.

ГЛАВА VI

СИГУРНОСТ, ЖАЛБИ И КАЧЕСТВО НА УСЛУГИТЕ

Член 26

Лична сигурност на пътниците

След съгласуване с публичните власти, железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и управителите на гари вземат необходимите мерки в областта, за която отговарят, и ги приспособяват към нивото на сигурност, определено от публичните власти за обезпечаване на личната сигурност на пътниците в железопътните гари и във влаковете и за управление на рисковете. Те си сътрудничат и обменят информация относно най-добрите практики за предотвратяване на действия, които могат да понижат нивото на сигурност.

Член 27

Жалби

1. Железопътните предприятия създават механизъм за разглеждане на жалбите относно правата и задълженията, обхванати в настоящия регламент. Железопътното предприятие разгласява широко сред пътниците данните за контакт и работния(те) си език(ци).

2. Пътниците могат да подадат жалба до всяко участващо железопътно предприятие. В срок от един месец адресатът на жалбата дава мотивиран отговор или, в оправдани случаи, информира пътника до коя дата в рамките на период до три месеца от датата на подаването на жалбата може да се очаква отговор.

3. В годишния си доклад, посочен в член 28, железопътното предприятие публикува броя и видовете получени жалби, обработени жалби и времето за отговор, както и мерките, взети за подобряване на положението.

Член 28

Стандарти за качество на услугите

1. Железопътните предприятия определят стандарти за качество и въвеждат система за управление на качеството с оглед поддържане качеството на услугите. Стандартите за качество на услугите трябва да обхванат най-малко областите, изброени в приложение III.

2. Железопътните предприятия сами следят за изпълнението на тези стандарти за качество. Железопътните предприятия публикуват ежегодно доклад относно качеството на предоставяните от тях услугите заедно с годишния си доклад. Докладите относно качеството на услугите се публикуват и на интернет страницата на железопътното предприятие. Освен това тези доклади се публикуват и на интернет страницата на ЕЖА.

ГЛАВА VII

ИНФОРМАЦИЯ И КОНТРОЛ ПО ПРИЛАГАНЕ

Член 29

Информирание на пътниците за техните права

1. При продажба на билети за пътувания с железниците железопътните предприятия, управителите на гари и туроператорите информират пътниците за техните права и задължения съгласно настоящия регламент. С оглед спазването на изискването за предоставяне на информация железопътните предприятия, управителите на гари и туроператорите могат да използват обобщение на разпоредбите на настоящия регламент, подготвено и предоставено им от Комисията на всички официални езици на институциите на Европейския съюз.

2. Железопътните предприятия, управителите на гари и туроператорите информират пътниците по подходящ начин, на гарата или във влака, за данните за контакт с органа или органите, определени от държавите-членки по реда на член 30.

Член 30

Контрол по прилагането

1. Всяка държава-членка назначава орган или органи, отговорен(ни) за контрола по прилагането на настоящия регламент. Всеки орган предприема необходимите мерки за осигуряване зачитането на правата на пътниците.

По отношение на организацията си, решенията за финансиране, правната си структура и вземането на решения, всеки орган е независим от управителите на инфраструктури, таксуващите органи, разпределящите органи и от железопътните предприятия.

Държавите-членки информират Комисията относно органа или органите, определени по реда на настоящия параграф, и неговите или техните съответни отговорности.

2. Всеки пътник може да подаде жалба пред съответния орган, посочен в параграф 1, или на всеки друг подходящ орган, назначен от държавата-членка, относно твърдяни нарушения на настоящия регламент.

Член 31

Сътрудничество между органите за контрол по прилагането

Органите за контрол по прилагането, посочени в член 30, обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения с цел съгласуване на принципите им за вземане на решения в цялата Общност. Комисията ги подкрепя в тази им дейност.

ГЛАВА VIII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 32

Санкции

Държавите-членки предвиждат правила за санкциите, приложими при нарушения на разпоредбите на настоящия регламент, и взимат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите-членки съобщават тези правила и мерки на Комисията до 3 юни 2010 г. и незабавно нотифицират всяко следващо изменение, свързано с тях.

Член 33

Приложения

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез изменение на приложенията, с изключение на приложение I, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 2.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2007 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. RÖTTERING

Член 34

Разпоредби за изменение

1. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез допълването му, необходими за прилагане на членове 2, 10 и 12, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 2.

2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез адаптиране на сумите, посочени в него, освен указанията в приложение I, с оглед на инфлацията се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 2.

Член 35

Процедура на комитета

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 11а от Директива 91/440/ЕИО.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 36

Доклад

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането и резултатите от настоящия регламент до 3 декември 2012 г., и по-специално що се отнася до стандартите за качеството на услугите.

Докладът се основава на информация, която се предоставя съгласно настоящия регламент и член 10б от Директива 91/440/ЕИО. При нужда докладът се придружава от подходящи предложения.

Член 37

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила 24 месеца след датата на неговото публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

За Съвета
Председател
M. LOBO ANTUNES

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Извлечение от Единните правила относно Договора за международен железопътен превоз на пътници и багаж (CIV)

Допълнение А

към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменено с Протокола за изменение на Конвенцията за международен железопътен превоз от 3 юни 1999 г.

ДЯЛ II

СКЛЮЧВАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ

Член 6

Договор за превоз

1. С договора за превоз превозвачът се задължава да превози пътника, както и при нужда — багаж и транспортни средства, до местоназначението и да достави багажа и транспортните средства на местоназначението.
2. Договорът за превоз трябва да бъде установен с един или повече документи за превоз, връчени на пътника. Въпреки това, без да се нарушават разпоредбите на член 9, липсата, нередовността или изгубването на документа за превоз не засяга нито съществуването, нито валидността на договора, който остава подчинен на настоящите единни правила.
3. Документът за превоз удостоверява до доказване на противното сключването и съдържанието на договора за превоз.

Член 7

Документ за превоз

1. Общите условия на превоз определят формата и съдържанието на документите за превоз, както и езика и азбуката, на които те трябва да бъдат напечатани и попълнени.
2. В документа за превоз трябва да бъдат вписани най-малко:
 - а) превозвачът или превозвачите;
 - б) указанието, че превозът е подчинен независимо от всякаква противоположна клауза на настоящите единни правила; това може да бъде направено с означението CIV;
 - в) всяко друго указание, необходимо за доказване на сключването и съдържанието на договора за превоз и позволяващо на пътника да предяви правата, които произтичат от този договор.
3. Пътникът трябва да се увери при получаването на документа за превоз, че той е съставен съобразно неговите указания.
4. Документът за превоз може да бъде преотстъпван, ако не е поименен и ако пътуването не е започнало.
5. Документът за превоз може да бъде съставен под формата на електронно регистриране на данни, позволяващо преобразуването им в четими писмени знаци. Методите, използвани за регистрирането и обработката на данните, трябва да бъдат равностойни от функционална гледна точка, конкретно по отношение на доказателствената сила на документа за превоз, представяван от тези данни.

Член 8

Плащане и възстановяване на превозната цена

1. Освен при противоположно споразумение между пътника и превозвача превозната цена се заплаща предварително.
2. Общите условия на превоз определят при какви условия се прилага възстановяване на превозната цена.

Член 9

Право на превоз. Отстраняване от превоз

1. От началото на пътуването пътникът трябва да бъде снабден с валиден документ за превоз, който да представи при проверка на документите за превоз. Общите условия на превоз могат да предвиждат:
 - а) че пътник, който не представи валиден документ за превоз, освен превозната цена трябва да заплати допълнителна такса;
 - б) че пътник, който откаже да заплати незабавно превозната цена или допълнителната такса, може да бъде изключен от превоза;
 - в) дали и при какви условия се прилага възстановяване на допълнителната такса.
2. Общите условия на превоз могат да предвиждат, че от превоза се изключват или от превоза могат да бъдат изключени по време на пътуването пътниците, които:
 - а) представляват опасност за сигурността и доброто функциониране на железницата или за сигурността на другите пътници,
 - б) смущават по недопустим начин другите пътници,

и че тези лица нямат право на възстановяване нито на превозната цена, нито на цената, която са заплатили за превоза на багажите си.

Член 10

Изпълняване на административните формалности

Пътникът трябва да се съобразява с формалностите, изисквани от митниците или от други административни органи.

Член 11

Отменяне и закъснение на влак. Изпусната връзка

Превозвачът трябва да удостовери при нужда върху документа за превоз, че влакът е бил отменен или връзката изпусната.

ДЯЛ III

ПРЕВОЗ НА РЪЧЕН БАГАЖ, ЖИВОТНИ, БАГАЖ И ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА

Глава I

Обичайни разпоредби

Член 12

Допускани предмети и животни

1. Пътникът може да вземе със себе си леснопреносими предмети (ръчен багаж), както и живи животни в съответствие с Общите условия на превоз. От друга страна, пътникът може да вземе със себе си обемисти предмети в съответствие с особените разпоредби, съдържащи се в Общите условия на превоз. От превоза се изключват предмети и животни, които поради естеството си могат да пречат или да създават неудобство на пътниците или да причиняват вреда.
2. Пътникът може да изпраща като багажни пратки предмети и животни в съответствие с Общите условия на превоз.
3. Превозвачът може да допуска превоз на транспортни средства във връзка с превоз на пътници в съответствие с особените разпоредби, съдържащи се в Общите условия на превоз.
4. Превозът на опасни товари под формата на ръчен багаж или багажни пратки, както и във или върху транспортни средства, които съгласно този дял се превозват по релсов път, трябва да съответства на Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID).

Член 13

Проверка

1. В случай на сериозно предположение за нарушаване на условията за превоз превозвачът има право да провери дали превозваните предмети (ръчен багаж, багажни пратки, транспортни средства, включително техният товар) и животни отговарят на условията за превоз, ако законите и правните норми на държавата, в която следва да се извърши проверката, не го забраняват. Пътникът трябва да бъде поканен да присъства на проверката. Ако той не се яви или ако не може да бъде намерен, превозвачът трябва да се позове на двама независими свидетели.
2. Ако се установи, че условията за превоз не са били спазени, превозвачът може да изиска от пътника да заплати разностите, произтичащи от проверката.

Член 14

Изпълняване на административните формалности

Пътникът трябва да се съобразява с формалностите, изисквани от митниците или от други административни органи при превозването във връзка с неговия превоз на предмети (ръчен багаж, багаж, транспортни средства, включително техният товар) и животни. Той трябва да присъства на прегледа на тези предмети, освен при изключение, предвидено от законите и правните норми на всяка държава.

Глава II

Ръчен багаж и животни

Член 15

Наблюдение

Наблюдението на ръчния багаж и животните, които взема със себе си, е в тежест на пътника.

Глава III

Багаж

Член 16

Изпращане на багажа

1. Договорните задължения, свързани с отправянето на багажа, трябва да бъдат установени с багажна разписка, връчена на пътника.
2. Без да се нарушават разпоредбите на член 22, липсата, нередовността или изгубването на багажната разписка не засяга нито съществуването, нито валидността на споразуменията относно отправянето на багажа, които остават подчинени на настоящите единни правила.
3. Багажната разписка удостоверява, до доказване на противното, регистрирането на багажа и условията за неговия превоз.
4. До доказване на противното се предполага, че при приемането за превоз от превозвача багажът е бил в добро видимо състояние и че броят и масата на колетите са съответствали на данните, вписани в багажната разписка.

Член 17

Багажна разписка

1. Формата и съдържанието на багажната разписка, както и езикът и азбуката, на които тя трябва да бъде напечатана и попълнена, се определят от Общите условия на превоз. Член 7, параграф 5 се прилага по аналогия.
2. В багажната разписка трябва да бъдат вписани най-малко:
 - а) превозвачът или превозвачите;
 - б) указанието, че превозът е подчинен независимо от всякаква противоположна клауза на настоящите единни правила; това може да бъде направено с означението CIV;

- в) всяко друго указание, необходимо за доказване на договорните задължения по отправянето на багажа и позволяващо на пътника да предяви правата, които произтичат от договора за превоз.
3. Пътникът трябва да се увери при получаването на багажната разписка, че тя е издадена съгласно неговите указания.

Член 18

Регистриране и превоз

1. Освен при изключение, предвидено в Общите условия на превоз, регистрирането на багажа става само срещу представяне на документ за превоз, валиден най-малко до местоназначението на багажа. Извън това регистрирането се извършва в съответствие с разпоредбите, действащи на мястото на изпращане.
2. Ако Общите условия на превоз предвиждат, че багажът може да бъде допуснат за превоз без представяне на документ за превоз, разпоредбите на настоящите единни правила, определящи правата и задълженията на пътника по отношение на неговия багаж, се прилагат по аналогия за изпращача на багаж.
3. Превозвачът може да отправи багажа с друг влак или друго превозно средство и по различен маршрут спрямо тези, които ползва пътникът.

Член 19

Заплащане на цената за превоз на багажа

Освен при противоположно споразумение между пътника и превозвача цената за превоз на багажа се заплаща при регистрирането.

Член 20

Маркиране на багажа

Пътникът трябва да укаже върху всеки колет на добре видимо място и по достатъчно точен и ясен начин:

- а) своето име и своя адрес;
- б) местоназначението.

Член 21

Право на разпореждане с багажа

1. Ако обстоятелствата го позволяват и митническите или на други административни органи разпоредби не се противопоставят, пътникът може да поиска връщане на багажа на мястото на изпращане срещу предаване на багажната разписка и, когато това е предвидено в Общите условия на превоз — срещу представяне на документа за превоз.
2. Общите условия на превоз могат да предвиждат други разпоредби относно правото на разпореждане с багажа, и по-специално изменения на местоназначението и евентуалните финансови последици, които пътникът следва да понесе.

Член 22

Доставяне

1. Доставянето на багажа става срещу предаване на багажната разписка и при нужда — срещу заплащане на разносните, които обременяват пратката.

Превозвачът има правото, без да е задължен, да провери дали предявителят на разписката е в качество да получи доставката.

2. Към доставяне на багажа на предявителя на багажната разписка се приравняват, когато са извършени съобразно разпоредбите, действащи на местоназначението:
- а) предаването на багажа на митническите или бариерните органи в техните експедиционни помещения или в техните складове, когато те не са под наблюдението на превозвача;
- б) поверяването на живите животни на трето лице.

3. Предявителят на багажната разписка може да поиска доставяне на багажа на местоназначението веднага след изтичане на договореното време, както и при нужда времето, необходимо за извършваните от митническите или други административни органи операции.
4. При непредаване на багажната разписка превозвачът е задължен да достави багажа само на онзи, който представи доказателство за правото си; ако това доказателство изглежда недостатъчно, превозвачът може да изиска гаранция.
5. Багажът се доставя на местоназначението, за което е бил регистриран.
6. Предявителят на багажната разписка, на когото багажът не е доставен, може да изиска удостоверяване в багажната разписка на деня и часа, в които е поискал доставянето в съответствие с параграф 3.
7. Правоимащият може да откаже да получи багажа, ако превозвачът не изпълни искането му да пристъпи към проверка на багажа с оглед установяването на посочена вреда.
8. Извън това доставянето на багажа се извършва съгласно разпоредбите, действащи на местоназначението.

Глава IV

Транспортни средства

Член 23

Условия за превоз

Особените разпоредби за превоз на транспортни средства, съдържащи се в Общите условия на превоз, определят конкретно условията на допускане за превоз, регистриране, натоварване и превоз, разтоварване и доставяне, както и задълженията на пътника.

Член 24

Товарно писмо

1. Договорните задължения по превоза на транспортни средства трябва да бъдат установени с товарно писмо, връчено на пътника. Товарното писмо може да бъде включено в документа за превоз на пътника.
2. Формата и съдържанието на товарното писмо, както и езикът и азбуката, на които то трябва да бъде напечатано и попълнено, се определят от особените разпоредби за превоз на транспортни средства, съдържащи се в Общите условия на превоз. Член 7, параграф 5 се прилага по аналогия.
3. В товарното писмо трябва да бъдат вписани най-малко:
 - а) превозвачът или превозвачите;
 - б) указанието, че превозът е подчинен независимо от всякаква противоположна клауза на настоящите единни правила; това може да бъде направено с означението CIV;
 - в) всяко друго указание, необходимо за доказване на договорните задължения по превозите на транспортни средства и позволяващо на пътника да предяви правата, които произтичат от договора за превоз.
4. Пътникът трябва да се увери при получаването на товарното писмо, че то е издадено съгласно неговите указания.

Член 25

Приложими разпоредби

Извън разпоредбите на тази глава разпоредбите на глава III относно превоза на багаж се прилагат към транспортните средства.

ДЯЛ IV

ОТГОВОРНОСТ НА ПРЕВОЗВАЧА

Глава I

Отговорност в случай на смърт или на наранявания на пътници

Член 26

Основание за отговорността

1. Превозвачът е отговорен за вредата, произтичаща от смъртта, от нараняванията или от всяко друго увреждане на физическата или психическата цялост на пътника, причинено от произшествие във връзка с железопътната експлоатация, настъпило, докато пътникът пребивава в железопътните превозни средства, докато влиза в тях или излиза от тях, независимо от използваната железопътна инфраструктура.
2. Превозвачът е освободен от тази отговорност:
 - a) ако произшествието е предизвикано от външни по отношение на железопътната експлоатация обстоятелства, които превозвачът въпреки усилията, проявено според особеностите на случая, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати;
 - b) доколкото произшествието се дължи на грешка на пътника;
 - в) ако произшествието се дължи на поведението на трето лице, което превозвачът въпреки усилията, проявено според особеностите на случая, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати; друго предприятие, използвано същата железопътна инфраструктура, не се смята за трето лице; правото на обратен иск не се накрънява.
3. Ако произшествието се дължи на поведението на трето лице и ако въпреки това превозвачът не е напълно освободен от своята отговорност в съответствие с параграф 2, буква в), той отговаря само в границите на настоящите единни правила и без да се накрънява правото му на евентуален обратен иск срещу третото лице.
4. Разпоредбите на настоящите единни правила не засягат отговорността, която може да тежи на превозвача за случаи, непредвидени в параграф 1.
5. Когато превоз, съставляващ предмета на един-единствен договор за превоз, се осъществява от последователни превозвачи, в случай на смърт и на наранявания на пътници е отговорен превозвачът, задължен съгласно договора за превоз да предостави транспортната услуга, по време на която е настъпило произшествието. Ако тази услуга не е била предоставена от превозвача, а от превозвач подизпълнител, двамата превозвачи са отговорни солидарно в съответствие с настоящите единни правила.

Член 27

Обезщетяване за вреди и загуби в случай на смърт

1. В случай на смърт на пътник обезщетението за вреди и загуби включва:
 - a) необходимите разноски вследствие на смъртта, конкретно разноските по превоза на тялото и погребението;
 - b) ако смъртта не е настъпила незабавно, обезщетението за вреди и загуби, предвидено в член 28.
2. Ако поради смъртта на пътника лица, към които той по закон е имал или е щял да има в бъдеще задължение за издръжка, са лишени от издръжката си, има основание те да бъдат обезщетени за тази загуба. Искът за обезщетяване за вреди и загуби на лицата, чиято издръжка пътникът е поемал, без да е задължен за това по закон, остава подчинен на националното право.

Член 28

Обезщетяване за вреди и загуби в случай на наранявания

В случай на наранявания или на всякакво друго увреждане на физическата или психическата цялост на пътника обезщетението за вреди и загуби включва:

- a) необходимите разноски, конкретно за лечение и превоз;
- b) възстановяване на вредата, причинена било поради пълната или частичната нетрудоспособност, било поради нарастването на нуждите.

Член 29

Обезщетение за други телесни повреди

Националното право определя дали и в каква степен превозвачът трябва да заплати обезщетение за други телесни повреди извън предвидените в членове 27 и 28.

Член 30

Форма и размер на обезщетението при смърт и наранявания

1. Обезщетението за вреди и загуби, предвидено в член 27, параграф 2 и в член 28, буква б), трябва да се издължи под формата на еднократно изплатена сума. Ако националното право обаче позволява изплащане на рента, то се издължава под тази форма, когато пострадалият пътник или правоимащите, посочени в член 27, параграф 2, поискат това.

2. Размерът на обезщетението, което следва да се заплати в съответствие с параграф 1, се определя според националното право. За прилагането на настоящите единни правила обаче се определя максимална граница от 175 000 разчетни единици за всеки пътник в еднократно изплатена сума или в годишна рента, съответстваща на тази сума, в случай че националното право предвижда максимална граница в по-нисък размер.

Член 31

Други превозни средства

1. Извън параграф 2 разпоредбите за отговорността в случай на смърт и на наранявания на пътници не се прилагат по отношение на вредите, възникнали при превоз, който в съответствие с договора за превоз не е бил железопътен превоз.

2. Когато железопътните превозни средства обаче се превозват с ферибот, разпоредбите за отговорността в случай на смърт и на наранявания на пътници се прилагат по отношение на вредите, посочени в член 26, параграф 1 и член 33, параграф 1, причинени от произшествие във връзка с железопътната експлоатация, настъпило, докато пътникът пребивава в упоменатото железопътно превозно средство, докато влиза в него или излиза от него.

3. Когато поради извънредни обстоятелства железопътната експлоатация е временно прекъсната и пътниците се превозват с друго превозно средство, превозвачът е отговорен в съответствие с настоящите единни правила.

Глава II

Отговорност за неспазване на разписанието

Член 32

Отговорност при отменяне на влак, закъснение или изпуснатата връзка

1. Превозвачът е отговорен пред пътника за вредата, произтичаща от това, че поради отменяне на влак, закъснение или изпускане на връзка пътуването не може да продължи същия ден или че неговото продължаване не е разумно изискуемо същия ден при дадените обстоятелства. Обезщетението за вреди и загуби включва разумните разноски по настаниване, както и разумните разноски, свързани с уведомяването на лицата, очакващи пътника.

2. Превозвачът е освободен от тази отговорност, когато отменянето на влак, закъснението или изпускането на връзка се дължат на една от следните причини:

а) външни по отношение на железопътната експлоатация обстоятелства, които превозвачът въпреки усилието, проявено според особеностите на случая, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати;

б) грешка на пътника; или

в) поведението на трето лице, което превозвачът въпреки усилието, проявено според особеностите на случая, не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати; друго предприятие, използвашо същата железопътна инфраструктура, не се смята за трето лице; правото на обратен иск не се накрънява.

3. Националното право определя дали и в каква степен превозвачът трябва да заплати обезщетение за вреди, различни от вредите, предвидени в параграф 1. Тази разпоредба не засяга разпоредбите на член 44.

Глава III

Отговорност за ръчния багаж, животните, багажа и превозните средства

РАЗДЕЛ 1

Ръчен багаж и животни

Член 33

Отговорност

1. В случай на смърт и на наранявания на пътници превозвачът е отговорен също за вредата, произтичаща от пълното или частичното изгубване или от повреждането на предметите, които пътникът е имал или върху себе си, или със себе си като ръчен багаж; това важи също за животните, които пътникът е взел със себе си. Член 26 се прилага по аналогия.
2. От друга страна, превозвачът е отговорен за вредата, произтичаща от пълното или частичното изгубване или от повреждането на предметите, ръчния багаж или животните, чието наблюдение е задължение на пътника съгласно член 15, само ако тази вреда се дължи на грешка на превозвача. Другите членове от дял IV, с изключение на член 51, и от дял VI не са приложими в този случай.

Член 34

Ограничаване на обезщетенията за вреди и загуби при изгубване или повреждане на предмети

Когато превозвачът е отговорен в съответствие с член 33, параграф 1, той трябва да възстанови вредата в размер до 1 400 разчетни единици за всеки пътник.

Член 35

Освобождаване от отговорност

Превозвачът не е отговорен пред пътника за вредата, произтичаща от несъобразяване на пътника с митническите или на други административни органи разпоредби.

РАЗДЕЛ 2

Багаж

Член 36

Основание за отговорността

1. Превозвачът е отговорен за вредата, произтичаща от пълното или частичното изгубване и от повреждането на багажа, възникнало от приемането на багажа за превоз до доставянето, както и от забавянето на доставянето.
2. Превозвачът е освободен от тази отговорност, доколкото изгубването, повреждането или забавянето на доставянето се дължат на грешка на пътника, на нареждане на последния, непроизтичащо от грешка на превозвача, на недостатък, присъщ на багажа, или на обстоятелства, които превозвачът не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати.
3. Превозвачът е освободен от тази отговорност, доколкото изгубването или повреждането произтича от специфичните рискове, присъщи на един или повече от следните фактори:
 - а) липса или неизправност на опаковката;
 - б) особено естество на багажа;
 - в) изпращане под формата на багажни пратки на предмети, изключени от превоза.

Член 37

Доказателствена тежест

1. В тежест на превозвача е да докаже, че изгубването, повреждането или закъснението при доставянето се дължи на един от факторите, предвидени в член 36, параграф 2.

2. Когато превозвачът установи, че изгубването или повреждането е могло да произтече предвид конкретните обстоятелства от един или повече от специфичните рискове, предвидени в член 36, параграф 3, съществува презумпцията, че то произтича именно от тях. Правоимащият обаче запазва правото да докаже, че вредата не се дължи изцяло или отчасти на един от тези рискове.

Член 38

Последователни превозвачи

Когато превоз, съставляващ предмета на един-единствен договор за превоз, се осъществява от няколко последователни превозвачи, всеки превозвач, който приема за превоз багажа с багажната разписка или транспортното средство с товарното писмо, участва по отношение на отправянето на багажа или превоза на транспортните средства в договора за превоз съгласно клаузите в багажната разписка или в товарното писмо и поема задълженията, които произтичат от него. В този случай всеки превозвач е отговорен за изпълнението на превоза по целия маршрут до доставянето.

Член 39

Превозвач подизпълнител

1. Когато превозвачът е поверил изцяло или отчасти изпълнението на превоза на превозвач подизпълнител, било в упражняване на право, което му е признато в договора за превоз, или не, превозвачът остава въпреки това отговорен за превоза в цялост.
2. Всички разпоредби на настоящите единни правила, регламентиращи отговорността на превозвача, се прилагат също към отговорността на превозвача подизпълнител за извършения от него превоз. Членове 48 и 52 се прилагат, когато е предявен иск срещу служителите и всички други лица, към чиито услуги превозвачът подизпълнител прибегва за изпълнението на превоза.
3. Когато със специфично споразумение превозвачът поема задължения, които не му тежат по силата на настоящите единни правила, или се отказва от права, които му се дават от тези единни правила, това споразумение е без правни последици за превозвача подизпълнител, ако той не го е приел изрично и писмено. Независимо дали превозвачът подизпълнител го е приел или не, превозвачът остава обвързан със задълженията или отказите, които произтичат от това специфично споразумение.
4. Ако и доколкото превозвачът и превозвачът подизпълнител са отговорни, тяхната отговорност е солидарна.
5. Общият размер на обезщетението, дължимо от превозвача, превозвача подизпълнител, както и от техните служители и другите лица, към чиито услуги те прибегват за изпълнението на превоза, не надхвърля границите, предвидени в настоящите единни правила.
6. Разпоредбите на този член не засягат правата на обратни иски, които могат да съществуват между превозвача и превозвача подизпълнител.

Член 40

Презумпция за изгубване

1. Правоимащият може, без да е необходимо да представя други доказателства, да смята един колет за изгубен, ако той не му е бил предаден или поставен на негово разположение в срок от четиринайсет дни след искането за доставяне, предявено в съответствие с член 22, параграф 3.
2. Когато колет, смятан за изгубен, бъде намерен в течение на годината, която следва искането за доставяне, превозвачът трябва да уведоми правоимащия, ако неговият адрес е известен или може да бъде открит.
3. В срок от трийсет дни след получаване на уведомлението, посочено в параграф 2, правоимащият може да изиска колетът да му бъде предаден. В този случай той трябва да заплати разноските по превоза на колета от мястото на изпращане до мястото, където се извършва предаването, и да възстанови полученото обезщетение след приспадане, ако има основание, на разноските, включени в това обезщетение. Той обаче запазва правата си на обезщетение за закъснение при доставянето, предвидени в член 43.
4. Ако намереният колет не бъде поискан в срока, предвиден в параграф 3, или ако колетът бъде намерен повече от една година след искането за доставяне, превозвачът се разпорежда с него съобразно законите и нормите, действащи на мястото, където се намира колетът.

Член 41

Обезщетение при изгубване

1. При пълно или частично изгубване на багажа превозвачът трябва да заплати извън всякакви други обезщетения за вреди и загуби:
 - а) ако размерът на вредата е доказан — обезщетение, равностойно на този размер, без при това то да надхвърля 80 разчетни единици на липсващ килограм брутна маса или 1 200 разчетни единици на колет;
 - б) ако размерът на вредата не е доказан — твърдо обезщетение от 20 разчетни единици на липсващ килограм брутна маса или 300 разчетни единици на колет.

Формата на обезщетяване на липсващ килограм или на колет се определя от Общите условия на превоз.

2. Превозвачът трябва да възстанови освен това цената за превоза на багажа и другите суми, изразходвани по превоза на изгубения колет, както и вече издължените мита и акцизи.

Член 42

Обезщетение при повреждане

1. В случай на повреждане на багажа превозвачът трябва да заплати извън всякакви други обезщетения за вреди и загуби обезщетение, равностойно на обезценяването на багажа.
2. Обезщетението не надхвърля:
 - а) ако целият багаж е обезценен поради повреждането — размера, който би достигнало при пълно изгубване;
 - б) ако само част от багажа е обезценена поради повреждането — размера, който би достигнало при изгубване на обезценената част.

Член 43

Обезщетение при забавяне на доставянето

1. При забавяне на доставянето на багажа превозвачът трябва да заплати на неделен период от двацет и четири часа, считано от предявяването на искане за доставяне, но най-много за четиринайсет дни:
 - а) ако правоимащият докаже, че дадена вреда, включително повреждане, произтича от това — обезщетение, равностойно на размера на вредата, до максимум 0,80 разчетни единици на килограм брутна маса от багажа или 14 разчетни единици на колет, доставен със закъснение;
 - б) ако правоимащият не докаже, че вредата произтича от това — твърдо обезщетение от 0,14 разчетни единици на килограм брутна маса от багажа или 2,80 разчетни единици на колет, доставен със закъснение.

Формата на обезщетяване на килограм или на колет се определя от Общите условия на превоз.

2. В случай на пълно изгубване на багажа обезщетението, предвидено в параграф 1, не се натрупва с обезщетението, предвидено в член 41.
3. В случай на частично изгубване на багажа обезщетението, предвидено в параграф 1, се плаща за неизгубената част.
4. В случай на повреждане на багажа, което не произтича от забавяне на доставянето, обезщетението, предвидено в параграф 1, се натрупва, ако има основание, с обезщетението, предвидено в член 42.
5. В никой случай натрупването на обезщетението, предвидено в параграф 1, с обезщетенията, предвидени в членове 41 и 42, не дава основание за заплащане на обезщетение, надхвърлящо обезщетението, дължимо при пълно изгубване на багажа.

РАЗДЕЛ 3

Транспортни средства

Член 44

Обезщетение при забавяне

1. При забавяне на натоварването по причина, отдавана на превозвача, или при забавяне на доставянето на транспортно средство превозвачът трябва да заплати, ако правоимащият докаже, че дадена вреда е произлязла от това, обезщетение, чийто размер не надхвърля цената на превоза.
2. Ако при забавяне на натоварването по причина, отдавана на превозвача, правоимащият се откаже от договора за превоз, цената за превоза се възстановява на правоимащия. Ако правоимащият докаже, че от това забавяне е произтекла вреда, той може да поиска също обезщетение, чийто размер не надхвърля цената на превоза.

Член 45

Обезщетение при изгубване

В случай на пълно или частично изгубване на транспортно средство обезщетението, което следва да се заплати на правоимащия за доказана вреда, се изчислява съобразно обичайната стойност на транспортното средство. Обезщетението не надхвърля 8 000 разчетни единици. Ремарке със или без товар се смята за самостоятелно транспортно средство.

Член 46

Отговорност за други предмети

1. По отношение на предмети, оставени в транспортното средство или намиращи се в багажниците (например багажник посочени багажник за ски), закрепени здраво за транспортното средство, превозвачът е отговорен само за вреда, причинена по негова вина. Цялостното обезщетение, което следва да се заплати, не надхвърля 1 400 разчетни единици.
2. По отношение на предмети, закрепени от външната страна на транспортното средство, включително багажниците, посочени в параграф 1, превозвачът е отговорен само ако се докаже, че вредата произтича от действие или бездействие, извършено от превозвача било с умисъл да се причини такава вреда, било непредпазливо и със съзнанието, че такава вреда вероятно ще произтече.

Член 47

Приложими разпоредби

Извън разпоредбите на настоящия раздел разпоредбите на раздел 2 за отговорността по отношение на багажа се прилагат за транспортните средства.

Глава IV

Обичайни разпоредби

Член 48

Изгубване на правото на ограничаване на отговорността

Ограничаването на отговорността, предвидено в настоящите единни правила, както и разпоредбите на националното право, които ограничават обезщетенията до определен размер, не се прилагат, ако се докаже, че вредата произтича от действие или бездействие, извършено от превозвача било с умисъл да се причини такава вреда, било непредпазливо и със съзнанието, че такава вреда вероятно ще произтече.

Член 49

Превръщане и лихви

1. Когато изчисляването на обезщетението предполага превръщане на суми, изразени в чуждестранни парични единици, това превръщане се извършва по курса на деня и на мястото на плащане на обезщетението.

2. Правоимащият може да поиска върху обезщетението да се начисляват лихви в размер на пет процента годишно, считано от деня на рекламацията, предвидена в член 55, или ако не е имало рекламация — от деня на предявяване на съдебния иск.
3. При обезщетенията, дължими в съответствие с членове 27 и 28 обаче, лихвите текат едва от деня, в който са възникнали фактите, послужили за определяне на размера на обезщетението, ако този ден е по-късен от деня на подаване на рекламацията или на предявяване на съдебния иск.
4. По отношение на багажа лихви се дължат само ако обезщетението надхвърля 16 разчетни единици на багажна разписка.
5. По отношение на багажа, ако правоимащият не предаде на превозвача в определения му подходящ срок подкрепящите документи, необходими за окончателното уреждане на рекламацията, лихвите не текат между изтичането на определения срок и действителното предаване на тези документи.

Член 50

Отговорност при ядрен инцидент

Превозвачът се освобождава от отговорността, която му тежи по силата на настоящите единни правила, когато вредата е причинена от ядрен инцидент и когато в приложение на законите и правните норми на една държава, регламентиращи отговорността в областта на атомната енергия, експлоатиращият ядрена инсталация или друго лице, което го замества, носи отговорност за тази вреда.

Член 51

Лица, за които превозвачът е отговорен

Превозвачът е отговорен за своите служители и за другите лица, към чиито услуги прибегва за изпълнението на превоза, когато тези служители или тези други лица действат в упражняване на функциите си. Управителите на железопътната инфраструктура, по която се извършва превозът, се смятат за лица, към чиито услуги превозвачът прибегва за изпълнението на превоза.

Член 52

Други искове

1. Във всички случаи, в които се прилагат настоящите единни правила, всеки иск за отговорност срещу превозвача, на каквото и да било основание, може да бъде предявен само при условията и ограниченията на тези единни правила.
2. Същото важи за всеки иск, предявен срещу служители на превозвача и други лица, за които той е отговорен съгласно член 51.

ДЯЛ V

ОТГОВОРНОСТ НА ПЪТНИКА

Член 53

Особени принципи на отговорност

Пътникът е отговорен пред превозвача за всяка вреда:

- а) произтичаща от неспазване на неговите задължения в съответствие със:
 1. членове 10, 14 и 20;
 2. особените разпоредби за превоз на транспортни средства, съдържащи се в Общите условия на превоз, или
 3. Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID); или
- б) причинена от предметите или животните,

които взема със себе си, освен ако докаже, че вредата се дължи на обстоятелства, които той не е можел да избегне и чиито последици не е можел да предотврати, въпреки че е проявил старанието, което се изисква от съзнателен пътник. Тази разпоредба не засяга отговорността, която може да тежи на превозвача в съответствие с член 26 и член 33, параграф 1.

ДЯЛ VI

УПРАЖНЯВАНЕ НА ПРАВАТА

Член 54

Констатиране на частично изгубване или повреждане

1. Когато превозвачът открие или предположи частично изгубване или повреждане на предмет, превозван под негово наблюдение (багажни пратки, транспортни средства), или когато правоимащият посочи такова, превозвачът трябва незабавно и по възможност в присъствие на правоимащия да състави протокол, установяващ според естеството на вредата състоянието на предмета и, доколкото е възможно, размера на вредата, причината за нея и момента, в който тя е възникнала.
2. Копие от констативния протокол трябва да бъде върчено безплатно на правоимащия.
3. Ако правоимащият не приема заключенията на констативния протокол, той може да поиска състоянието на багажа или на транспортното средство, както и причината за вредата и нейният размер да бъдат установени от експерт, назначен от страните по договора за превоз, или по съдебен ред. Процедурата се подчинява на законите и разпоредбите на държавата, в която се извършва констатацията.

Член 55

Рекламации

1. Рекламациите относно отговорността на превозвача в случай на смърт и на наранявания на пътници трябва да бъдат изпратени писмено до превозвача, срещу когото може да бъде предявен съдебният иск. При превоз, съставляващ предмета на един-единствен договор и извършен от последователни превозвачи, рекламациите могат да бъдат отправени също до първия или до последния превозвач, както и до превозвача, чието седалище или филиал, или агенция, сключила договора за превоз, се намира в държавата на местоживеее или на обичайно местожителство на пътника.
2. Другите рекламации по договора за превоз трябва да бъдат изпратени писмено до превозвача, посочен в член 56, параграфи 2 и 3.
3. Документите, които правоимащият прецени за необходимо да приложи към рекламацията, трябва да бъдат представени или в оригинали, или в копия, при нужда надлежно заверени, ако превозвачът го поиска. При уреждането на рекламацията превозвачът може да изиска връщането на документа за превоз, багажната разписка и товарното писмо.

Член 56

Превозвачи, срещу които може да бъде предявен съдебен иск

1. Съдебният иск, основан на отговорността на превозвача в случай на смърт и на наранявания на пътници, може да бъде предявен само срещу превозвач, отговорен по смисъла на член 2б, параграф 5.
2. Извън параграф 4 другите съдебни искове на пътниците, основани на договора за превоз, могат да бъдат предявени само срещу първия или последния превозвач или срещу превозвача, изгълнявал частта от превоза, по време на която е възникнало обстоятелството, породило иска.
3. Когато при превози, изгълнявани от последователни превозвачи, превозвачът, който е трябвало да достави багажа или транспортното средство, е вписан с негово съгласие в багажната разписка или в товарното писмо, срещу него може да бъде предявен съдебен иск в съответствие с параграф 2, дори ако той не е получил багажа или транспортното средство.
4. Съдебният иск за възстановяване на сума, платена съгласно договора за превоз, може да бъде предявен срещу превозвача, получил тази сума, или срещу онзи, в полза на когото тя е била получена.
5. Съдебният иск може да бъде предявен срещу превозвач, различен от превозвачите, посочени в параграфи 2 и 4, когато е подаден като обратен иск или като възражение за недопустимост пред инстанцията по главен иск, основан на същия договор за превоз.
6. Доколкото настоящите единни правила се прилагат по отношение на превозвача подизпълнител, срещу него също може да бъде предявен съдебен иск.
7. Ако ишецът може да избира между няколко превозвачи, неговото право на избор се погасява от момента, в който съдебният иск бъде предявен срещу един от тях; това важи също, ако ишецът може да избира между един или повече превозвачи и превозвач подизпълнител.

Член 58

Погасяване на правото на иск в случай на смърт и наранявания

1. Всяко право на съдебен иск на правоимащия, основано на отговорността на превозвача в случай на смърт или на наранявания на пътници, се погасява, ако в срок от дванайсет месеца, считано от узнаването за вредата, той не сигнализира за произшествието, станало с пътника, на един от превозвачите, пред които може да бъде предявена рекламация в съответствие с член 55, параграф 1. Когато правоимащият сигнализира устно за произшествието на превозвача, последният трябва да му издаде удостоверение за това устно уведомление.
2. Правото на иск обаче не се погасява, ако:
 - а) в срока, предвиден в параграф 1, правоимащият е предявил рекламация пред един от превозвачите, посочени в член 55, параграф 1;
 - б) в срока, предвиден в параграф 1, отговорният превозвач е бил уведомен по друг път за произшествието, станало с пътника;
 - в) за произшествието не е било сигнализирано или е било сигнализирано със закъснение поради обстоятелства, които не се дължат на правоимащия;
 - г) правоимащият докаже, че произшествието е предизвикано от грешка на превозвача.

Член 59

Погасяване на правото на иск по превода на багаж

1. Приемането на багажа от правоимащия погасява правото на всякакъв иск срещу превозвача, породено от договора за превоз, в случай на частично изгубване, повреждане или забавяне на доставянето.
2. Правото на иск обаче не се погасява:
 - а) в случай на частично изгубване или повреждане, ако:
 1. изгубването или повреждането е констатирано в съответствие с член 54 преди получаването на багажа от правоимащия;
 2. констатацията, която е трябвало да се извърши в съответствие с член 54, не е била извършена единствено по вина на превозвача;
 - б) в случай на невяна вреда, чието съществуване е установено след приемането на багажа от правоимащия, ако той:
 1. поиска констатация в съответствие с член 54 веднага след откриването на вредата и най-късно в срок три дни след получаването на багажа; и
 2. докаже освен това, че вредата е възникнала между приемането на багажа за превоз от превозвача и доставянето;
 - в) в случай на забавяне на доставянето, ако правоимащият е предявил в срок от два дни и един ден правата си пред един от превозвачите, посочени в член 56, параграф 3;
 - г) ако правоимащият докаже, че вредата произтича от грешка на превозвача.

Член 60

Давност

1. Исковете за обезщетяване на вреди и загуби, основани на отговорността на превозвача в случай на смърт и на наранявания на пътници, са с давност:
 - а) за пътника — три години, считано от деня след произшествието;
 - б) за другите правоимащи — три години, считано от деня след смъртта на пътника, без при това този срок да може да превишава пет години, считано от деня след произшествието.

2. Другите искове, породени от договора за превоз, са с давност една година. Давността обаче е две години, ако се отнася за иск по вреда, произтичаща от действие или бездействие, извършено било с умисъл да се причини такава вреда, било непредпазливо и със съзнанието, че такава вреда вероятно ще произтече.
3. Давността, предвидена в параграф 2, тече за делото:
 - а) за обезщетение за пълно изгубване: от четиринайсетия ден след изтичането на срока, предвиден в член 22, параграф 3;
 - б) за обезщетение за частично изгубване, повреждане или забавяне на доставянето: от деня, в който доставянето се е състояло;
 - в) във всички други случаи по отношение на превоза на пътниците: от деня на изтичане на валидността на документа за превоз.

Денят, посочен като начален за давността, никога не е включен в срока

4. [...]
5. [...]
6. Извън това преустановяването и прекратяването на давността се регламентират от националното право.

ДЯЛ VII

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ПРЕВОЗВАЧИТЕ

Член 61

Поделение на превозната цена

1. Всеки превозвач е длъжен да изплати на заинтересованите превозвачи полагаемата им се част от цена на превоз, която той е събрал или която би трябвало да събере. Условието на плащане се определят със споразумение между превозвачите.
2. Член 6, параграф 3, член 16, параграф 3 и член 25 се прилагат също за взаимоотношенията между последователни превозвачи.

Член 62

Право на обратен иск

1. Превозвачът, платил обезщетение по силата на настоящите единни правила, има право на обратен иск срещу превозвачите, участвали в превоза, съгласно следните разпоредби:
 - а) превозвачът, причинил вредата, е единствено отговорен за нея;
 - б) когато вредата е причинена от няколко превозвачи, всеки от тях отговаря за причинената от него вреда; ако разграничението е невъзможно, обезщетението се разпределя между тях в съответствие с буква в);
 - в) ако не може да бъде доказано кой от превозвачите е причинил вредата, обезщетението се разпределя между всички превозвачи, участвали в превоза, с изключение на онези, които докажат, че вредата не е била причинена от тях; разпределението е пропорционално на частта от превозната цена, която се полага на всеки от превозвачите.
2. При несъстоятелност на един от тези превозвачи тежестта му и незаплатена от него част се разпределя между всички други превозвачи, участвали в превоза, пропорционално на частта от превозната цена, която се полага на всеки от тях.

Член 63

Процедура при обратни искове

1. Основателността на плащането, извършено от превозвача, който предявява обратен иск в съответствие с член 62, не може да бъде оспорвана от превозвача, срещу когото е предявен обратният иск, когато обезщетението е определено по съдебен ред и когато този последен превозвач, надлежно призован, е можел да встъпи в процеса. Съдът, сезиран по главния иск, определя сроковете, дадени за връчване на призовката и за встъпване в процеса.

2. Превозвачът, който упражнява правото си на обратен иск, трябва да изложи пред една и съща инстанция исковата си молба срещу всички превозвачи, с които не е постигнал споразумение, под страх да изгуби правото си на обратен иск срещу онези, които не е призовал.
3. Съдът трябва да се произнесе с едно и също решение по всички обратни иски, по които е сезиран.
4. Превозвачът, който иска да предяви правото си на обратен иск, може да сезира правораздавателните органи на държавата, на чиято територия се намира седалището на един от превозвачите, участвали в превоза, или неговият филиал, или агенцията, сключила договора за превоз.
5. Когато искът трябва да бъде предявен срещу няколко превозвачи, превозвачът, който упражнява правото на обратен иск, може да избере между правораздавателните органи, компетентни по смисъла на параграф 4, съда, пред който да подаде обратния си иск.
6. Обратни иски не могат да бъдат подавани пред инстанцията, която разглежда иск за обезщетение, предявен от правоимащия по договора за превоз.

Член 64

Споразумения относно обратните иски

Превозвачите са свободни да договорят помежду си разпоредби, които се отклоняват от членове 61 и 62.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО ЗАДЪЛЖИТЕЛНО СЕ ПРЕДОСТАВЯ ОТ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И/ИЛИ ПРОДАВАЧИТЕ НА БИЛЕТИ**Част I: Информация преди пътуването**

Общи условия, приложими към договора

Разписания и условия за най-бързо пътуване

Разписания и условия за най-ниски тарифи

Достъпност, условия за достъп и наличие във влаковете на улеснения за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност

Достъпност и условия за достъп за велосипеди

Наличие на места за пушачи и непушачи, първа и втора класа, както и кушет-вагони и спални вагони

Дейности, които е възможно да нарушат или забавят услугите

Наличие на услуги във влаковете

Процедура за издирване на изгубен багаж

Процедура за подаване на жалби.

Част II: Информация по време на пътуването

Услуги във влаковете

Следваща гара

Закъснения

Основни връзки

Информация, свързана със сигурността и безопасността.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МИНИМАЛНИ СТАНДАРТИ ЗА КАЧЕСТВО НА УСЛУГИТЕ

Информация и билети

Точност на транспортните услуги и общи принципи за преодоляване на смущенията на услугите

Отменяне на транспортните услуги

Чистота на подвижния състав и гаровите съоръжения (качество на въздуха във вагоните, хигиена на санитарните възли и т.н.)

Проучване на удовлетвореността на потребителите

Разглеждане на жалбите, възстановяване на суми и обезщетяване за неизпълнение на стандартите за качество на услугите

Предоставяне на помощ за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1372/2007 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 23 октомври 2007 година****за изменение на Регламент (ЕО) № 577/98 на Съвета относно организацията на извадково изследване на работната сила в Общността****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 285, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽¹⁾,

като имат предвид, че:

(1) В съответствие с Лисабонската стратегия и както бе потвърдено в средносрочния преглед на тази стратегия през 2005 г., Европа трябва в още по-голяма степен да насочи политиките си към растеж и заетост, за да постигне целите от Лисабон.

(2) Развитието на Общността и функционирането на вътрешния пазар увеличават потребността от съпоставими данни, позволяващи да се установи въздействието на структурата и разпределението на заплатите върху пазара на труда, особено като средство за анализиране на напредъка по отношение на икономическото и социалното сближаване.

(3) За да осъществи поставените ѝ задачи, Комисията се нуждае от данни за класифицирането на заплатите по социално-икономически характеристики, както и по отношение на различните форми на платен труд, които са важни за анализа и разбирането на трудовия пазар и на измененията в структурата на работната сила. Във връзка с това е широко застъпено становището, че наличието на данни за заплатите по децили, свързани с другите характеристики на заетостта, предлага преимущества.

(4) Изследването на работната сила на Общността представлява първият и най-авторитетен референтен източник за информация относно трудовия пазар в Европейския съюз, а информацията за заплатите като една от основните променливи, обясняващи поведението на трудовия пазар, следва да

се превърне в стандартен елемент на това изследване, за да придаде по-голяма завършеност на анализа на трудовите пазари.

(5) Статистическият програмен комитет, създаден с Решение 89/382/ЕИО, Евратом на Съвета ⁽²⁾, беше консултиран в съответствие с член 3 от посоченото решение.

(6) Следователно Регламент (ЕО) № 577/98 на Съвета ⁽³⁾ следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 577/98 се изменя, както следва:

1. В член 4, параграф 1 точка 1 се заменя със следния текст:

„1. заплати от основната работа;“

2. Член 6 се заменя със следния текст:

„Член 6

Предаване на резултатите

В срок от дванадесет седмици от края на референтния период държавите-членки предават на Евростат резултатите от изследването без директни идентификатори.

При използване на административни данни за предоставяне на данни, съответстващи на характеристиката на изследването, обозначена като „заплати от основната работа“, посочените данни може да се изпращат на Евростат в срок от двадесет и един месеца от края на референтния период.“

⁽¹⁾ Становище на Европейския парламент от 10 юли 2007 г. (все още не публикувано в Официален вестник) и Решение на Съвета от 9 октомври 2007 г.

⁽²⁾ ОВ L 181, 28.6.1989 г., стр. 47.

⁽³⁾ ОВ L 77, 14.3.1998 г., стр. 3. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 2257/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 336, 23.12.2003 г., стр. 6).

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2007 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. PÖTTERING

За Съвета
Председател
M. LOBO ANTUNES

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2007/58/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 октомври 2007 година

за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 31 юли 2007 г. ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. за развитие на железниците в Общността ⁽⁴⁾ имаше за цел да улесни приспособяването на железопътната мрежа на Общността към изискванията на единния пазар и да подобри нейната ефикасност.

(2) Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси

за ползване на железопътната инфраструктура ⁽⁵⁾ се отнася до принципите и процедурите, които да се прилагат при определяне и събиране на такси за железопътната инфраструктура и разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура.

(3) В своята Бяла книга „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“ Комисията обяви намерението си да продължи изграждането на вътрешния пазар в областта на железопътните услуги, като предложи отварянето на пазара за международни услуги за превоз на пътници.

(4) Целта на настоящата директива е да уреди отварянето на пазара за международни услуги за железопътен превоз на пътници в рамките на Общността, поради което не следва да се отнася до услуги между държава-членка и трета страна. Освен това държавите-членки следва да могат да изключат от обхвата на настоящата директива услуги за транзит през Общността.

(5) Състоянието на международните железопътни услуги в момента е твърде разнородно. Услугите на далечни разстояния (например нощни влакове) са в затруднение и много от тях в последно време бяха спрени от предлагашите ги железопътни предприятия с цел ограничаване на загубите. От друга страна, пазарът на международни високоскоростни услуги отбеляза рязко увеличение на трафика и ще продължи интензивното си развитие с удвояването и свързването на трансевропейската високоскоростна мрежа до 2010 г. Въпреки това и в двата случая съществува силен конкурентен натиск от страна на нискотарифните авиокомпани. Следователно е изключително важно да бъдат насърчавани нови инициативи чрез поощряване на конкуренцията между железопътните предприятия.

⁽¹⁾ ОВ С 221, 8.9.2005 г., стр. 56.

⁽²⁾ ОВ С 71, 22.3.2005 г., стр. 26.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 460), Обща позиция на Съвета от 24 юли 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 30), Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Законодателна резолюция на Европейския парламент от 25 септември 2007 г. и Решение на Съвета от 26 септември 2007 г.

⁽⁴⁾ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344).

⁽⁵⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

- (6) Не е възможно да бъде отворен пазарът за международни услуги за превоз на пътници без подробни разпоредби за достъп до инфраструктурата, съществен напредък в оперативната съвместимост и стриктна рамка за безопасността на железопътния транспорт на национално и европейско равнище. Всички тези елементи вече са налице след транспонирането на Директива 2001/12/ЕО ⁽¹⁾ на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета, Директива 2004/51/ЕО ⁽²⁾ на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета, Директива 2001/13/ЕО ⁽³⁾ на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета, Директива 2001/14/ЕО и Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за безопасността на железопътния транспорт на Общността ⁽⁴⁾ Необходимо е тази нова регулаторна рамка да бъде подкрепена с установена и утвърдена практика преди предложената дата за отваряне на пазара за международни услуги за превоз на пътници. Това ще изисква известно време. Следователно целевата дата за отваряне на пазара следва да се насрочи за 1 януари 2010 г.
- (7) Броят на железопътните услуги без междинни спирки е твърде ограничен. При пътувания с междинни спирки е много важно да бъде позволено на новите пазарни оператори да вземат и оставят пътници по маршрута, за да се осигури реална възможност за икономическа жизнеспособност на тези дейности и да се избегне поставянето на потенциалните конкуренти в неблагоприятно положение спрямо съществуващите оператори, които имат право да вземат и оставят пътници по маршрута. Това право не бива да нарушава националната и общностната уредба относно политиката на конкуренция.
- (8) Въвеждането на нови международни услуги с открит достъп, които включват междинни спирки, не би следвало да се използва за отваряне на пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници, а да обхваща само второстепенни за международния маршрут спирки. В този смисъл следва да се въведат услуги, чиято основна цел е превоз на пътници по международен маршрут. При определяне дали това е основната цел на услугата следва да се отчитат критерии, като дял на оборота, както и на обема, реализирани в резултат на вътрешен или международен превоз на пътници, и разстояние, което се покрива от услугата. Това определяне следва да се извършва от съответния национален регулиращ орган по искане на заинтересована страна.
- (9) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт ⁽⁵⁾, дава възможност на държавите-членки и местните власти да възлагат договори за обществени услуги. Тези договори могат да включват изключителни права за предоставяне на някои услуги. Необходимо е следователно да се гарантира, че разпоредбите на посочения регламент са съвместими с принципа на отваряне на международните услуги за превоз на пътници за конкуренция.
- (10) Отварянето на международните услуги за превоз на пътници за конкуренция, което включва правото да се вземат пътници от всяка гара по маршрута на международна услуга и да се оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка, може да има последици за организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по силата на договор за обществени услуги. Държавите-членки следва да имат възможността да ограничат правото на достъп до пазара в случаите, когато това право би нарушило икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и когато съответният регулиращ орган, посочен в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, е дал одобрение въз основа на обективен икономически анализ, след отправено искане от компетентните органи, възложили договора за обществени услуги.
- (11) Някои държави-членки вече са пристъпили към отваряне на пазара на услугите за железопътен превоз на пътници чрез прозрачни и открити тържни процедури за предоставяне на някои от тези услуги. Те не следва да се задължават да предоставят напълно открит достъп за международните услуги за превоз на пътници, тъй като тази конкуренция за правото на ползване на определени железни пътища дава достатъчна представа за пазарната стойност на предлагането на тези услуги.
- (12) Оценката за това, дали би могло да се наруши икономическото равновесие на договора за обществени услуги, следва да се основава на предварително определени критерии, като например въздействието върху рентабилността на услугите, предмет на договора за обществени услуги, включително ефектът върху нетната себестойност за възложилите договора компетентен обществен орган, върху потребителското търсене, ценообразуването на билетите, правилата за издаване на билетите, разположението и броя на спирките от двете страни на границата, разписанието и честотата на предлаганата нова услуга. Съобразявайки се с тази оценка и решението на съответния регулиращ орган, държавите-членки могат да разрешат, изменят или откажат искането за право на достъп до международна услуга за превоз на пътници, включително да наложат такси на оператора на новата международна услуга за превоз на пътници, въз основа на икономическия анализ и в съответствие с правото на Общността и принципите на равнопоставеност и недопускане на дискриминация.

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164.

⁽³⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.

⁽⁴⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁽⁵⁾ Виж стр. 1 от настоящия брой на Официален вестник.

- (13) С оглед допринасяне за осъществяването на услуги за превоз на пътници по линии, изпълняващи задължение за обществени услуги, държавите-членки следва да могат да упълномощат органите, отговарящи за тези услуги, да налагат такса върху услугите за превоз на пътници, попадащи в тяхната компетентност. Тази такса следва да допринася за финансирането на задълженията за обществени услуги, предвидени в договори за обществени услуги, сключени в съответствие с общностното право. Тя следва да се налага в съответствие с общностното право, и по-специално принципите на справедливост, прозрачност, недискриминация и пропорционалност.
- (14) Регулиращият орган следва да извършва дейността си така, че да избягва всякакви конфликти на интереси и всякаква възможна връзка с възлагането на разглеждания договор за обществени услуги. В частност ако поради причини от организационно или юридическо естество той е тясно свързан с компетентния орган, участвал във възлагането на разглеждания договор за обществени услуги, неговата функционална независимост следва да бъде гарантирана. Необходимо е компетентните на регулиращия орган да се разширят с оглед определяне целта на дадена международна услуга и, когато е уместно, оценяване на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги.
- (15) Настоящата директива бележи по-нататъшен етап в отварянето на железопътния пазар. Някои държави-членки вече са отворили пазара за международни услуги за превоз на пътници на тяхна територия. В този смисъл не следва да се разбира, че настоящата директива поражда задължения за тези държави-членки да предоставят преди 1 януари 2010 г. права на достъп на железопътни предприятия, лицензирани в друга държава-членка, където подобни права не са предоставени.
- (16) С оглед насърчаване на инвестициите за услугите, използващи специализирана инфраструктура, например високо-скоростни железопътни линии, заявителите е необходимо да имат възможност да планират и да изискват правна сигурност, отразяваща вложените значителни дългосрочни инвестиции. Следователно за такива предприятия трябва да е възможно при нормални условия да сключват рамкови споразумения със срок до 15 години.
- (17) Националните регулиращи органи следва да обменят информация въз основа на член 31 от Директива 2001/14/ЕО и, където е необходимо в отделни случаи, да съгласуват принципите и практиките за оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е нарушено. Те следва постепенно да разработват указания въз основа на придобития опит.
- (18) Прилагането на настоящата директива следва да бъде оценено въз основа на доклад, който Комисията да представи две години след датата на отваряне на пазара за международните услуги за превоз на пътници. Този доклад следва също така да съдържа оценка на развитието на пазара, включително готовността за по-нататъшно отваряне на пазара на железопътни услуги за превоз на пътници. В доклада Комисията следва да включи анализ на различните модели за организация на този пазар и на въздействието на настоящата директива върху договорите за обществени услуги и тяхното финансиране. При това Комисията следва да отчете изпълнението на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и вътрешно присъщите различия между държавите-членки (гъстота на мрежите, брой на пътниците, средни разстояния на пътуванията). В доклада си Комисията следва, когато е уместно, да предложи допълнителни мерки за улесняване на отварянето на пазара и да направи оценка на въздействието на такива мерки.
- (19) Мерките, необходими за изпълнение на директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (20) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да адаптира приложенията към споменатите директиви. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на тези директиви, те следва да бъдат приети в съответствие процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (21) Държава-членка, която няма железопътна система, нито планира да има такава в непосредствено бъдеще, би се обвързала с несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонира и прилага директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО. Следователно, докато нямат железопътна система, такива държави-членки следва да бъдат освободени от задължението да транспонират и прилагат тези директиви.
- (22) Доколкото целта на настоящата директива, а именно развитието на железопътния транспорт на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки предвид необходимостта да се осигурят справедливи и недискриминационни условия на достъп до инфраструктурата и да се отчете очевидно международният характер на експлоатацията на значителни участъци от железопътните мрежи, и следователно може, поради необходимостта от съгласувани наднационални действия, да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (23) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество ⁽²⁾ държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да осигурят публичен достъп до тях.

(1) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

(2) ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

(24) Директиви 91/440/ЕИО и 2001/14/ЕО следва да бъдат съответно изменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 91/440/ЕИО се изменя, както следва:

1. в член 2 се добавя следният параграф:

„4. Държавите-членки могат да изключат от обхвата на настоящата директива всяка железопътна услуга, извършвана транзитно през Общността, чиито начална и крайна точка се намират извън територията на Общността.“;

2. четвъртото тире от член 3 се заличава;

3. в член 3 след петото тире се създава следното тире:

„— „международна услуга за превоз на пътници“ означава пътническа услуга, при която влакът пресича границата на поне една държава-членка и чието основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави-членки; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат поне една граница.“;

4. в член 3 след шестото тире се създава следното тире:

„— „транзит“ означава пресичане на територията на Общността, което се извършва без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Общността.“;

5. първото тире от член 5, параграф 3 се заличава;

6. в член 8, параграф 1 се заличават думите „и международни обединения“;

7. член 10, параграф 1 се заличава;

8. в член 10 се създават следните параграфи:

„3а. Железопътни предприятия, които попадат в приложното поле на член 2, получават не по-късно от 1 януари 2010 г. право на достъп до инфраструктурата на всички държави-членки с цел извършване на международни услуги за превоз на пътници. При извършване на международна услуга за превоз на пътници железопътните предприятия имат право да вземат пътници от всяка гара, разположена по международния маршрут, и да ги оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка.

Правото на достъп до инфраструктурата на държавите-членки, за които делът от международния превоз на пътници с влак представлява повече от половината от пътническия поток на железопътните предприятия в тази държава-членка, се предоставя не по-късно от 1 януари 2012 г.

Регулиращият орган или органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, определят дали основната цел на услугата е превозът на пътници между гари, разположени в различни държави-членки, след отправено искане от съответните компетентни органи и/или заинтересовани железопътни предприятия.

3б. Държавите-членки могат да ограничат правото на достъп, определено в параграф 3а, за услуги между начална и крайна точка, които са предмет на един или повече договори за обществени услуги съгласно действащото законодателство на Общността. Това ограничение може да няма за резултат ограничаване на правото да се вземат пътници от всяка гара, разположена по маршрута на международна услуга, и да се оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка, освен когато упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги.

Регулиращият орган или органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, определят дали икономическото равновесие би било нарушено въз основа на обективен икономически анализ и предварително определени критерии, след отправено искане от:

- компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;
- всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по настоящия член;
- управителя на инфраструктурата; или
- железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които извършват обществените услуги, предоставят на съответния регулиращ орган или органи информацията, която по разумно усмотрение е необходима за вземането на решение. Регулиращият орган се запознава с предоставената информация, като се допитва до всички заинтересовани страни, ако е необходимо, и уведомява заинтересованите страни за своето мотивирано решение в рамките на предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от два месеца след получаване на цялата необходима информация. Регулиращият орган излага мотивите за своето решение и уточнява срока и условията, при които:

- съответният компетентен орган или компетентни органи;
- управителя на инфраструктурата;

— железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги; или

— железопътното предприятие, което иска достъп,

могат да поискат преразглеждане на решението.

Зв. Държавите-членки могат също да ограничат правото да се вземат и оставят пътници на гари в една и съща държава-членка по маршрута на международна услуга за превоз на пътници, когато изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено с договор за концесия, сключен преди 4 декември 2007 г. на основата на справедлива състезателна процедура и при спазване на съответните принципи на правото на Общността. Това ограничение може да продължи толкова, колкото е първоначалният срок на договора, или 15 години, според това кой от двата срока е по-кратък.

Зг. Разпоредбите на настоящата директива не изискват дадена държава-членка да предоставя преди 1 януари 2010 г. правото на достъп, посочено в параграф 3а, на железопътни предприятия и техните пряко или косвено контролирани дъщерни дружества, лицензирани в държава-членка, в която не се предоставят права на достъп от подобно естество.

Зд. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че посочените в параграфи 3б, 3в и 3г решения подлежат на съдебен контрол.

Зе. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3б, държавите-членки могат, при определените в настоящия член условия, да разрешат на органа, отговарящ за железопътния транспорт на пътници, да обложи с такса железопътните предприятия, осигуряващи услуги за превоз на пътници за експлоатацията на маршрути, попадащи в компетентността на този орган и които се експлоатират между две гари в съответната държава-членка.

В този случай железопътните предприятия, предоставящи национални или международни транспортни услуги за железопътен превоз на пътници, подлежат на облагане със същата такса за експлоатирането на маршрутите, които попадат в компетентността на този орган.

Таксата е предназначена да компенсира органа за задълженията за обществени услуги, установени в договора за обществени услуги, сключен в съответствие с общностното право. Приходите от такива такси, платени като компенсация, не могат да превишават необходимото за пълното или частичното покриване на разходите по изпълнение на съответните задължения за обществени услуги, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

Таксата се налага в съответствие с правото на Общността и зачита принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност, в частност между средната цена на услугата за пътника и размера на таксата. Общо наложените съгласно настоящия параграф такси

не бива да застрашават икономическата жизнеспособност на транспортната услуга за железопътен превоз на пътници, за която са наложени.

Съответните органи съхраняват информацията, необходима за проследяване на произхода на таксите и тяхното използване. Държавите-членки предоставят тази информация на Комисията.“;

9. член 10, параграф 8 се заменя със следното:

„8. Най-късно до 1 януари 2009 г. Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за прилагането на настоящата директива.

В този доклад се разглеждат:

— прилагането на настоящата директива в държавите-членки, и по-специално въздействието ѝ в държавите-членки, както е посочено в параграф 3а, втора алинея, и ефективната работа на отделните органи;

— развитието на пазара, в частност тенденциите в международния трафик, дейностите и пазарният дял на всички пазарни оператори, включително новите участници.“;

10. в член 10 се добавя следният параграф:

„9. Най-късно до 31 декември 2012 г. Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за прилагането на разпоредбите на параграфи 3а—3е.

Прилагането на настоящата директива се оценява въз основа на доклад, представен от Комисията в срок две години от датата на отваряне на пазара на международни услуги за превоз на пътници.

В доклада се съдържа оценка на развитието на пазара, включително готовността за по-нататъшно отваряне на железопътния пазар. В доклада си Комисията прави анализ на различните модели за организация на този пазар и на въздействието на настоящата директива върху договорите за обществени услуги и тяхното финансиране. При това Комисията следва да отчита изпълнението на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (*) и вътрешно присъщите различия между държавите-членки (гъстота на мрежите, брой на пътниците, средни разстояния на пътуванията). В доклада си Комисията следва, когато е уместно, да предложи допълнителни мерки за улесняване на отварянето на пазара и да направи оценка на въздействието на тези мерки.

(*) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.“

11. член 11, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с адаптирането на нейните приложения, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11а, параграф 3.“;

12. член 11а, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.“;

13. в член 15 се добавя следната алинея:

„Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, доколкото на тяхната територия няма установена железопътна система.“

Член 2

Директива 2001/14/ЕО се изменя, както следва:

1. в член 1, параграф 3 се добавя следната буква:

„д) транспортни дейности под формата на железопътни услуги, които се извършват транзитно през Общността.“;

2. в член 2 се добавя следната буква:

„н) „транзит“ означава пресичане на територията на Общността, което се извършва без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Общността.“;

3. в член 13 се добавя следният параграф:

„4. Когато даден кандидат възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед извършване на международни услуги за превоз на пътници съгласно определението в член 3 от Директива 91/440/ЕИО, той уведомява съответните управители на инфраструктури и регулиращи органи. С цел да даде възможност за определяне целта на международната услуга да се превозват пътници между гари, разположени в различни държави-членки, и възможните икономически последици за вече съществуващите договори за обществени услуги, регулиращите органи следят да бъде уведомен всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници, определени в договор за обществени услуги, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничава достъпа по член 10, параграф 3б от Директива 91/440/ЕИО, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази международна услуга за превоз на пътници.“;

4. член 17, параграф 5 се заменя със следното:

„5. Рамковите споразумения по принцип се сключват за срок пет години и могат да бъдат подновени за срокове, равни на първоначалната им продължителност. В особени случаи

управителят на инфраструктурата може да приеме по-къси или по-дълги срокове. Всеки срок, по-дълъг от пет години, се обосновава с наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове.

5а. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 24, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от кандидата, рамковите споразумения могат да се сключват за срок 15 години. Период, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато съществува широкомащабна и дългосрочна инвестиция, и по-специално когато такава инвестиция е обвързана с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

В този случай кандидатът може да поиска подробно определяне на характеристиките на капацитета — в това число честота, обем и качество на влаковите маршрути, — които ще се предоставят на кандидата за срока на рамковото споразумение. Управителят на инфраструктурата може да ограничи запазен капацитет, който за срок не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата стойност, определена в член 27.

От 1 януари 2010 г. може да се изготви първоначално рамково споразумение за срок 5 години, който може да се поднови еднократно, на основата на характеристики на капацитета, използвани от кандидатите, извършващи услуги преди 1 януари 2010 г., за да се отчетат специалните инвестиции или съществуващите търговски договори. Регулиращият орган, посочен в член 30, разрешава влизането в сила на такова споразумение.“;

5. преди последното изречение на член 30, параграф 1 се добавя следното изречение:

„Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за обществени услуги.“;

6. член 34, параграф 3 се заменя със следното:

„3. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с адаптирането на нейните приложения, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 3.“;

7. член 35, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.“;

8. в член 38 се добавя следната алинея:

„Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, доколкото на тяхната територия няма установена железопътна система.“

Член 3

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива най-късно до 4 юни 2009 г. Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Разпоредбите на точки 2, 5, 6 и 7 от член 1 се прилагат от 1 януари 2010 г.

Член 4

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2007 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. PÖTTERING

За Съвета
Председател
M. LOBO ANTUNES

ДИРЕКТИВА 2007/59/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 23 октомври 2007 г.****за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 31 юли 2007 г. ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността ⁽⁴⁾ изисква управителите на железопътни инфраструктури и железопътните предприятия да внедрят свои системи за управление на безопасността, така че железопътната система да може да постигне най-малкото общите цели за безопасност и съответствие с националните правила и изисквания за безопасност, определени в техническите спецификации за оперативна съвместимост („ТСОС“), и да се прилагат съответните части от общите методи за безопасност. Системите за управление на безопасността предвиждат, наред с други неща, програми и системи за обучение на персонала, които гарантират поддържане на компетентността му и точното изпълнение на функциите му
- (2) Директива 2004/49/ЕО предвижда, че за да получи достъп до железопътна инфраструктура, съответното железопътно предприятие следва да притежава сертификат за безопасност.
- (3) Съгласно Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ⁽⁵⁾, считано от 15 март 2003 г. лицензираните железопътни предприятия са получили право на достъп до трансевропейската мрежа за превози на товари за извършване на международни железопътни услуги за превоз на

товари, а от 2007 г. най-късно ще имат право на достъп до цялата мрежа за извършване на вътрешни и международни услуги за превоз на товари. Постепенното разширяване на правата на достъп неминуемо ще доведе до по-интензивно движение на машинисти отвъд националните граници. В резултат на това ще нарасне търсенето на машинисти, обучени и имащи право да работят в повече от една държава-членка.

- (4) Проучване на Комисията от 2002 г. показва, че законите на държавите-членки относно условията за сертифициране на машинисти се различават значително. В такъв случай следва да се приемат правила на Общността относно сертифицирането на машинисти, които да премахнат тези разлики, като същевременно запазят настоящото високо ниво на безопасност на железопътната система в Общността.
- (5) Съответните правила на Общността следва също да допринасят за осъществяване на политиките на Общността по отношение на свободното движение на работници, свободата на установяване и свободното предоставяне на услуги в контекста на общата транспортна политика, като същевременно се избягва каквото и да било нарушаване на конкуренцията.
- (6) Целта на тези общи разпоредби е най-вече да улеснят движението на машинистите от една държава-членка в друга, но също така и движението им от едно железопътно предприятие в друго, както и да улеснят като цяло признаването на хармонизираните допълнителни удостоверения от всички заинтересовани страни в железопътния сектор. За тази цел е особено важно разпоредбите да предвиждат минимални изисквания, на които да отговарят кандидатите, за да получат свидетелство или хармонизирано допълнително удостоверение.
- (7) Настоящата директива следва и в голяма степен се основава на историческото съвместно споразумение, сключено между Европейската федерация на транспортните работници (ETF) и Общността на европейските железници (CER) за определени аспекти на условията на труд на мобилните работници, които участват в интероперативни трансгранични съобщения ⁽⁶⁾.
- (8) Дори в случай че държава-членка изключи от обхвата на настоящата директива машинисти, работещи изключително в рамките на определени категории железопътни системи, мрежи и инфраструктура, това не следва да ограничава по никакъв начин задължението на тази държава-членка за зачитане на валидността на свидетелствата на територията на Европейския съюз или на хармонизираните допълнителни удостоверения в рамките на съответната инфраструктура.

⁽¹⁾ ОВ С 221, 8.9.2005 г., стр. 64.

⁽²⁾ ОВ С 71, 22.3.2005 г., стр. 26.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 464), Обща позиция на Съвета от 14 септември 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 42), Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Законодателна резолюция на Европейския парламент от 25 септември 2007 г. и Решение на Съвета от 26 септември 2007 г.

⁽⁴⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁽⁵⁾ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344).

⁽⁶⁾ ОВ L 195, 27.7.2005 г., стр. 18.

- (9) Изискванията следва да включват най-малко минималната възраст за управление на влак, физическата и професионалната психологическа пригодност, професионалният опит и познания по определени въпроси, свързани с управление на влак, както и познаване на инфраструктурите, в които ще се работи, и използвания в тях език.
- (10) С цел увеличаване на рентабилността, обучението, което машинистите трябва да преминават, за да получат хармонизирано допълнително удостоверение, следва да се съсредоточи, доколкото е възможно и желателно с оглед на безопасността, върху конкретните услуги, които ще бъдат извършвани от тях, като например маневриране, услуги по поддръжката, услуги, свързани с превоз на пътници или товари. При оценяване на прилагането на настоящата директива Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“) следва да прецени необходимостта от изменение на изискванията за обучение, посочени в приложението, така че по-добре да отразяват нововъзникващата структура на пазара.
- (11) Самите железопътни предприятия и управители на инфраструктури, издаващи хармонизирани допълнителни удостоверения, могат да предоставят обучение за придобиване на общи професионални знания, езикови познания, знания за подвижния състав и инфраструктурите. Все пак, що се отнася до изпитите, следва да се избягва конфликтът на интереси, без да се изключва възможността изпитваният да е част от железопътното предприятие или управител на инфраструктурата, издаващи хармонизираното допълнително удостоверение.
- (12) В съответствие с член 13, параграф 4 от Директива 2004/49/ЕО железопътните предприятия и управителите на инфраструктури отговарят за нивото на подготовка на своите машинисти. За тази цел при набиране на нови машинисти железопътните предприятия и управителите на инфраструктури следва да отчетат подготовката и квалификацията, придобити преди това в съответствие с член 13, параграф 3 от посочената директива. Важно е също така да се вземат мерки, за да се гарантира, че са обучени достатъчен брой машинисти. В този контекст обаче е необходимо да бъдат взети мерки направените от железопътните предприятия или от управителите на инфраструктури инвестиции за обучението на машиниста да не водят до неоснователно облагодетелстване на друго железопътно предприятие или управител на инфраструктура в случаите, когато този машинист доброволно напуска първото железопътно предприятие или управител на инфраструктура. Тези мерки могат да бъдат от всякакъв характер, например национално законодателство, колективни трудови договори, договорни клаузи, които обвързват машинистите и техните работодатели, или споразумения, уреждащи условията за преминаване на машинисти от едно предприятие в друго, при условие че машинистите са страна по тези споразумения.
- (13) Изискванията за компетентност на персонала и условията за опазване на здравето и безопасност се определят в контекста на директивите за оперативна съвместимост, и по-специално като част от ТСОС „Управление на движението и експлоатацията“. Необходимо е да се осигури съгласуваност между тези ТСОС и приложенията към настоящата директива. Комисията ще постигне това чрез изменението или адаптирането на съответната ТСОС към настоящата директива и приложенията към нея, като използва процедурите, предвидени в Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ⁽¹⁾ и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система ⁽²⁾.
- (14) За да се увеличат свободата на движение на работниците и безопасността на общностните железници, следва да се отдели специално внимание на другите членове на екипажа по локомотивите и влаковете, които осъществяват критични за безопасността функции. Следователно държавите-членки следва да гарантират, че другите членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции, отговарят на минималните стандарти, заложили в ТСОС за експлоатацията и управлението на движението. Като отчита националните планове за въвеждане, които следва да бъдат нотифицирани от държавите-членки във връзка с изпълнението на ТСОС, Агенцията следва да определи възможностите за сертифицирането на другите членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции, и да направи оценка на въздействието на различните варианти. Комисията следва да внесе, ако е целесъобразно, предложение относно условията и процедурите за сертифицирането на другите членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции на локомотиви и влакове.
- (15) Изискванията относно свидетелствата и хармонизираните допълнителни удостоверения, определени в настоящата директива, следва да се отнасят единствено до правните условия, които дават право на машиниста да управлява влак. Всички други правни изисквания, съвместими със законодателството на Общността и прилагани по недискриминационен начин, които се отнасят до железопътни предприятия, управители на инфраструктури и подвижен състав, следва също да бъдат спазени, за да може даден машинист да управлява влак в рамките на определена инфраструктура.
- (16) Настоящата директива следва да не влиза в противоречие с прилагането на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на такива данни ⁽³⁾ и на Регламент (ЕО) № 45/2001 г. на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. за защита на лицата по отношение на обработката на лични данни от институциите и органите на Общността и свободното движение на такива данни ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).

⁽²⁾ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията.

⁽³⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

- (17) За да се гарантира необходимата еднообразност и прозрачност, Общността следва да установи взаимно признат от държавите-членки единен модел за сертифициране, удостоверяващ, че машинистите отговарят на определени минимални условия, както и че притежават професионална квалификация и езикови познания, като остави на компетентните органи в държавите-членки задължението да издават свидетелства, а на железопътните предприятия и управителите на инфраструктури задължението да издават хармонизирани допълнителни удостоверения.
- (18) Агенцията също така следва да разгледа възможността за използване на смарткарта вместо свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения. Предимството на смарткартата би било, че тя комбинира посочените два елемента в един и същевременно може да намери други приложения в сферата на сигурността или за целите на управлението на машинистите.
- (19) Цялата информация, съдържаща се в свидетелствата, хармонизираните допълнителни удостоверения и регистрите на свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения, следва да се използва от органите по безопасност, за да улесни оценката на процеса на сертифициране на персонала, предвидена в членове 10 и 11 от Директива 2004/49/ЕО, и да ускори издаването на сертификати за безопасност, предвидени в посочените членове.
- (20) Назначаването на машинисти, придобили правоспособност в съответствие с настоящата директива, не следва да освобождава железопътните предприятия и управителите на инфраструктури от задължението да внедрят система за мониторинг и вътрешен контрол на компетентността и поведението на техните машинисти съгласно член 9 и приложение III към Директива 2004/49/ЕО и следва да бъде част от тази система. Хармонизираното допълнително удостоверение не следва да освобождава нито железопътните предприятия, нито управителите на инфраструктури от тяхната отговорност за безопасността, и в частност за обучението на техния персонал.
- (21) Определени дружества предоставят услугите на локомотивни машинисти на железопътни предприятия и управители на инфраструктури. В такива случаи отговорност за това, дали определен машинист притежава свидетелство и удостоверение в съответствие с настоящата директива, следва да носи железопътното предприятие или управителят на инфраструктура, които наемат машиниста.
- (22) За да продължи да функционира ефективно железопътният транспорт, машинистите, които упражняват тази професия преди влизането в сила на настоящата директива, следва да запазят придобитите права по време на определен преходен период.
- (23) Следва да се избягват ненужните административни и финансови тежести при замяната на разрешителните за управление, издадени на машинисти преди прилагането на съответните разпоредби от настоящата директива, с хармонизирани допълнителни удостоверения и свидетелства, които са в съответствие с настоящата директива. Следователно правата за управление, предоставени на машинистите преди това, следва да бъдат запазени, доколкото е възможно. Квалификацията и опитът на всеки машинист или група от машинисти следва да се взимат предвид от издаващите организации при замяна на разрешителните за управление. Издаващата организация следва да реши въз основа на квалификацията и/или опита дали е необходимо даден машинист или група от машинисти да преминат допълнителни изпити и/или обучение, преди да могат да получат заместващи свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения. Следователно издаващата организация следва да реши дали квалификацията и/или опитът са достатъчни, за да се издадат необходимите свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения, без да е необходим допълнителен изпит или обучение.
- (24) Ненужната административна и финансова тежест следва да се избягва и тогава, когато машинистите сменят работодателя си. Железопътно предприятие, което назначава машинист, следва да има предвид вече придобитата компетентност и, доколкото е възможно, да ограничи допълнителните изпити и обучение.
- (25) Настоящата директива не следва да гарантира взаимно признаване на правата за управление, които машинистите са придобили преди нейното прилагане, без това да засяга общата схема за взаимно признаване, определена съгласно Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. относно признаването на професионалните квалификации ⁽¹⁾, която ще продължи да се прилага до края на преходния период.
- (26) Необходимите за изпълнението на настоящата директива мерки следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽²⁾.
- (27) По специално на Комисията следва да се предостави правомощието да определи условията и критериите, необходими за прилагането на настоящата директива. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива или да я допълнят чрез добавянето на нови несъществени елементи, те следва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

⁽¹⁾ ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 22. Директива, последно изменена с Директива 2006/100/ЕО на Съвета (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 141).

⁽²⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

- (28) Когато поради наложителни причини от неотложен характер сроковете, които обикновено са приложими в рамките на процедурата по регулиране с контрол, не могат да бъдат спазени, Комисията следва да може да приложи процедурата за неотложни случаи, предвидена в член 5а, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, по отношение на приемането на общностни критерии за избор на изпитващи и изпити, както е предвидено в настоящата директива, и за адаптиране на приложението към настоящата директива спрямо научно-техническия прогрес, както е предвидено в нея.
- (29) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество ⁽¹⁾ държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да осигурят публичен достъп до тях.
- (30) Държавите-членки следва да предвидят механизми за контрол на спазването на настоящата директива и подходящи действия, в случай че машинист наруши някоя от нейните разпоредби.
- (31) Държавите-членки следва да предвидят подходящи санкции за нарушаване на националните разпоредби за прилагането на настоящата директива.
- (32) Доколкото целта на настоящата директива, а именно създаването на обща регулаторна рамка за сертифицирането на машинисти, управляващи локомотиви и влакове за превоз на пътници и стоки, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно може, като се имат предвид мащабът и последиците от настоящата директива, да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да вземе мерки съгласно принципа на субсидиарност, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (33) С оглед на рентабилността може да се окаже целесъобразно машинистите, работещи изключително на територията на една държава-членка, временно да се изключат от приложното поле на настоящата директива по отношение на задължението да притежават свидетелства и хармонизирани допълнителни удостоверения в съответствие с нея. Условието, уреждащо подобно изключване, следва да бъдат ясно определени.
- (34) Държава-членка, която няма железопътна система, нито планира да има такава в непосредствено бъдеще, би се обвързала с несъразмерно и безпредметно задължение, ако следва да транспонира и прилага разпоредбите на настоящата директива. Следователно, докато нямат железопътна система, такива държави-членки следва да бъдат освободени от задължението да транспонират и прилагат настоящата директива,

(1) ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ЦЕЛ, ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Член I

Цел

В настоящата директива се определят условията и редът за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността. В нея се посочват задачите, за които носят отговорност компетентните органи на държавите-членки, машинистите и другите участници в сектора, в частност железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и центрове за обучение.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага по отношение на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността, железопътни предприятия, за които се изискват сертификати за безопасност, или управители на инфраструктури, за които се изискват разрешителни за безопасност.

2. Държавите-членки не възпрепятстват товарните влакове въз основа на национални разпоредби, отнасящи се до друг персонал на товарни влакове, да пресичат граници или да извършват вътрешен транспорт в рамките на тяхната територия.

3. Без да се засягат разпоредбите на член 7, държавите-членки могат да изключат от приложното поле на мерките, които приемат за целите на прилагането на настоящата директива, машинисти, работещи изключително във:

- a) метро, трамваи и други теснолинейни железопътни системи;
- б) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски услуги за превоз на пътници и товари;
- в) железопътна инфраструктура — частна собственост, която съществува изключително само за да се използва от собствениците на инфраструктурата за извършване на техни собствени товарни превози;
- г) отсечки от коловозите, които са временно затворени за движение с цел поддръжка, подновяване или усъвършенстване на железопътната система.

Член 3

Определения

За целите на настоящата директива:

- a) „компетентен орган“ означава органът по безопасност, посочен в член 16 от Директива 2004/49/ЕО;

- б) „машинист“ означава лице, способно и имащо право да управлява влакове, включително локомотиви, маневрени локомотиви, работни влакове, возила за поддръжка или влакове за железопътен превоз на пътници или стоки, по независим, отговорен и безопасен начин;
- в) „други членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции“ означава железопътен персонал, различен от машинисти, който помага за осигуряване на безопасността на влака, пътниците и превозваните товари;
- г) „железопътна система“ означава системата, състояща се от железопътните инфраструктури, които се състоят от линиите и стационарните съоръжения на железопътната система, както и подвижния състав от всякаква категория и произход, пътуващ в рамките на тази инфраструктура, както е определено в директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;
- д) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговорни по-специално за изграждането и поддръжката на цялата или част от железопътната инфраструктура по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, което може да включва и управлението на системите за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управителя на инфраструктура на определена мрежа или част от нея могат да се разпределят на различни органи или предприятия;
- е) „железопътно предприятие“ означава всяко железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределение на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за използването на железопътната инфраструктура ⁽¹⁾ и всяко друго публично или частно предприятие, което извършва железопътен превоз на стоки и/или пътници, при което се изисква предприятието да осигури теглителна сила. Това включва и предприятия, които предоставят само теглителна сила;
- ж) „технически спецификации за оперативна съвместимост“ или „ТСОС“ означава спецификациите, на които отговаря всяка подсистема или част от подсистема с оглед изпълнение на основните изисквания и гарантиране на оперативната съвместимост на трансевропейската система за високоскоростни влакове и конвенционалната железопътна система по смисъла на директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;
- з) „Агенция“ означава Европейската железопътна агенция, учредена съгласно Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾;
- и) „сертификат за безопасност“ означава сертификат, издаден на железопътно предприятие от компетентен орган в съответствие с член 10 от Директива 2004/49/ЕО;
- й) „удостоверение“ означава хармонизирано допълнително удостоверение, в което се посочва инфраструктурата, в рамките на която притежателят му има право да управлява влак, и подвижния състав, който притежателят има право да управлява;

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО.

⁽²⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

- к) „разрешително за безопасност“ означава разрешително, издадено на управител на инфраструктура от компетентен орган в съответствие с член 11 от Директива 2004/49/ЕО;
- л) „център за обучение“ означава образование, акредитирано или признато да провежда курсове за обучение от компетентния орган.

ГЛАВА II

СЕРТИФИЦИРАНЕ НА МАШИНИСТИ

Член 4

Модел за сертифициране на Общността

1. Машинистите са годни и квалифицирани да управляват влак и притежават следните документи:
 - а) свидетелство, потвърждаващо, че машинистът отговаря на минимални изисквания относно здравословното състояние, образованието и общите професионални умения. Свидетелството удостоверява самоличността на машиниста и в него се посочват издаващият орган и срокът му на валидност. Докато не бъде приет модел за сертифициране на Общността съгласно параграф 4, свидетелството се издава в съответствие с изискванията на приложение I;
 - б) едно или повече удостоверения, посочващи инфраструктурата, за която притежателят е придобил правоспособност, и подвижния състав, който машинистът има право да управлява. Всяко удостоверение отговаря на изискванията на приложение I.
2. При все това изискването за притежаване на удостоверение за определена част от инфраструктурата не се прилага в извънредните случаи, предвидени по-долу, при условие че друг машинист, притежаващ валидно удостоверение за съответната инфраструктура, придружава машиниста по време на управлението:
 - а) в случай че поради нарушение в железопътната услуга е необходимо отклонение на влакове или извършване на поддръжка на коловозите, както е посочено от управителя на инфраструктура;
 - б) при изключителни, еднократни услуги, когато се използват исторически влакове;
 - в) при извънредни, еднократни услуги за превоз на товари, при условие че управителят на инфраструктурата е дал съгласието си;
 - г) при доставка или демонстрация на нов влак или локомотив;
 - д) за целите на обучението и провеждането на изпити на машинисти.

Решението за използване на тази възможност се взема от железопътното предприятие и не може да бъде наложено от съответния управител на инфраструктура или от компетентния орган.

Когато се използва допълнителен машинист, както е предвидено по-горе, управителят на инфраструктура се уведомява предварително.

3. Удостоверението дава права за управление в една или повече от следните категории:

- а) категория А: маневрени локомотиви, работни влакове, железопътни превозни средства за поддръжка и локомотиви, когато се използват за маневриране;
- б) категория Б: превоз на пътници и/или стоки.

Едно удостоверение може да съдържа разрешителни за всички категории и да обхваща всички кодове съгласно параграф 4.

4. До 4 декември 2008 г. Комисията приема въз основа на изготвен от Агенцията проект модели на Общността за свидетелството, удостоверението и завереното копие на удостоверението и определя техните технически характеристики, като взима предвид и мерки за предотвратяване на подправяне. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, се приемат по процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

До 4 декември 2008 г. Комисията приема мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълват, отнасящи се до кодекси на Общността за различните видове в категории А и Б съгласно параграф 3 от настоящия член, в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3, въз основа на препоръка от Агенцията.

Член 5

Мерки за борба с измамите

Компетентните органи и издаващите органи предприемат всички необходими мерки, за да избегнат рисковете от подправяне на свидетелствата и удостоверенията и преправяне на регистрите, предвидени в член 22.

Член 6

Собственост, език и издаващи органи

1. Свидетелството е собственост на притежателя му и се издава от компетентния орган съгласно член 3, буква а). Когато компетентен орган или негов представител издаде свидетелство на национален език, който не е език на Общността, той изготвя двуезичен вариант на свидетелството, като използва един от езиците на Общността.

2. Удостоверение се издава от железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, който назначава или наема машиниста. Удостоверението е собственост на предприятието или управителя, който го издава. Все пак, в съответствие с член 13, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, машинистите имат право да

получат заверен препис от него. Когато железопътно предприятие или управител на инфраструктура издават удостоверение на национален език, различен от езиците на Общността, те изготвят двуезичен вариант на удостоверението, като използват един от езиците на Общността.

Член 7

Териториално действие

1. Свидетелствата са валидни за цялата територия на Общността.

2. Удостоверенията са валидни само за посочените в тях инфраструктури и подвижен състав.

Член 8

Признаване на документи за правоспособност на машинисти от трети страни

Документите за правоспособност на машинисти от трети страни, работещи изключително по трансгранични отсечки от железопътната система на държава-членка, могат да бъдат признати от тази държава-членка в съответствие с което и да било двустранно споразумение със съответната трета страна.

ГЛАВА III

УСЛОВИЯ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО И УДОСТОВЕРЕНИЕ

Член 9

Минимални изисквания

1. За да получат свидетелство, кандидатите следва да отговорят на минималните изисквания, определени в членове 10 и 11. За да получат удостоверение и за да остане то валидно, кандидатите следва да притежават свидетелство и да отговорят на минималните изисквания, определени в членове 12 и 13.

2. Всяка държава-членка може да наложи по-строги изисквания във връзка с издаването на свидетелства на своя собствена територия. Независимо от това тя признава свидетелствата, издадени от други държави-членки, в съответствие с член 7.

Раздел I

Свидетелство

Член 10

Минимална възраст

Държавите-членки предвиждат минимална възраст от 20 години за кандидатите за свидетелства. Все пак всяка държава-членка може да издава свидетелства на кандидати, навършили 18 години, като в такъв случай валидността на съответното свидетелство се ограничава само до територията на издаващата държава-членка.

Член 11

Основни изисквания

1. Кандидатите следва да имат най-малко успешно завършено образование с продължителност поне девет години (основно и средно) и успешно завършен основен курс на обучение, съответстващ на ниво 3 съгласно Решение 85/368/ЕИО на Съвета от 16 юли 1985 г. относно съответствието между професионалните квалификации на страните-членки на Европейската общност ⁽¹⁾.

2. Кандидатите потвърждават физическата си годност, като преминават медицински преглед, извършен от или под надзора на — по преценка на държавата-членка — акредитиран или признат лекар по смисъла на член 20. Прегледът обхваща най-малко критериите, посочени в раздели 1.1, 1.2, 1.3 и 2.1 от приложение II.

3. Кандидатите демонстрират професионалната си психологическа пригодност, като преминават преглед, извършен от или под надзора на — по преценка на държавата-членка — акредитиран или признат психолог или лекар по смисъла на член 20. Прегледът обхваща най-малко критериите, посочени в раздел 2.2 от приложение II.

4. Кандидатите демонстрират общата си професионална компетентност, като полагат изпит, обхващащ най-малко общите въпроси, посочени в приложение IV.

Раздел II

Удостоверение

Член 12

Езикови познания

Критерият за езикови познания, посочен в приложение VI, се спазва за инфраструктурата, за която важи удостоверението.

Член 13

Професионална квалификация

1. Кандидатите следва да издържат изпит, тестващ професионалните им познания и компетентност във връзка с подвижния състав, за който се иска удостоверението. Този изпит обхваща най-малко общите въпроси, посочени в приложение V.

2. Кандидатите следва да издържат изпит, тестващ професионалните им познания и компетентност във връзка с инфраструктурата, за която се иска удостоверението. Този изпит обхваща най-малко общите въпроси, посочени в приложение VI. Когато е уместно, изпитът обхваща и езиковите познания съгласно раздел 8 от приложение VI.

⁽¹⁾ ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр. 56.

3. Железопътното предприятие или управителят на инфраструктура обучават кандидатите във връзка със съответната им система за управление на безопасността, предвидена в Директива 2004/49/ЕО.

ГЛАВА IV

ПРОЦЕДУРА ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА СВИДЕТЕЛСТВО И НА УДОСТОВЕРЕНИЕ

Член 14

Получаване на свидетелство

1. Компетентният орган публикува процедурата, която трябва да се следва за получаване на свидетелство.

2. Всички молби за издаване на свидетелства се подават до компетентния орган от кандидат-машиниста или от друг субект от негово име.

3. Молбите, подадени до компетентния орган, могат да бъдат за издаване на ново свидетелство, за актуализиране на данните в свидетелството, за подновяване или издаване на дубликат.

4. Компетентният орган издава свидетелството възможно най-бързо и не по-късно от един месец след получаване на всички необходими документи.

5. Свидетелството е валидно 10 години съгласно член 16, параграф 1.

6. Свидетелството се издава в един оригинален екземпляр. Забранява се всяко издаване на дубликат не от компетентния орган, от който се изисква съответен дубликат.

Член 15

Получаване на удостоверение

Всяко железопътно предприятие и всеки управител на инфраструктура определят своя собствена процедура за издаване и подновяване на удостоверенията съгласно настоящата директива като част от своята система за управление на безопасността, както и процедури за обжалване, които позволяват на машинистите да поискат преразглеждане на решение, свързано с издаването, подновяването, спиране действието или отнемането на удостоверение.

В случай на спор предприятията могат да се обърнат към компетентния орган или друг независим орган по обжалване.

Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура актуализират незабавно удостоверението, когато притежателят му е получил допълнителни разрешителни, отнасящи се до подвижния състав или инфраструктурата.

Член 16

Периодични проверки

1. За да остане едно удостоверение валидно, неговият притежател минава периодични прегледи и/или тестове, отнасящи се до изискванията, посочени в член 11, параграфи 2 и 3. По отношение на медицинските изисквания се спазва минималната честота съгласно разпоредбите на раздел 3.1 от приложение II. Тези медицински прегледи се провеждат от или под наблюдението на акредитирани или признати лекари съгласно член 20. По отношение на общите професионални познания се прилагат разпоредбите на член 23, параграф 8.

При подновяването на свидетелство компетентният орган проверява в регистъра, предвиден в член 22, параграф 1, буква а), дали машинистът отговаря на изискванията, посочени в първа алинея от настоящия параграф.

2. За да остане едно удостоверение валидно, неговият притежател минава периодични изпити и/или тестове, отнасящи се до изискванията, посочени в членове 12 и 13. Честотата на тези изпити и/или тестове се определя от железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, който назначава или наема машиниста, съгласно собствената му система за управление на безопасността, като се спазва минималната честота, установена в приложение VII.

За всяка от тези проверки издаващият орган потвърждава чрез бележка върху удостоверението и в регистъра, предвиден в член 22, параграф 2, буква а), че машинистът отговаря на изискванията, посочени в първата алинея от настоящия параграф.

3. Когато някоя периодична проверка бъде пропусната или даде отрицателен резултат, се прилага процедурата, посочена в член 18.

Член 17

Прекратяване на заетост

Когато някой машинист прекрати заетостта си в определено железопътно предприятие или управител на инфраструктура, последният незабавно уведомява компетентния орган.

Свидетелството остава валидно, ако условията по член 16, параграф 1 все още се изпълняват.

Удостоверението става невалидно с прекратяване на заетостта на притежателя му като машинист. Все пак притежателят получава заверен препис от него и от всички документи, удостоверяващи неговото професионално обучение, квалификации, опит и професионална компетентност. Когато се издава удостоверение на машинист, железопътното предприятие или управителят на инфраструктура взема предвид всички тези документи.

Член 18

Наблюдение на машинистите от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури

1. От железопътните предприятия и управителите на инфраструктура се изисква да следят и да проверяват дали свидетелствата и удостоверенията на машинистите, които назначават или наемат, са валидни.

Те въвеждат система за наблюдение на своите машинисти. Ако резултатите от това наблюдение поставят под съмнение компетентността на машиниста за извършваната работа и удължаването на валидността на неговото свидетелство или удостоверение, железопътните предприятия и управителите на инфраструктура незабавно предприемат необходимите действия.

2. Ако някой машинист смята, че здравословното му състояние поставя под съмнение пригодността му за работа, той незабавно информира железопътното предприятие или съответно управителя на инфраструктура.

Веднага щом разбере или бъде информиран от лекар, че здравословното състояние на даден машинист се е влошило до такава степен, че поставя под съмнение пригодността му за работа, железопътното предприятие или управителят на инфраструктура незабавно предприема необходимите действия, включително прегледа, описан в раздел 3.1 от приложение II, и ако е необходимо — отнемане удостоверението и актуализиране на регистъра, предвиден в член 22, параграф 2. Освен това те следва да следят по време на дежурството им машинистите никога да не са под влиянието на вещество, което има вероятност да наруши тяхната концентрация, внимание или поведение. Компетентният орган бива информиран незабавно за всички случаи на нетрудоспособност за повече от три месеца.

ГЛАВА V

ФУНКЦИИ И РЕШЕНИЯ НА КОМПЕТЕНТНИЯ ОРГАН

Член 19

Функции на компетентния орган

1. Компетентният орган изпълнява следните функции по прозрачен и недискриминационен начин:

- а) издаване и подновяване на свидетелства и издаване на дубликати, както е предвидено в членове 6 и 14;
- б) осигуряване на периодични прегледи и/или тестове, както е предвидено в член 16, параграф 1;
- в) спиране действието и отнемане на свидетелства и уведомяване на издаващата организация за обосновани искания за прекратяване на удостоверения, както е предвидено в член 29;
- г) ако това е посочено от държавата-членка, признаване на лица или организации, както е предвидено в членове 23 и 25;

- д) осигуряване на публикуването и актуализирането на регистър на акредитираните или признати лица и органи, както е предвидено в член 20;
- е) водене и актуализиране на регистър на свидетелствата, предвиден в член 16, параграф 1 и член 22, параграф 1;
- ж) мониторинг на процеса по издаване на удостоверения на машинистите, както е предвидено в член 26;
- з) провеждане на проверки, както е предвидено в член 29;
- и) установяване на национални критерии за изпитващите, както е предвидено в член 25, параграф 5.

Компетентният орган отговаря бързо на исканията за информация и незабавно предоставя допълнителна информация по всяко искане, когато подготвя свидетелствата.

2. Компетентният орган не възлага функциите, посочени в букви в), ж) и и) от параграф 1, на трети лица.

3. Всяко възлагане на функции е прозрачно и недискриминационно и не поражда конфликт на интереси.

4. Когато някой компетентен орган възлага или сключва договор за изпълнение на функции, посочени в параграф 1, буква а) или б), на някое железопътно предприятие, това е съобразено с поне едно от следните условия:

- а) железопътното предприятие издава свидетелства само на собствените си машинисти;
- б) железопътното предприятие не се ползва с изключителни права на съответната територия за нито една от възложените или предоставени за изпълнение с договор функции.

5. Когато някой компетентен орган възлага или сключва договор за изпълнение на функции, от упълномощения представител или изпълнител се изисква при изпълнението на такива функции да се спазват задълженията, наложени на компетентните органи от настоящата директива.

6. Когато някой компетентен орган делегира или сключва договор за изпълнението на функции, той осигурява система за контрол на изпълнението на тези функции и следи за спазването на условията, посочени в параграфи 2, 4 и 5.

Член 20

Акредитиране и признаване

1. Лицата или органите, акредитирани по настоящата директива, се акредитират от орган по акредитирането, определен от съответната държава-членка. Процесът на акредитиране се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност, като съответните Европейски стандарти серия EN 45 000,

и на оценяването на досие, внесено от кандидатите, които представят подходящи доказателства за своите умения в съответната област.

2. Като алтернатива на акредитирането, предвидено в параграф 1, някоя държава-членка може да предвиди лицата или органите, признати съгласно настоящата директива, да бъдат признати от компетентния орган или от друг орган, определен от съответната държава-членка. Признаването се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност. Все пак в случаите, когато търсената компетентност се среща изключително рядко, е възможно изключение от това правило, след като Комисията даде положително мнение съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2.

Критерият за независимост не се прилага при провеждане на обучението, посочено в член 23, параграфи 5 и 6.

3. Компетентният орган следи за публикуването и актуализирането на регистър на лицата и органите, акредитирани или признати съгласно настоящата директива.

Член 21

Решения на компетентния орган

1. Компетентният орган излага мотивите за своите решения.

2. Компетентният орган следи за въвеждането на административна процедура за обжалване, която да позволява на работодателите и машинистите да изискват преразглеждането на решение, отнасящо се до което и да е искане по настоящата директива.

3. Държавите-членки предприемат необходимите мерки за осигуряване на съдебен контрол върху решенията на компетентния орган.

Член 22

Регистри и обмен на информация

1. От компетентните органи се изисква да:

а) водят регистър на всички издадени, актуализирани, подновени, изменени, изтекли, със спряното действие, отнети или обявени за изгубени, откраднати или унищожени свидетелства. Този регистър съдържа за всяко свидетелство данните, посочени в раздел 4 от приложение I, до които се осигурява достъп посредством националния номер, определен за всеки машинист. Той се актуализира редовно;

б) предоставят, при обосновано искане, информация за състоянието на такива свидетелства на компетентните органи на другите държави-членки, на Агенцията или на всеки работодател на машинисти.

2. От всяко железопътно предприятие и управител на инфраструктура се изисква да:

- а) води регистър или да следи за воденето на регистър на всички издадени, актуализирани, подновени, изменени, изтекли, със спряно действие, отнети или обявени за изгубени, откраднати или унищожени удостоверения. Този регистър съдържа за всяко удостоверение данните, посочени в раздел 4 от приложение I, както и данни, отнасящи се до периодичните проверки, предвидени в член 16. Той се актуализира редовно;
- б) сътрудничи на компетентния орган на държавата-членка, в която е седалището му, за целите на обмена на информация с него и предоставянето на достъп до искани данни;
- в) предоставя информация за съдържанието на такива удостоверения на компетентните органи на другите държави-членки по тяхно искане, когато това се изисква като следствие от техни транснационални дейности.

3. Машинистите имат право на достъп до свързаните с тях данни, които се съхраняват в регистъра на компетентните органи и железопътните предприятия, и при поискване получават извлечение от тези данни.

4. Компетентните органи си сътрудничат с Агенцията, за да осигурят оперативната съвместимост на регистрите, предвидени в параграфи 1 и 2.

За тази цел Комисията приема до 4 декември 2008 г. въз основа на проект, подготвен от Агенцията, основните параметри на регистрите, които следва да бъдат създадени, като например данни, подлежащи на вписване, формата им и протокола за обмен на данни, права на достъп, срок на съхранение на данните и процедури, които се следват при несъстоятелност. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

5. Компетентните органи, управителите на инфраструктури и железопътните предприятия осигуряват съответствието с Директива 95/46/ЕО на регистрите, предвидени в параграфи 1 и 2, както и на начините на воденето им.

6. Агенцията осигурява съответствието на системата, предвидена в параграф 2, букви а) и б), с Регламент (ЕО) № 45/2001.

ГЛАВА VI

ОБУЧЕНИЕ И ИЗПИТИ ЗА МАШИНИСТИ

Член 23

Обучение

1. Обучението на машинистите включва част, отнасяща се до свидетелството и отразяваща общите професионални познания, описани в приложение IV, и част, отнасяща се до удостоверението и отразяваща специфичните професионални познания, описани в приложения V и VI.

2. Методът на обучение отговаря на критериите, изложени в приложение III.

3. Целите на обучението са определени в приложение IV за свидетелството и в приложения V и VI за удостоверението. Тези подробни цели на обучението могат да бъдат допълнени или от:

- а) приложимите TCOC, приети в съответствие с Директива 96/48/ЕО или Директива 2001/16/ЕО. В този случай Комисията осигурява съответствието между TCOC и приложения IV, V и VI; или,
- б) от критериите, предложени от Агенцията съгласно член 17 от Регламент (ЕО) № 881/2004. Тъй като са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, тези критерии се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

4. Съгласно член 13 от Директива 2004/49/ЕО държавите-членки вземат мерки за осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп на кандидат-машинистите до обучението, необходимо за изпълнение на условията за получаване на свидетелство и на удостоверение.

5. Задачите на обучението, отнасящи се до общите професионални познания, предвидени в член 11, параграф 4, до езиковите познания, предвидени в член 12, и до професионалните познания, свързани с подвижния състав, предвидени в член 13, параграф 1, се изпълняват от лица или органи, които са акредитирани или признати съгласно член 20.

6. Задачите на обучението, отнасящи се до познания за инфраструктурата, предвидени в член 13, параграф 2, включително познаването на маршрутите и правилата и процедурите за експлоатация, се изпълняват от лица или органи, които са акредитирани или признати от държавата-членка, в която е разположена инфраструктурата.

7. По отношение на свидетелствата продължава да се прилага общата система за признаване на професионалните квалификации, въведена с Директива 2005/36/ЕО, за признаването на професионалната квалификация на машинисти, които са граждани на държавата-членка и са получили свидетелството си за обучение в трета страна.

8. Въвежда се система за непрекъснат процес на обучение, за да се осигури поддържането на уменията на персонала съгласно точка 2, буква д) от приложение III към Директива 2004/49/ЕО.

Член 24

Разходи за обучение

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки за избягване на неоснователното облагодетелстване на железопътно предприятие или управител на инфраструктура от инвестициите, договорени за обучението на машинист от друго железопътно предприятие или управител на инфраструктура, в случаите когато съответният машинист доброволно напуска това железопътно предприятие или управител на инфраструктура.

2. На прилагането на настоящия член се отделя специално внимание в доклада, предвиден в член 33, по-конкретно във връзка с буква е) от него.

Член 25

Изпити

1. Изпитите и изпитващите, предвидени за целите на проверката на необходимата квалификация, се определят:

- а) за частта, отнасяща се до свидетелството — от компетентния орган, когато се определя процедурата, която трябва да се следва за получаване на свидетелство съгласно член 14, параграф 1;
- б) за частта, отнасяща се до удостоверение — от железопътното предприятие или от управителя на инфраструктурата, когато се определя процедурата, която трябва да се следва за получаване на удостоверение съгласно член 15.

2. Изпитите, предвидени в параграф 1, се ръководят от компетентни изпитващи, акредитирани или признати съгласно член 20, и се организират така, че да се избягва всякакъв конфликт на интереси.

3. Оценяването на познанията за инфраструктурата, включително познаването на маршрутите и правилата за експлоатация, се извършва от лица или органи, акредитирани или признати от държавата-членка, в която е разположена инфраструктурата.

4. Изпитите, предвидени в параграф 1, се организират така, че да се избягва всякакъв конфликт на интереси, без да се засяга възможността изпитващият да е свързан с железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, издаващи удостоверението.

5. Изборът на изпитващи и изпити може да бъде подчинен на критерии на Общността, определени въз основа на проект, подготвен от Агенцията. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, като я допълнят, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3. При наложителни причини от неотложен характер Комисията може да използва процедурата за неотложни случаи, посочена в член 32, параграф 4.

При отсъствието на такива критерии на Общността компетентните органи въвеждат национални критерии.

6. В края на учебния курс се провеждат теоретични и практически изпити. Способността да се управлява машината се оценява по време на тестове за управление в мрежата. За проверка на прилагането на правилата за експлоатация и справянето на машиниста с особено трудни ситуации могат да се използват също и програми за симулация.

ГЛАВА VII

ОЦЕНКА

Член 26

Стандарти за качество

Компетентните органи следят всички дейности, свързани с обучение, оценка на уменията и подновяване на свидетелства и удостоверения, да подлежат на непрекъснато наблюдение по система от

стандарти за качество. Тя няма да се прилага за дейности, вече обхванати от системите за управление на безопасността, въведени от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури съгласно Директива 2004/49/ЕО.

Член 27

Независима оценка

1. Във всяка държава-членка се провежда независима оценка на процедурите по придобиване и оценка на професионалните познания и компетентност, както и на системата за издаване на свидетелства и удостоверения, на периоди не по-големи от пет години. Тя не се прилага за дейности, вече обхванати от системите за управление на безопасността, въведени от железопътните предприятия и управителите на инфраструктури съгласно Директива 2004/49/ЕО. Тази оценка се провежда от квалифицирани лица, които не участват в съответните дейности.

2. Резултатите от тази независима оценка надлежно се документират и се представят на вниманието на съответните компетентни органи. Ако е необходимо, държавите-членки предприемат мерки за отстраняването на всякакви пропуски, открити при независимата оценка.

ГЛАВА VIII

ДРУГИ ЧЛЕНОВЕ НА ЕКИПАЖА

Член 28

Доклад относно другите членове на екипажа

1. В доклад, който се представя до 4 юни 2009 г., и като отчита ТСОС за експлоатация и управление на движението, разработени по директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, Агенцията определя характеристиките и задачите на другите членове на екипажа, които осъществяват критични за безопасността функции и чиято професионална квалификация следователно допринася за безопасността на железниците, които следва да бъдат уредени на общностно равнище посредством система от свидетелства и/или удостоверения, която може да бъде подобна на системата, въведена от настоящата директива.

2. Въз основа на този доклад до 4 юни 2010 г. Комисията представя доклад и, когато е уместно, внася законодателно предложение за система за сертифициране на другите членове на екипажа, посочени в параграф 1.

ГЛАВА IX

ПРОВЕРКИ И САНКЦИИ

Член 29

Проверки от компетентния орган

1. Компетентният орган по всяко време може да направи проверка във влаковете, движещи се в неговия район на компетентност, дали машинистите на влакове притежават документи, издадени в съответствие с настоящата директива.

2. Въпреки проверките, предвидени в параграф 1, при проява на небрежност на работното място компетентният орган може да провери дали съответният машинист отговаря на изискванията, предвидени в член 13.

3. Компетентният орган може да проведе анкети по отношение спазването на изискванията на настоящата директива от машинистите, железопътните предприятия, управителите на инфраструктури, изпитващите и центровете за обучение, извършващи дейност в неговия район на компетентност.

4. Ако компетентният орган сметне, че машинист вече не отговаря на едно или повече от изискваните условия, той предприема следните мерки:

- a) ако се касае за свидетелство, издадено от компетентния орган, компетентният орган спира действието на свидетелството. Спирането е временно или постоянно, в зависимост от обхвата на създадените за железопътната безопасност проблеми. Органът незабавно уведомява съответния машинист и неговия работодател за мотивираното си решение, без да се засяга правото на обжалване, предвидено в член 21. Той посочва процедурата, която трябва да се следва за възстановяване на свидетелството;
- b) ако се касае за свидетелство, издадено от компетентните органи на друга държава-членка, компетентният орган се обръща към тези органи и представя обосновано искане или за провеждането на по-подробна проверка, или за спиране действието на свидетелството. Представилият искането компетентен орган информира Комисията и другите компетентни органи за своето искане. Органът, издал свидетелството, разглежда искането в срок четири седмици и уведомява другия орган за своето решение. Органът, издал свидетелството, уведомява също така Комисията и другите компетентни органи за своето решение. Всеки компетентен орган може да забрани на машинистите да действат в района на неговата компетентност до получаване на съобщение за решението на издаващия орган;
- в) ако се касае за удостоверение, компетентният орган се обръща към издаващия орган и изисква или провеждането на по-подробна проверка, или спиране действието на удостоверението. Издаващият орган предприема съответните мерки и докладва на компетентния орган в срок четири седмици. Компетентният орган може да забрани на машинистите да извършват дейности в района на неговата компетентност до получаване на доклада от издаващия орган, като информира Комисията и другите компетентни органи за това решение.

Във всеки случай, ако компетентният орган сметне, че машинист създава сериозна заплаха за безопасността на железниците, той незабавно предприема необходимите действия, като например искане до управителя на инфраструктурата да спре влака и да забрани на машиниста да действа в района на неговата компетентност, колкото дълго е необходимо. Той информира Комисията и другите компетентни органи за всяко такова решение.

Във всички случаи компетентният орган или определеният за това орган актуализира регистъра, предвиден в член 22.

5. Ако компетентен орган сметне, че решението, взето от компетентния орган на друга държава-членка съгласно параграф 4, не е съобразено със съответните критерии, въпросът се отнася до Комисията, която дава своето мнение в срок три месеца. Ако е необходимо, на съответната държава-членка се предлагат коригиращи мерки. В случай на несъгласие или спор въпросът се отнася до Комитета, посочен в член 32, параграф 1, и Комисията предприема необходимите мерки съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2. Всяка държава-членка може да продължи забраната определен машинист да извършва дейности на територията ѝ съгласно параграф 4, докато въпросът бъде решен съгласно настоящия параграф.

Член 30

Санкции

Без да се засягат каквито и да е други наказания или процедури, въведени от настоящата директива, държавите-членки установяват правила за санкциите, приложими при нарушения на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции са ефективни, съразмерни, недискриминационни и възпиращи. Държавите-членки нотифицират Комисията за тези разпоредби най-късно до датата, посочена в член 36, параграф 1, първа алинея, и незабавно я информират за всякакви последващи изменения, които ги засягат.

ГЛАВА X

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 31

Адаптиране на приложенията

1. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, като адаптират приложенията към научно-техническия прогрес, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3. При наложителни причини от неотложен характер Комисията може да използва процедурата за неотложни случаи по член 32, параграф 4.

2. Когато измененията се отнасят до здравето и условията за безопасност, Комисията осигурява провеждането на консултации със социалните партньори преди тяхното подготвяне.

Член 32

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1, 2, 4 и 6 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 33

Доклад

Агенцията оценява развитието на процедурата по сертифициране на влакови машинисти съгласно настоящата директива. Тя представя пред Комисията не по-късно от четири години след приемането на основните параметри на регистрите, посочени в член 22, параграф 4, доклад, включващ, когато е уместно, подобрения в системата, които следва да се извършат по отношение на:

- а) процедурите за издаване на свидетелства и удостоверения;
- б) акредитирането на центровете за обучение и на изпитващите;
- в) въведената от компетентните органи система за качество;
- г) взаимното признаване на удостоверения;
- д) адекватността на изискванията към обучението, определени в приложения IV, V и VI във връзка със структурата на пазара, и категориите, посочени в член 4, параграф 2 буква а);
- е) взаимната връзка между регистрите и мобилността на пазара на труда.

Освен това в този доклад Агенцията може, ако е уместно, да препоръча мерки по отношение на теоретичните и практическите изпити за професионални познания на кандидатите за издаване на хармонизирано удостоверение за подвижния състав и съответната инфраструктура.

Въз основа на тези препоръки Комисията предприема подходящи мерки и предлага, ако е необходимо, промени в настоящата директива.

Член 34

Използване на смарткарти

До 4 декември 2012 г. Агенцията разглежда възможността за използването на смарткарта, комбинираща свидетелството и удостоверенията, предвидени в член 4, и подготвя анализ на разходите и ползите.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с техническите и оперативните спецификации за смарткартите, се приемат въз основа на проект, изготвен от Агенцията, и в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 32, параграф 3.

Ако въвеждането на смарткартите не налага никакви промени в текста на настоящата директива и нейните приложения, спецификациите на смарткартите могат да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2.

Член 35

Сътрудничество

Държавите-членки си съдействат при въвеждането на настоящата директива. Компетентните органи си сътрудничат по време на етапа на въвеждане.

Агенцията подпомага това сътрудничество и организира подходящи срещи с представители на компетентните органи.

Член 36

Въвеждане

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 4 декември 2009 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. Комисията информира останалите държави-членки за това.

3. Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, докато на тяхната територия не бъде изградена железопътна система.

Член 37

Постепенно въвеждане и преходни периоди

Настоящата директива се въвежда постепенно, както е посочено по-долу.

1. Регистрите, предвидени в член 22, се въвеждат до две години след приемането на основните параметри на регистрите, посочени в член 22, параграф 4.

2. а) До две години след приемането на основните параметри на регистрите, посочени в член 22, параграф 4, удостоверенията или свидетелствата се издават в съответствие с настоящата директива, без да се засягат разпоредбите на точка 3, на машинисти, извършващи презгранични услуги, услуги за каботажен превоз или услуги по превоз на товари в друга държава-членка, или работещи на територията на най-малко две държави-членки.

От същата дата всички машинисти на влакове, извършващи посочените по-горе услуги, включително тези, които още не притежават свидетелства или удостоверения в съответствие с настоящата директива, спазват изискването за редовни проверки, предвидени в член 16.

- б) До две години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1, всички нови свидетелства и удостоверения се издават в съответствие с настоящата директива, без да се засягат разпоредбите на точка 3.
- в) До седем години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1, всички машинисти следва да притежават свидетелства и удостоверения в съответствие с настоящата директива. Издаващите органи вземат предвид вече придобитата от всеки машинист професионална компетентност по такъв начин, че това изискване да не поражда ненужни административни и финансови тежести. Правата за управление, получени преди това от машинистите, се запазват, доколкото е възможно. Все пак издаващите органи могат да решат, че за отделни машинисти или съответно групи от машинисти са необходими допълнителни изпити и/или обучение за получаването на свидетелства и/или удостоверения съгласно настоящата директива.
3. Машинистите, придобили право на управление на влакове и локомотиви съгласно разпоредбите, действащи до прилагането на разпоредбите на точка 2, буква а) или б), могат да продължат да упражняват своята професионална дейност въз основа на тези права и без да се прилагат разпоредбите на настоящата директива, до седем години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1.

В случаите на стажант-машинисти, които са започнали утвърдена учебна програма или утвърден курс за обучение преди прилагането на точка 2, букви а) или б), държавите-членки могат да издадат удостоверения на тези стажанти в съответствие с действащите национални разпоредби.

За машинистите и стажант-машинистите, посочени в настоящата точка, съответният компетентен орган или органи могат, в изключителни случаи, да допуснат изключение от медицинските изисквания, определени в приложение II. Валидността на всяко свидетелство, издадено с такова изключение, се ограничава до територията на съответната държава-членка.

4. Компетентните органи, железопътните предприятия и управителите на инфраструктура следят за постепенното въвеждане на периодични проверки, съответстващи на тези, предвидени в член 16, за машинисти, които не притежават свидетелства и удостоверения в съответствие с настоящата директива.
5. При искане от държава-членка Комисията изисква Агенцията, консултирайки се с тази държава-членка, да извърши анализ на разходите и ползите от прилагането на разпоредбите на настоящата директива, за да обучи машинисти, действащи изключително на територията на тази държава-членка. Анализът на разходите и ползите покрива период от десет години. Този анализ на разходите и ползите се представя пред Комисията до две години от въвеждането на регистрите, предвидени в точка 1.

Ако анализът на разходите и ползите показва, че разходите от прилагането на разпоредбите на настоящата директива за такива машинисти на влакове надхвърлят ползите, Комисията приема решение съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2, до шест месеца след представянето на резултатите от анализа на разходите и ползите. Може да бъде взето решение разпоредбите на точка 2, букви б) и в) от настоящия член да не се прилагат за такива машинисти на влакове на територията на съответната държава-членка за срок до десет години.

Не по-късно от 24 месеца преди изтичането на срока на това временно изключение Комисията, вземайки предвид съответното развитие в железопътния отрасъл на съответната държава-членка, може при спазване на процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2, да изиска от Агенцията извършването на друг анализ на разходите и ползите, който да бъде представен на Комисията не по-късно от 12 месеца преди изтичането на срока на това временно изключение. Комисията взема решение в съответствие с процедурата, описана във втората алинея от настоящата точка.

Член 38

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 39

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2007 година.

За Европейския парламент
Председател
H.-G. PÖTTERING

За Съвета
Председател
M. LOBO ANTUNES

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБРАЗЕЦ НА ОБЩНОСТТА ЗА СВИДЕТЕЛСТВО И ХАРМОНИЗИРАНО ДОПЪЛНИТЕЛНО УДОСТОВЕРЕНИЕ

1. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО

Физическите характеристики на свидетелството за локомотивен машинист следва да съответстват на ISO стандарти 7810 и 7816—1.

Картата следва да бъде изработена от поликарбонат.

Методите за проверка на характеристиките на свидетелствата за управление с оглед гарантиране на спазването на международните стандарти следва да отговарят на ISO стандарт 10373.

2. СЪДЪРЖАНИЕ НА СВИДЕТЕЛСТВОТО

Лицевата страна на свидетелството следва да съдържа:

- a) думите „Свидетелство на локомотивен машинист“, изписани с едър шрифт на езика или езиците на държавата-членка, издаваща свидетелството;
- б) наименованието на държавата-членка, издаваща свидетелството;
- в) отличителния знак на държавата-членка, издаваща свидетелството, в съответствие с кода на страната по ISO 3166, отпечатан в негатив в син правоъгълник и обграден от дванадесет жълти звезди, подредени в кръг;
- г) специфична за издаденото свидетелство информация, която е номерирана, както следва:
 - i) фамилно име на притежателя;
 - ii) друго(и) име(на) на притежателя;
 - iii) дата и място на раждане на притежателя;
 - iv) — дата на издаване на свидетелството,
— дата на изтичане на срока на валидност на свидетелството,
— наименование на издаващия орган,
— референтен номер, даден на служителя от работодателя (незадължително);
 - v) номер на свидетелството, който дава достъп до данните в националния регистър;
 - vi) снимка на притежателя;
 - vii) подпис на притежателя;
 - viii) място на постоянно пребиваване или пощенски адрес на притежателя (незадължително);
- д) думите „Образец на Европейските общности“ на езика или езиците на държавата-членка, издаваща свидетелството, и думите „Свидетелство за управление на локомотив“ на другите езици на Общността, отпечатани в жълто като фон на свидетелството;
- е) референтни цветове:
 - синьо: рефлексно синьо по цветовата палитра „Пантон“ (Pantone),
 - жълто: жълто по цветовата палитра „Пантон“ (Pantone);

- ж) допълнителна информация или медицински ограничения за употреба, наложени от компетентен орган в съответствие с приложение II, изразени чрез кодови означения.

Кодовете се определят от Комисията в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 32, параграф 2, въз основа на препоръка от Агенцията.

3. УДОСТОВЕРЕНИЕ

Удостоверението следва да съдържа:

- а) фамилно име на притежателя;
- б) друго(и) име(на) на притежателя;
- в) дата и място на раждане на притежателя;
- г) — дата на издаване на удостоверението,
— дата на изтичане на срока на валидност на удостоверението,
— наименование на издаващия орган,
— референтен номер, даден на служителя от работодателя (незадължително);
- д) номер на свидетелството, който дава достъп до данните в националния регистър;
- е) снимка на притежателя;
- ж) подпис на притежателя;
- з) място на постоянно пребиваване или пощенски адрес на притежателя (незадължително);
- и) име и адрес на железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, за които на машиниста е разрешено да управлява влак;
- й) категорията, в която на притежателя е разрешено да управлява влак;
- к) вида или видовете подвижен състав, които притежателят има право да управлява;
- л) инфраструктурите, в рамките на които притежателят има право да управлява влак;
- м) друга допълнителна информация или ограничения;
- н) езикови умения.

4. МИНИМАЛНИ ДАННИ, ВКЛЮЧЕНИ В НАЦИОНАЛНИТЕ РЕГИСТРИ

- а) Данни, отнасящи се до свидетелството:

Всички данни, съдържащи се в свидетелството, както и данните, отнасящи се до изискванията за проверка, предвидени в членове 11 и 16.

- б) Данни, отнасящи се до удостоверението:

Всички данни, съдържащи се в удостоверението, както и данните, отнасящи се до изискванията за проверка, предвидени в членове 12, 13 и 16.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МЕДИЦИНСКИ ИЗИСКВАНИЯ

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1.1. Машинистите не следва да страдат от заболявания, нито да следват лечение, да приемат лекарства или вещества, които биха могли да причинят:

- внезапна загуба на съзнание,
- намалено внимание или концентрация,
- внезапна неработоспособност,
- загуба на равновесие или координация,
- значително ограничена подвижност.

1.2. Зрение

Следва да бъдат изпълнени следните изисквания по отношение на зрението:

- зрителна острота на разстояние, със или без корекция: 1,0; минимум 0,5 за по-слабото око,
- максимални коригиращи лещи: далекогледство + 5/късогледство — 8. Дерогации са позволени в изключителни случаи след консултация със специалист по очни болести. След това решението се взема от лекаря,
- зрение на близки и средни разстояния: достатъчно, със или без корекция,
- контактните лещи и очилата са разрешени, ако се извършват редовни прегледи от специалист,
- нормално цветоусещане: използване на стандартен тест, например Ишихара, както и на други стандартни тестове, ако е необходимо,
- зрително поле: пълно,
- зрение на двете очи: ефективно; не се изисква, когато лицето има адекватна адаптация и достатъчен компенсиращ опит. Само в случай на изгубено бинокулярно виждане след започване на работа,
- бинокулярно виждане: ефективно,
- разпознаване на цветни сигнали: тестът се базира на разпознаване на отделни цветове, а не на относителни разлики,
- контрастна чувствителност: добра,
- отсъствие на прогресивни очни заболявания,
- имплантирани лещи, кератотомии и кератектомии се позволяват само при условие че се проверяват ежегодно или с периодичност, определена от лекаря,
- устойчивост на заслепяване,
- не са разрешени оцветените контактни лещи и фотохроматичните лещи. Разрешават се лещи с филтър за ултра-виолетови лъчи.

1.3. Изисквания към слуха и говора

Достатъчен слух, потвърден с аудиограма, например:

- достатъчно добър слух за провеждане на телефонен разговор и за чуване на предупредителни звуци и радиосъобщения.

Като насока следва да се вземат следните стойности:

- увреждането на слуха не следва да надхвърля 40 dB при 500 и 1000 Hz,
- увреждането на слуха не следва да надхвърля 45 dB при 2 000 Hz за ухото с по-лоша въздушна проводимост на звук,
- отсъствие на нарушения във вестибуларния апарат,
- отсъствие на хронични говорни разстройства (като се има предвид необходимостта от ясна и отчетлива размяна на съобщения),
- при особени случаи се разрешава използването на слухови апарати.

1.4. Бременност

В случай на лоша поносимост или патологично състояние бременността следва да се смята за причина за временно изключване на машинистите. Следва да се прилагат правните разпоредби, защитаващи бременните машинисти.

2. МИНИМАЛНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕГЛЕДА ПРЕДИ НАЗНАЧАВАНЕТО

2.1. Медицински прегледи:

- общ медицински преглед,
- преглед на сетивните функции (зрение, слух, цветово възприятие),
- тестове на кръв или урина, с които се проверява и за захарен диабет, доколкото са необходими, за да се прецени физическата годност на кандидата,
- електрокардиограма (ЕКГ) в състояние на покой,
- тестове за психотропни вещества, например забранени наркотични вещества или психотропни лекарствени продукти, и злоупотреба с алкохол, която поставя под въпрос годността за работа,
- когнитивни: внимание и концентрация; памет; възприятие; разсъждение,
- общуване,
- психомоторни: време за реакция, координация на ръцете.

2.2. Психологически преглед за професионална пригодност

Целта на психологическия преглед за професионална пригодност е да се подпомогне назначаването и управлението на персонала. Съдържанието на психологическата оценка следва да се определи, като се има предвид, че при прегледа следва да се прецени дали при кандидата за машинист не са установени недостатъчни психологически качества за професията, особено при работните умения или свързани личностни фактори, които биха могла да се отразят върху безопасното изпълнение на задълженията му.

3. ПЕРИОДИЧНИ ПРЕГЛЕДИ СПЕД НАЗНАЧАВАНЕТО

3.1. Честота

Медицинските прегледи (физическа годност) следва да се провеждат поне веднъж на всеки три години до навършване на 55-годишна възраст, а след това — ежегодно.

В допълнение към тази периодичност лекарят, признат или акредитиран по член 20, следва да увеличи честотата на прегледите, ако това се налага от здравословното състояние на члена на персонала.

Без да се засяга член 16, параграф 1, когато е налице причина за съмнение, че притежателят на свидетелството или удостоверение вече не отговаря на медицинските изисквания, предвидени в раздел 1 от приложение II, следва да бъде извършен подходящ медицински преглед.

Физическата годност следва да се проверява редовно и винаги след възникване на трудова злополука или след всеки период на отсъствие след инцидент, при който са засегнати хора. Признатият или акредитиран по член 20 лекар може да реши да извърши подходящ допълнителен медицински преглед, особено след отпуск по болест, продължил не по-малко от 30 дни. Работодателят следва да поиска от лекаря, признат или акредитиран по член 20, да провери физическата годност на машиниста, ако работодателят е следвало да изтегли машиниста от служба по причини за безопасност.

3.2. Минимално съдържание на периодичния медицински преглед

Ако машинистът отговаря на критериите, изисквани при прегледа, провеждан преди назначаването, периодичните прегледи следва да включват най-малко:

- общ медицински преглед,
- преглед на сетивните функции (зрение, слух, цветово възприятие),
- тестове на кръв или урина за откриване на захарен диабет и други заболявания, както е показано от клиничния преглед,
- тестове за наркотици, ако е клинично показано.

Освен това за локомотивни машинисти на възраст над 40 години се изисква и ЕКГ в състояние на покой.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МЕТОД НА ОБУЧЕНИЕ

Следва да се постигне добър баланс между теоретичното обучение (учебни занятия и демонстрации) и практическото обучение (учебен стаж, управление под наблюдение и управление без наблюдение по коловози, затворени за учебни цели).

Обучението с компютър следва да бъде прието за самостоятелно овладяване на правилата за експлоатация, сигнализиране в определени ситуации и др.

Използването на симулатори, макар и да не е задължително, може да бъде полезно за ефективното обучение на машинистите; симулаторите са особено полезни за обучение в необичайни работни условия или за рядко прилагани правила. Особеното им преимущество е, че предлагат възможност чрез практически упражнения да бъдат придобити знания за ситуации, които не могат да бъдат упражнени в реалния живот. По правило следва да бъдат използвани симулатори от най-последно поколение.

По отношение на придобиването на знания за маршрутите предпочитаният подход следва да бъде този, при който локомотивният машинист придружава друг машинист за определен брой пътувания по този път, както през деня, така и през нощта. Като един от възможните алтернативни методи за обучение могат да бъдат използвани видеозаписи на маршрутите, видени от кабината на машиниста.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ОБЩИ ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЗНАНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА СЪС СВИДЕТЕЛСТВОТО

Общото обучение има следните цели:

- овладяване на знания и процедури, свързани с железопътните технологии, включително принципите на безопасност и принципите, залегнали в правилата за експлоатация,
- овладяване на знания и процедури, свързани с рисковете при експлоатацията на железниците и различните средства, които да бъдат използвани за справяне с тях,
- овладяване на знания и процедури, свързани с ръководните принципи на един или повече режими на експлоатация на железниците,
- овладяване на знания и процедури, свързани с влаковете, техния състав и техническите изисквания за теплителни единици, пътническите и товарните вагони и другия подвижен състав.

По-специално машинистите следва да могат да:

- разбират специфичните изисквания за упражняване на професията локомотивен машинист, нейната значимост и професионалните и личните изисквания (дълги работни смени, отдалеченост от дома и др.),
 - прилагат правилата за безопасност на персонала,
 - разпознават подвижния състав,
 - познават и да прилагат точно методите на работа,
 - определят справочните документи и тези за съоръженията (процедурен наръчник и наръчник на линиите, както е определено в ТСОС „Операции“, наръчник на машиниста, наръчник за аварии и др.),
 - усвояват поведение, съвместимо с ключовите за безопасността отговорности,
 - идентифицират процедурите, приложими при произшествия с хора,
 - различават опасностите, свързани с експлоатацията на железниците като цяло,
 - познават ръководните принципи на безопасността на движение,
 - прилагат основните принципи на електротехнологията.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ V

**ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЗНАНИЯ ЗА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ И ИЗИСКВАНИЯТА, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО
УДОСТОВЕРЕНИЕТО**

След завършване на специално обучение за подвижния състав машинистите следва да могат да изпълняват следните задачи:

1. ТЕСТОВЕ И ПРОВЕРКИ ПРЕДИ ЗАМИНАВАНЕ

Машинистите следва да могат да:

- събират документите и необходимото оборудване,
- проверяват мощността на теглителната единица,
- проверяват информацията, въведена в документите на борда на теглителната единица,
- гарантират, извършвайки посочените проверки и тестове, че теглителната единица е в състояние да произведе необходимата теглителна сила и че оборудването за безопасност функционира,
- проверяват наличието и изправността на предписаното оборудване за защита и безопасност при предаването на локомотива или в началото на пътуването,
- извършват рутинни дейности за профилактична поддръжка.

2. ПОЗНАНИЯ ЗА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

За да управлява локомотива, машинистът следва да познава всички контролни механизми и индикаторни табла, с които разполага, по-конкретно онези, които се отнасят до:

- локомотивната тяга,
- спирачната система,
- елементите, свързани с безопасността на движението.

За да открива и намира аномалии в подвижния състав, да ги докладва и да определя какво е необходимо, за да бъдат отстранени, а в някои случаи, за да предприеме действия, машинистът следва да е запознат със:

- механичните структури,
- оборудването за окачване и прикачване,
- ходовия механизъм,
- оборудването за безопасност,
- резервоарите за гориво, горивната система, оборудването за изхвърляне на отработени газове,
- смисъла на означенията от вътрешната и външната страна на подвижния състав, по-специално символите, използвани при превоз на опасни стоки,
- системите за регистрация на пътувания,
- електрическите и пневматичните системи,
- натрупването на електричество и високоволтовите системи,
- оборудването за връзка (радиовръзка на влака и др.),
- уреждането на пътуванията,

- съставните части на подвижния състав, тяхното предназначение и приспособленията, характерни за превозваните товари, по-специално системата за спиране на влака чрез отваряне на въздухопровода на пневматичната спирачна система,
- спирачната система,
- специфичните части на теглителните единици,
- теглителната верига, двигателите и трансмисиите.

3. ПРОВЕРКА НА СПИРАЧКИТЕ

Машинистите следва да могат:

- да проверяват и изчисляват преди потеглянето дали спирачната сила на влака съответства на спирачната сила, която се изисква за линията, посочена в документите на превозното средство,
- да проверяват изправността на различните компоненти на спирачната система на теглителната единица и на влака, ако е необходимо, преди потеглянето, при привеждането в движение и по време на движение.

4. РЕЖИМ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ И МАКСИМАЛНА СКОРОСТ НА ВЛАКА ВЪВ ВРЪЗКА С ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ЛИНИЯТА

Машинистите следва да могат:

- да вземат предвид информацията, предоставена им преди потеглянето,
- да определят вида движение и пределната скорост на влака на базата на променливи, като ограничения на скоростта, метеорологични условия или промени в сигнализацията.

5. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКА ПО НАЧИН, КОЙТО НЕ УВРЕЖДА СЪОРЪЖЕНИЯТА ИЛИ ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Машинистите следва да могат да:

- използват всички налични контролни системи в съответствие с приложимите правила,
- привеждат влака в движение, вземайки предвид сцеплението и ограниченията на мощността,
- използват спирачките за намаляване на скоростта и спиране, вземайки предвид подвижния състав и съоръженията.

6. АНОМАЛИИ

Машинистите следва:

- да могат да следят за евентуални необичайни признаци в поведението на влака,
- да могат да проверяват влака и да откриват признаци на аномалии, да ги различават едни от други, да реагират адекватно на относителната им значимост и да се опитват да ги отстранят, като винаги отдават предимство на безопасността на железопътния трафик и хората,
- да познават наличните средства за защита и връзка.

7. ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИНЦИДЕНТИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ, ПОЖАРИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ С ХОРА

Машинистите следва:

- да могат да предприемат действия за защита на влака и да потърсят помощ в случай на произшествие с хора, възникнало във влака,
- да могат да определят дали влакът превозва опасни стоки и да ги определят на базата на влаковите документи и списъците с вагоните,
- да познават процедурите за евакуация на влака в случай на авария.

8. УСЛОВИЯ ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА ПЪТУВАНЕТО СЛЕД ПРОИЗШЕСТВИЕ, СВЪРЗАНО С ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

След възникването на произшествие машинистите следва да могат да преценят дали превозното средство може да продължи да се движи и при какви условия, за да могат да информират управителя на инфраструктурата за тези условия възможно най-скоро.

Машинистите следва да могат да определят дали е необходима експертна оценка, преди влакът да може да продължи.

9. ОБЕЗДВИЖВАНЕ НА ВЛАКА

Машинистите следва да могат да предприемат мерки, гарантиращи, че влакът или части от него няма да потеглят или да се задвижат неочаквано, дори и при най-трудните условия.

Освен това машинистите следва да са запознати с мерките, чрез които могат да спрат влак или части от него, ако той е потеглил или се е задвижил неочаквано.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**ПРОФЕСИОНАЛНИ ПОЗНАНИЯ ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ИЗИСКВАНИЯ, СВЪРЗАНИ С
УДОСТОВЕРЕНИЕТО****Въпроси, свързани с инфраструктурата**

1. ПРОВЕРКА НА СПИРАЧКИТЕ

Машинистите следва да могат да проверяват и изчисляват преди потеглянето дали спирачната сила на влака съответства на спирачната сила, която се изисква за линията, посочена в документите на превозното средство.

2. ВИД ЕКСПЛОАТАЦИЯ И МАКСИМАЛНА СКОРОСТ НА ВЛАКА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ЛИНИЯТА

Машинистите следва да могат:

- да вземат предвид предоставената им информация, като например ограничения на скоростта или промени в сигнализацията,
- да определят вида движение и пределната скорост на влака на базата на характеристиките на линията.

3. ПОЗНАВАНЕ НА ЛИНИЯТА

Машинистите следва да могат да предвиждат проблемите и да реагират адекватно по отношение на безопасността и другите показатели, като например точност и икономичност. Ето защо те следва да притежават подробни познания за железопътните линии и съоръжения по маршрута си и за другите уговорени алтернативни маршрути.

От значение са следните аспекти:

- експлоатационни условия (смяна на коловоз, еднопосочно движение и др.),
- извършване на проверка на маршрута и справка със съответните документи,
- определяне на коловози, които могат да бъдат използвани за определен вид движение,
- приложими правила за движение и значение на сигналната система,
- експлоатационен режим,
- система за блокиране и свързаните с нея разпоредби,
- наименования на гарите, както и разположение и разстояние на видимост на гарите и сигналните кутии, за да адаптират управлението спрямо това,
- сигнализация за преход между различни системи за експлоатация или енергийно захранване,
- ограничения на скоростта за различните категории управлявани влакове,
- топографски профили,
- специални условия за работа със спирачките, например по линии със стръмен наклон надолу,
- специфични експлоатационни характеристики: особени сигнали, знаци, условия за потегляне и др.

4. РАЗПОРЕДБИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Машинистите следва да могат:

- да привеждат влака в движение само тогава, когато са изпълнени всички предписани условия (разписание, нареждане или сигнал за потегляне, подаване на сигнали, ако е необходимо, и др.),
- да наблюдават сигналите, разположени покрай релсовия път и в кабината на локомотива, да ги тълкуват незабавно и безпогрешно и да действат според посоченото,
- да управляват влака безопасно в съответствие с различните експлоатационни режими: да прилагат специални режими, ако са инструктирани за това, временни ограничения на скоростта, движение в противоположна посока, разрешение за даване на сигнали за опасност, превключване между режими, завои, преминаване през участъци, в които се извършват строителни работи, и др.,
- да съблюдают предвидените в разписанието и допълнителните спирания и, ако е необходимо, да извършват допълнителни операции за пътниците по време на тези спирания, например отваряне и затваряне на вратите.

5. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКА

Машинистите следва да могат:

- да определят местоположението на влака по линията във всеки един момент,
- да използват спирачките за намаляване на скоростта и спиране, вземайки предвид подвижния състав и съоръженията,
- да съобразяват движението на влака с разписанието и с евентуално издадени заповеди за пестене на енергия, вземайки предвид характеристиките на топлоотдаващата единица, влака, линията и околната среда.

6. АНОМАЛИИ

Машинистите следва да могат:

- да обръщат внимание, доколкото го позволява управлението на влака, на необичайни явления в инфраструктурата и околната среда: сигнали, коловози, енергийно захранване, железопътни прелези, зона около железопътната линия, друг трафик,
- да определят разстоянието до ясно видими препятствия,
- да информират незабавно управителя на инфраструктурата за мястото и характера на наблюдаваните аномалии, като се уверят, че информацията е била разбрана,
- вземайки предвид инфраструктурата, да осигурят или да вземат мерки, за да осигурят безопасността на движението и на хората, когато това е необходимо.

7. ИНЦИДЕНТИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ ПРИ ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ПОЖАРИ И ПРОИЗШЕСТВИЯ С ХОРА

Машинистите следва да могат:

- да предприемат действия за защита на влака и да потърсят помощ в случай на произшествие с хора,
- да определят къде да спрат влака в случай на пожар и да улеснят евакуацията на пътниците, ако е необходимо,
- незабавно да предоставят полезна информация за пожара, ако същият не може да бъде овладян единствено от действията на машиниста,
- да информират управителя на инфраструктурата за тези обстоятелства възможно най-скоро,
- да преценяват дали инфраструктурата позволява превозното средство да продължи да се движи и при какви условия.

8. ЕЗИКОВИ ТЕСТОВЕ

Машинистите, на които се налага да комуникират с управителя на инфраструктурата по важни въпроси на безопасността, следва да притежават езикови умения на езика, посочен от управителя на съответната инфраструктура. Езиковите им умения следва да бъдат такива, че да могат да комуникират активно и ефективно в рутинни, неблагоприятни и аварийни ситуации.

Те следва да могат да използват съобщенията и методите за връзка, посочени в ТСОС „Операции“. Машинистите следва да могат да комуникират на ниво 3 съгласно следната таблица:

Езиково и комуникационно ниво

Говоримото владение на езика може да бъде разделено на следните пет нива:

Ниво	Описание:
5	<ul style="list-style-type: none">— може да адаптира начина, по който говори, спрямо всякакви събеседници— може да изказва мнение— може да преговаря— може да убеждава— може да дава съвети
4	<ul style="list-style-type: none">— може да се справя с напълно непредвидени ситуации— може да прави предположения— може да изразява аргументирано становище
3	<ul style="list-style-type: none">— може да се справя в практически ситуации, в които има елемент на непредвиденост— може да описва— може да води обикновен разговор
2	<ul style="list-style-type: none">— може да се справя в прости практически ситуации— може да задава въпроси— може да отговаря на въпроси
1	<ul style="list-style-type: none">— може да говори със запаметени изречения

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПЕРИОДИЧНОСТ НА ИЗПИТИТЕ

Минималната честота на периодичните проверки е следната:

- а) езикови познания (само за лица, на които езикът не е роден): на всеки три години или след отсъствие, продължило повече от една година;
 - б) познания за инфраструктурата (включително познания за маршрута и правила за експлоатация): на всеки три години или след отсъствие от съответния маршрут, продължило повече от една година;
 - в) познания за подвижния състав: на всеки три години.
-