

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 315

Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

50. sējums

2007. gada 3. decembris

Saturs

I Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta

REGULAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 1
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1371/2007 (2007. gada 23. oktobris) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem 14
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1372/2007 (2007. gada 23. oktobris), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 577/98 par darbaspēka izlases veida apsekojuma organizēšanu Kopienā ⁽¹⁾ 42

DIREKTĪVAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/58/EK (2007. gada 23. oktobris), ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu 44
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/59/EK (2007. gada 23. oktobris) par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā 51

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

Cena: EUR 18

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1370/2007

(2007. gada 23. oktobris)

**par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ
Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. un 89. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Līguma 16. pantā ir apstiprināts, ka vispārējās ekonomiskās nozīmes pakalpojumi ieņem svarīgu vietu Eiropas Savienības kopīgo vērtību sistēmā.

(2) Līguma 86. panta 2. punktā ir paredzēts, ka uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, attiecas Līgumā ietvertie noteikumi, un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ciktāl minēto noteikumu piemērojums netraucē tiem veikt uzticētos uzdevumus juridiski vai faktiski.

⁽¹⁾ OV C 195, 18.8.2006., 20. lpp.

⁽²⁾ OV C 192, 16.8.2006., 1. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2001. gada 14. novembra Atzinums (OV C 140 E, 13.6.2002., 262. lpp.) un Padomes 2006. gada 11. decembra Kopējā nostāja (OV C 70 E, 27.3.2007., 1. lpp.), un Eiropas Parlamenta 2007. gada 10. maija Nostāja. Padomes 2007. gada 18. septembra Lēmums.

(3) Līguma 73. pants ir *lex specialis* attiecībā uz 86. panta 2. punktu. Tajā ir ietverti noteikumi, ko piemēro kompensācijām par sabiedrisku pakalpojumu sniegšanas saistībām iekšzemes transportā.

(4) Komisijas 2001. gada 12. septembra Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu" paredzētie galvenie mērķi ir garantēt drošus, efektīvus un augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumus ar regulētas konkurences starpniecību, garantējot arī sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārredzamību un pareizu darbību, ņemot vērā sociālos un vides faktorus, kā arī faktorus, kas saistīti ar reģionu plānošanu, vai arī piedāvāt dažu kategoriju pasažieriem, piemēram, pensionāriem, īpašas tarifu likmes un likvidēt atšķirības starp dažādu dalībvalstu transporta uzņēmumiem, kuras var radīt būtiskus konkurences izkropļojumus.

(5) Pašlaik daudzus vispārējās ekonomiskās nozīmes sauszemes pasažieru transporta pakalpojumus nevar piedāvāt, jo tiem nav saimnieciska pamatojuma. Kompetentajām dalībvalstu iestādēm ir jāspēj attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu. Nodrošinot sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, tās var izmantot šādus mehānismus: dot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ekskluzīvas tiesības, piešķirt sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem finanšu kompensāciju un definēt visiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piemērojamus vispārējus noteikumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu. Ja saskaņā ar šo regulu dalībvalstis izvēlas tās darbības jomā neietvert konkrētus vispārējus noteikumus, būtu jāpiemēro vispārējais valsts atbalsta režīms.

- (6) Vairākas dalībvalstis ir ieviesušas tiesību aktus, kuros, izmantojot pārredzamas un taisnīgas piešķiršanas procedūras, paredzēts piešķirt ekskluzīvas tiesības un pakalpojumu valsts līgumus vismaz attiecībā uz daļu no to sabiedriskā transporta tirgus. Tādējādi dalībvalstu savstarpējā tirdzniecība ir ievērojami vērsusies plašumā, un vairāki sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji tagad sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vairāk nekā vienā dalībvalstī. Pārmaiņas valstu tiesību aktos tomēr ir radījušas atšķirības piemērojamajās procedūrās, kā arī juridisku noteiktību attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju tiesībām un kompetento iestāžu pienākumiem. Padomes Regulā (EEK) Nr. 1191/69 (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē⁽¹⁾ nav noteikts, kā Kopienā jāpiešķir pakalpojumu valsts līgumi, un konkrēti – tā neparedz apstākļus, kādos būtu jāriko konkurss par tādiem līgumiem. Tālab būtu jāatjaunina Kopienas tiesiskais regulējums.
- (7) Pētījumi, kas veikti dalībvalstīs, kuru sabiedriskā transporta nozarē jau vairākus gadus ir bijusi konkurence, un tajās gūtā pieredze rāda, ka, ieviešot regulētu pakalpojumu sniedzēju konkurenci – ar attiecīgiem drošības noteikumiem –, pakalpojumus var padarīt pievilcīgākus, novatoriskākus un lētākus, netraucējot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem turpināt uzticēto uzdevumu veikšanu. Tādu pieeju ir atbalstījusi Eiropadome saskaņā ar 2000. gada 28. marta tā dēvēto Lisabonas procesu, kurā Komisija, Padome un dalībvalstis, ciktāl ļauj to attiecīgās pilnvaras, tika aicinātas "paātrināt liberalizāciju tādās nozarēs kā ... transports".
- (8) Būtu jāļauj pasažieru transporta tirgiem, kuros ierobežojumi ir atcelti un kuros nav ekskluzīvu tiesību, saglabāt īpatnības un darbības metodes, ciktāl tās nav pretrunā Līguma prasībām.
- (9) Lai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus varētu organizēt tā, lai tie vislabāk atbilstu sabiedrības vajadzībām, visām kompetentajām iestādēm saskaņā ar šajā regulā ietvertajiem nosacījumiem jāspēj brīvi izvēlēties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējus, ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu intereses. Lai nodrošinātu pārredzamības, vienlīdzīgas attieksmes pret konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem un proporcionalitātes principa piemērošanu, piešķirot kompensācijas vai ekskluzīvas tiesības, ir svarīgi, lai kompetentās iestādes pakalpojumu valsts līgumā ar izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju būtu definēta
- sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību būtība un tādas atbildības apjoms, par ko panākta vienošanās. Līguma forma vai nosaukums var atšķirties atkarībā no dalībvalsts tiesību sistēmas.
- (10) Atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69, kuras darbības joma attiecas arī uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, nav atzīts par lietderīgu attiecināt šo regulu uz pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu minētajā konkrētajā nozarē. Uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu organizāciju iekšējos ūdensceļos un, ciktāl uz tiem neattiecas īpaši Kopienas tiesību akti, arī valsts jūras ūdeņos tādējādi attiecas vispārējie Līguma principi, ja vien dalībvalstis neizvēlas piemērot šo regulu minētajām konkrētajām nozarēm. Ar šo regulu neliedz integrēt iekšējos ūdensceļos un valsts jūras ūdeņos piedāvātos pakalpojumus plašākā pilsētu, priekšpilsētu vai reģionālā sabiedriskā pasažieru transporta tīklā.
- (11) Atšķirībā no Regulas (EEK) Nr. 1191/69, kuras darbības joma attiecas arī uz kravu transporta pakalpojumiem, šajā regulā nav atzīts par lietderīgu regulēt pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu minētajā konkrētajā nozarē. Tādējādi trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā kravu transporta pakalpojumu organizācijai būtu jāatbilst Līguma vispārējiem principiem.
- (12) No Kopienas tiesību aktu viedokļa nav svarīgi, vai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus veic valsts vai privāti uzņēmumi. Šī regula pamatojas uz Līguma 295. pantā minēto neitralitātes principu attiecībā uz īpašumtiesību sistēmu, uz Līguma 16. pantā minēto iespēju dalībvalstīm brīvi definēt vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojumus, kā arī uz Līguma 5. pantā minētajiem subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem.
- (13) Dažus pakalpojumus, kas bieži vien ir saistīti ar noteiktu infrastruktūru, galvenokārt izmanto vēsturiskas nozīmes dēļ vai tūrisma mērķiem. Tā kā šādus pakalpojumus sniedz acīmredzami citādā nolūkā nekā sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšana, tos nereglamentē noteikumi un procedūras, kas attiecas uz sabiedriskajiem pakalpojumiem izvīrītajām prasībām.
- (14) Ja kompetentās iestādes ir atbildīgas par sabiedriskā transporta tīkla organizēšanu, līdztekus transporta pakalpojumu sniegšanai šāda atbildība var attiekties uz daudzām citām darbībām un funkcijām, attiecībā uz kurām kompetentajām iestādēm jābūt brīvai izvēlei – vai nu veikt tās pašām, vai arī pilnībā vai daļēji uzticēt kādai trešai personai.

(1) OVL 156, 28.6.1969., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (OV L 169, 29.6.1991., 1. lpp.).

- (15) Ilgtermiņa līgumu rezultāts var būt tirgus slēgšana uz nevajadzīgi ilgu laiku, tādējādi mazinot labvēlīgo konkurences spiediena ietekmi. Lai pēc iespējas mazāk kropļotu konkurenci, vienlaikus sargājot pakalpojumu kvalitāti, pakalpojumu valsts līgumiem vajadzētu būt termiņa līgumiem. Šāda līguma pagarināšana varētu būt atkarīga no tā, vai transporta pakalpojumu lietotāji to vērtē pozitīvi. Ir jāparedz pakalpojumu valsts līgumu termiņu pagarināšana uz laiku, kas nepārsniedz pusi no tā sākotnējā termiņa, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam jāiegulda līdzekļi aktīvos, kuru amortizācijas laikposms ir ārkārtīgi ilgs, kā arī attiecībā uz attālākiem reģioniem, kā minēts Līguma 299. pantā, ņemot vērā to konkrētās iezīmes un ierobežojumus. Turklāt, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ieguldījumus infrastruktūrā vai ritošajā sastāvā un transportlīdzekļos, kas ir ārkārtas ieguldījumi tādēļ, ka tie abos gadījumos attiecas uz lieliem līdzekļu apjomiem, un ja vien līgums ir piešķirts saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, vajadzētu būt iespējai pagarināt līgumu pat vēl uz ilgāku laiku.
- (16) Ja pakalpojumu valsts līguma noslēgšana var būt par iemeslu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nomaiņai, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām lūgt izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju piemērot noteikumus, kas ietverti Padomes Direktīvā 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā ⁽¹⁾. Ar šo direktīvu dalībvalstīm nav liegts sargāt tādu darbinieku tiesību nodošanas nosacījumus, uz ko neattiecas Direktīva 2001/23/EK, un tādējādi vajadzības gadījumā ņemt vērā sociālos standartus, kas noteikti attiecīgās valsts normatīvajos vai administratīvajos aktos, kā arī koplīgumos vai līgumos, kas noslēgti starp sociālajiem partneriem.
- (17) Ievērojot subsidiaritātes principu, kompetentās iestādes var paredzēt sociālus un kvalitatīvus kritērijus, lai saglabātu un uzlabotu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kvalitātes standartus, piemēram, attiecībā uz minimālajiem darba apstākļiem, pasažieru tiesībām, vajadzībām, kādas ir personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, vai vides aizsardzību, pasažieru darbinieku drošību, kā arī koplīguma saistībām un citiem noteikumiem un nolīgumiem attiecībā uz darba vietu un sociālo aizsardzību vietā, kurā sniedz pakalpojumu. Lai nodrošinātu pārredzamus un salīdzināmus konkurences nosacījumus tirgus dalībnieku starpā un novērstu sociālo dempinga risku, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām piemērot īpašus sociālos un pakalpojumu kvalitātes standartus.
- (18) Jebkura vietēja iestāde vai, ja tādas nav, jebkura valsts iestāde saskaņā ar atbilstīgiem attiecīgās valsts tiesību aktiem var izvēlēties pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus teritorijā, ko tā pārvalda, vai bez konkursa uzticēt tos tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam. Lai nodrošinātu vienādu konkurences nosacījumu ievērošanu, šāda iespēja pašai sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus tomēr ir stingri jākontrolē. Vajadzīgā kontrole būtu jāveic kompetentajai iestādei vai kompetento iestāžu grupai, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai nu kolektīvi, vai ar savu locekļu starpniecību. Turklāt kompetentajai iestādei, kas pati sniedz transporta pakalpojumus, vai tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam būtu jāliedz piedalīties konkursa procedūrās ārpus šīs iestādes pārvaldītās teritorijas. Iestādei, kas kontrolē tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju, arī būtu jāļauj liegt šim pakalpojumu sniedzējam piedalīties konkursos, ko organizē minētās iestādes teritorijā. Tieši pakļauto pakalpojumu sniedzēju darbību ierobežojumi neskar iespēju tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Turklāt smagā dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas tiesību tieša piešķiršana neliedz kompetentajām iestādēm iespēju piešķirt tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvaja pakalpojumus.
- (19) Apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums. Lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus, kompetentajām iestādēm tomēr būtu jāspēj noteikt to, kā slēdz apakšuzņēmuma līgumus par savu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, jo īpaši attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējs. Turklāt apakšuzņēmējam nebūtu jāliedz iespēja piedalīties konkursos jebkuras kompetentās iestādes teritorijā. Kompetentajai iestādei vai tās tieši pakļautajam pakalpojumu sniedzējam apakšuzņēmēju vajadzētu izvēlēties saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.
- (20) Ja kāda valsts iestāde vispārējas nozīmes pakalpojumus izvēlas uzticēt trešai personai, tai ir jāizvēlas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, ievērojot gan Kopienas tiesību aktus par valsts līgumiem un koncesijām, kā paredzēts Līguma 43. līdz 49. pantā, gan pārredzamības un vienādas attieksmes principu. Konkrēti, šī regula neskar pienākumus, ko piemēro valsts iestādēm saskaņā ar direktīvām par valsts līgumu piešķiršanu, ja pakalpojumu valsts līgumi ir to darbības jomā.

(¹) OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.

- (21) Būtu jānodrošina efektīva tiesiskā aizsardzība ne vien valsts līgumu piešķiršanai, uz ko attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs ⁽¹⁾, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru ⁽²⁾, bet arī citiem valsts līgumiem, kas piešķirti saskaņā ar šo regulu. Ir vajadzīga efektīva pārskatīšanas procedūra, un tai vajadzētu būt salīdzināmai ar atbilstīgajām procedūrām, kas noteiktas, attiecīgi, Padomes Direktīvā 89/665/EEK (1989. gada 21. decembris) par to normatīvo un administratīvo aktu koordinēšanu, kuri attiecas uz izskatīšanas procedūru piemērošanu, piešķirot piegādes un uzņēmuma līgumus valsts vajadzībām ⁽³⁾, un Padomes Direktīvā 92/13/EEK (1992. gada 25. februāris), ar ko koordinē normatīvos un administratīvos aktus par to, kā piemēro Kopienas noteikumus par līgumu piešķiršanas procedūrām, ko piemēro subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē ⁽⁴⁾.
- (22) Dažos uzaicinājumos uz konkursu kompetentajām iestādēm jādefinē un jāapraksta kompleksas sistēmas. Tādēļ, piešķirot līgumus šādos gadījumos, šīm iestādēm vajadzētu būt pilnvarotām pēc piedāvājumu iesniegšanas veikt sarunas par šādu līgumu elementiem ar daļu vai visiem iespējamajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem.
- (23) Ja līgumi attiecas uz nenozīmīgām summām vai pakalpojumu sniegšanu necīgos attālumos, pakalpojumu valsts līgumu konkursiem nevajadzētu būt obligātiem. Šajā sakarā lielākām summām vai attālumiem būtu jāļauj kompetentajām iestādēm ņemt vērā mazo un vidējo uzņēmumu īpašās intereses. Kompetentajām iestādēm nevajadzētu būt tiesīgām sadalīt līgumus vai tīklus, lai izvairītos no konkursa organizēšanas.
- (24) Ja pastāv iespēja, ka pakalpojumu sniegšanā var iestāties pārtraukums, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt pilnvarotām ieviest ārkārtas īstermiņa pasākumus tīkmēr, kamēr nav piešķirts jauns pakalpojumu valsts līgums, kas ir saskaņā ar visiem šajā regulā paredzētajiem piešķiršanas nosacījumiem.
- (25) Pasažieru transports pa dzelzeļu rada īpašas problēmas, kas saistītas ar ieguldījumu nastu un infrastruktūras izmaksām. Komisija 2004. gada martā iesniedza priekšlikumu grozīt Padomes Direktīvu 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁵⁾, lai visiem Kopienas dzelzceļa uzņēmumiem nodrošinātu piekļuvi visu dalībvalstu infrastruktūrai starptautisku pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanas vajadzībām. Šīs regulas mērķis ir izveidot tiesisku regulējumu kompensācijai un/vai paredzēt ekskluzīvas tiesības uz pakalpojumu valsts līgumiem, nevis vēl vairāk atvērt tirgu dzelzceļa pakalpojumiem.
- (26) Attiecībā uz sabiedriskajiem pakalpojumiem ar šo regulu katrai kompetentajai iestādei saistībā ar pakalpojumu valsts līgumu atļauj izvēlēties sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniedzēju. Tā kā dažādas dalībvalstis šajā ziņā dažādi organizē savu teritoriju, kompetentajām iestādēm pamatoti var atļaut piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem.
- (27) Kompensāciju, ko piešķir kompetentās iestādes, lai segtu izmaksas, kas radušās, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, aprēķina tā, lai novērstu pārmērīgu kompensāciju. Ja kāda kompetentā iestāde paredz piešķirt pakalpojumu valsts līgumu, neizsludinot konkursu, tai būtu jāievēro arī sīki izstrādāti noteikumi, nodrošinot, lai kompensāciju summa būtu atbilstīga, un atspoguļojot vēlmi nodrošināt pakalpojumu efektivitāti un kvalitāti.
- (28) Pielikuma aprēķinu shēmā pienācīgi ņemot vērā jebkādu ietekmi, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildei ir uz pieprasījumu pēc sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, kompetentā iestāde un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs var pierādīt, ka pārmērīga kompensācija ir novērsta.
- (29) Lai piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, izņemot ārkārtas pasākumus un līgumus, kas attiecas uz nelieliem attālumiem, kompetentajām iestādēm būtu vismaz vienu gadu iepriekš jāveic vajadzīgie pasākumi, lai publiskotu faktu, ka tās paredz piešķirt šādus līgumus, tādējādi dodot iespēju atsaukties iespējamiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem.

(1) OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2006/97/EK (OV L 363, 20.12.2006., 107. lpp.).

(2) OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2006/97/EK.

(3) OV L 395, 30.12.1989., 33. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 92/50/EEK (OV L 209, 24.7.1992., 1. lpp.).

(4) OV L 76, 23.3.1992., 14. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/97/EK.

(30) Uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas piešķirti tieši, būtu jāattiecinā lielāka pārredzamība.

(5) OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

- (31) Tā kā kompetentajām iestādēm un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem būs vajadzīgs laiks, lai pielāgotos šai regulai, būtu jāparedz pārejas mehānismi. Lai saskaņā ar šo regulu pakāpeniski piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, dalībvalstīm pēc pārejas laika pirmās puses beigām sešu mēnešu laikā būtu jāsniedz Komisijai progresa ziņojums. Pamatojoties uz šiem ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus pasākumus.
- (32) Pārejas laikā kompetentās iestādes šīs regulas noteikumus var ieviest dažādos laikos. Tādējādi var gadīties, ka šajā posmā sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji no tirgiem, kuros šī regula vēl nav piemērota, piesakās uz konkursiem par pakalpojumu valsts līgumiem tirgos, kas regulētai konkurencei ir kļuvuši ātrāk pieejami. Lai ar samērīgu rīcību izvairītos no jebkādas nestabilitātes atvērtā sabiedriskā transporta tirgū, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt tiesīgām pārejas laika otrajā pusē noraidīt piedāvājumus, ko iesniedz uzņēmumi, ja vairāk nekā pusi no šo uzņēmumu sabiedriskā transporta pakalpojumu vērtības nepiešķir saskaņā ar šo regulu, ar noteikumu, ka šo noraidījumu piemēro bez diskriminācijas un ka lēmumu pieņem, pirms izsludināts konkurss.
- (33) Eiropas Kopienų Tiesa 2003. gada 24. jūlija sprieduma lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾ 87. līdz 95. punktā norādīja, ka sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas nav priekšrocības Līguma 87. panta nozīmē, ja ir ievēroti četri kumulatīvi nosacījumi. Ja nav ievēroti šie nosacījumi un ir ievēroti galvenie nosacījumi, lai piemērotu Līguma 87. panta 1. punktu, sabiedrisko pakalpojumu kompensācija ir valsts atbalsts, un uz to attiecas Līguma 73., 86., 87. un 88. pants.
- (34) Kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem var izrādīties vajadzīga iekšzemes pasažieru transporta nozarē, lai uzņēmumi, kas atbild par sabiedriskajiem pakalpojumiem, darbotos, pamatojoties uz principiem un ievērojot nosacījumus, kas ļauj tiem veikt savus uzdevumus. Tāda kompensācija var būt saderīga ar Līgumu atbilstīgi tā 73. pantam, ievērojot konkrētus nosacījumus. Pirmkārt, tā ir jāpiešķir, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu, kas ir vispārējas nozīmes pakalpojumi Līguma nozīmē. Otrkārt, lai izvairītos no nepamatotiem konkurences izkropļojumiem, tai nevajadzētu būt lielākai par apjomu, kas vajadzīgs, lai segtu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību radītās tīrās izmaksas, ņemot vērā ar to radītos ienākumus un samērīgu peļņu.
- (35) Saskaņā ar šo regulu kompetento iestāžu piešķirtās kompensācijas tādējādi var atbrīvot no Līguma 88. panta 3. punktā paredzētās iepriekšējās paziņošanas prasības.
- (36) Ar šo regulu aizstāj Regulu (EEK) Nr. 1191/69; tādēļ minētā regula būtu jāatceļ. Trīs gadu pārejas laiks palīdzēs pakāpeniski pārtraukt kompensāciju par sabiedriskā kravu transporta pakalpojumiem, kādu Komisija nav atļāvusi saskaņā ar Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu. Jebkurai kompensācijai, ko piešķir saistībā ar sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu un kas nav kompensācija, uz kuru attiecas šī regula, un kas varētu ietvert valsts atbalstu Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē, vajadzētu atbilst Līguma 73., 86., 87. un 88. panta noteikumiem, tostarp jebkurai attiecīgai Eiropas Kopienų Tiesas interpretācijai un jo īpaši tās nolēmumam lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Izskatot šādu gadījumu, Komisijai tādēļ būtu jāpiemēro principi, kas līdzvērtīgi šajā regulā izklāstītajiem principiem, vai vajadzības gadījumā citi tiesību akti vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojumu jomā.
- (37) Šī regula attiecas uz piemērošanas jomu Padomes Regulai (EEK) Nr. 1107/70 (1970. gada 4. jūnijs) par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem ⁽²⁾. Iepriekšējo regulu uzskata par novecojušu, jo tā ierobežo Līguma 73. panta piemērošanu, nesniedzot atbilstīgu juridisko pamatu pašreizējo ieguldījumu shēmu atļaušanai, jo īpaši attiecībā uz valsts un privātā sektora partnerībā veiktiem ieguldījumiem transporta infrastruktūrā. Tādējādi tā būtu jāatceļ, lai Līguma 73. pantu varētu pareizi piemērot nozares nepārtrauktai attīstībai, neskarot šo regulu vai Padomes Regulu (EEK) Nr. 1192/69 (1969. gada 26. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem uzskaites normalizēšanai dzelzceļa transporta uzņēmumos ⁽³⁾. Lai vēl vairāk veicinātu attiecīgo Kopienų noteikumu piemērošanu, Komisija 2007. gadā ierosinās valsts atbalsta pamatnostādnes ieguldījumiem dzelzceļos, tostarp ieguldījumiem infrastruktūrā.
- (38) Lai novērtētu šīs regulas īstenošanu un notikumu attīstību, nodrošinot sabiedrisko pasažieru transportu Kopienā, jo īpaši – lai novērtētu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu kvalitāti un pakalpojumu valsts līgumu tiešās piešķiršanas ietekmi, Komisijai būtu jāsaģatavo ziņojums. Vajadzības gadījumā šim ziņojumam var pievienot attiecīgus priekšlikumus par to, kā grozīt šo regulu,

⁽²⁾ OV L 130, 15.6.1970., 1. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 543/97 (OV L 84, 26.3.1997., 6. lpp.).

⁽³⁾ OV L 156, 28.6.1969., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1791/2006 (OV L 363, 20.12.2006., 1. lpp.).

⁽¹⁾ [2003] ECR I-7747.

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Mērķis un piemērošanas joma

1. Šīs regulas mērķis ir saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus, lai, cita starpā, to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien.

Lai to nodrošinātu, šajā regulā ir definēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības.

2. Šo regulu piemēro valsts un starptautiskā sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļiem un citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem, kā arī autoceļiem, izņemot pakalpojumiem, ko sniedz galvenokārt to vēsturiskās vai tūrisma nozīmes dēļ. Dalībvalstis var piemērot šo regulu sabiedriskajam pasažieru transportam pa iekšējiem ūdensceļiem un – neskarot Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) ⁽¹⁾ – arī valsts jūras ūdeņos.

3. Šo regulu nepiemēro būvdarbu valsts koncesijām Direktīvas 2004/17/EK 1. panta 3. punkta a) apakšpunkta nozīmē vai Direktīvas 2004/18/EK 1. panta 3. punkta nozīmē.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

- a) "sabiedriskais pasažieru transports" ir vispārējas ekonomiskās nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai;
- b) "kompetenta iestāde" ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgā ģeogrāfiskajā apgabalā iesaistīties sabiedriskā pasažieru transportā, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra;

- c) "kompetenta vietēja iestāde" ir jebkura kompetentā iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals;
- d) "sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums vai uzņēmumu grupa, kas veic sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, vai jebkura valsts struktūra, kas sniedz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus;
- e) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir kompetentās iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību;
- f) "ekskluzīvas tiesības" ir sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam;
- g) "kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem" ir jebkura priekšrocība, jo īpaši finansiāla, ko valsts iestāde tieši vai netieši piešķir no valsts resursu līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanas laikā, vai priekšrocība, kas saistīta ar šo laikposmu;
- h) "tieša piešķiršana" ir pakalpojumu valsts līguma piešķiršana noteiktam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam bez iepriekšējas konkursa procedūras;
- i) "pakalpojumu valsts līgums" ir viens vai vairāki akti, kas uzliek juridiskas saistības un kuros ir apliecināta kādas kompetentās iestādes vienošanās ar sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju, uzticot šim sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam tādu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu apsaimniekošanu un sniegšanu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības; atkarībā no dalībvalsts tiesību aktiem līgums var būt arī kompetentās iestādes pieņemts lēmums:
 - individuāla tiesību akta vai normatīva akta formā vai
 - kurā ir nosacījumi, kā kompetentā iestāde pati sniedz pakalpojumus vai uztic šādu pakalpojumu sniegšanu tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam;
- j) "iekšējs pakalpojumu sniedzējs" ir juridiski patstāvīgs subjekts, ko kompetentā iestāde vai, vairāku iestāžu gadījumā, vismaz viena kompetentā vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības;

⁽¹⁾ OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.

- k) "vērtība" ir sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu, maršruta, pakalpojumu valsts līguma vai kompensācijas shēmas vērtība, kas līdzinās sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja vai sniedzēju atalgojuma kopsummai bez PVN, ietverot visu tipu kompensācijas, ko izmaksā valsts iestādes, un biļešu pārdošanas ieņēmumus, ko neatmaksā attiecīgajai kompetentajai iestādei;
- l) "vispārējs noteikums" ir pasākums, kas bez diskriminācijas attiecas uz visiem viena tipa sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem kādā ģeogrāfiskā apgabalā, par ko ir atbildīga kompetentā iestāde;
- m) "integrēti sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi" ir noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā savstarpēji saistīti transporta pakalpojumi, kam ir viens informācijas dienests, biļešu sistēma un grafiks.
- b) iepriekš objektīvi un pārredzami jānosaka:
- i) parametri kompensācijas maksājumu, ja tādi ir, aprēķināšanai; un
- ii) jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veids un apjoms;

tādā veidā, lai būtu novērsta pārmērīga kompensēšana. Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumiem, kas piešķirti saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. un 6. punktu, šos parametrus nosaka tā, lai neviens kompensācijas maksājums nevarētu pārsniegt to summu, kas vajadzīga, lai segtu neto finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, kas radusies, izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā ar to saistītos ieņēmumus, ko patur sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, un samērīgu peļņu;

3. pants

Pakalpojumu valsts līgumi un vispārēji noteikumi

1. Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu.
2. Atkāpjoties no 1. punkta, tādās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ar ko paredzēts noteikt maksimāli pieļaujamo tarifu visiem pasažieriem vai dažu kategoriju pasažieriem, arī var iekļaut vispārējos noteikumus. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju, saskaņā ar 4. un 6. pantā un pielikumā izklāstītajiem principiem kompetentā iestāde sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē neto labvēlīgo vai nelabvēlīgo finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, ko rada vispārējos noteikumus paredzēto tarifu saistību ievērošana. Tas tā ir neatkarīgi no kompetento iestāžu tiesībām pakalpojumu valsts līgumos iekļaut sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, paredzot maksimāli pieļaujamos tarifus.
3. Neskarot Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu, dalībvalstis šo regulu var neattiecināt uz vispārējiem noteikumiem par finanšu kompensāciju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus skolēniem, studentiem, mācekļiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šos vispārējos noteikumus dara zināmus saskaņā ar Līguma 88. pantu. Jebkādā šādā paziņojumā ietver pilnīgu informāciju par pasākumu un, konkrēti, sīki izklāstītu informāciju par aprēķinu metodi.
- c) paredz kārtību ar pakalpojumu sniegšanu saistītu izmaksu sadalei. Izmaksas konkrēti var ietvert izmaksas, kas saistītas ar personālu, enerģiju, maksājumiem par infrastruktūru, sabiedrisko transportlīdzekļu, ritošā sastāva un instalāciju, kas vajadzīgas, lai sniegtu pasažieru transporta pakalpojumus, profilaksi un remontu, kā arī pastāvīgās izmaksas un pietiekamu kapitāla rentabilitāti.
2. Pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos paredz kārtību no biļešu pārdošanas iegūto ieņēmumu sadalei, ko var paturēt sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs, atmaksājot kompetentajai iestādei vai sadalīt abām pusēm.
3. Pakalpojumu valsts līgumi ir terminēti, un tie nav ilgāki par desmit gadiem autobusu pakalpojumiem un par 15 gadiem – pasažieru dzelzceļa transporta pakalpojumiem vai citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem. Termins pakalpojumu valsts līgumiem, kas attiecas uz vairāku tipu transportu, nav ilgāks par 15 gadiem, ja dzelzceļa pārvadājumi vai citu tipu pārvadājumi pa sliežu ceļiem vērtības ziņā ir lielāki par 50 % no attiecīgo pakalpojumu vērtības.
4. Vajadzības gadījumā, ņemot vērā aktīvu amortizācijas nosacījumus, pakalpojumu valsts līguma termiņu var pagarināt ne vairāk kā par 50 %, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nodrošinātie aktīvi ir gan ievērojami apjomīgi attiecībā uz visiem aktīviem, kas ir vajadzīgi pakalpojumu valsts līgumā paredzēto pasažieru transporta pakalpojumu veikšanai, gan ir saistīti galvenokārt ar tiem pasažieru transporta pakalpojumiem, uz ko attiecas līgums.

4. pants

Obligātais pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturs

1. Pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos:
- a) skaidri jādefinē sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas;
- Ja to pamato izmaksas, kas rodas īpašā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ, pakalpojumu valsts līgumus, kas paredzēti 3. punktā, attālākajos reģionos var pagarināt ne vairāk kā par 50 %.

Ja to pamato kapitāla amortizācija saistībā ar ārkārtējām investīcijām infrastruktūrā, ritošajā sastāvā vai transportlīdzekļos un ja pakalpojumu valsts līgumu piešķir saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, pakalpojumu valsts līgumam var būt ilgāks termiņš. Lai šādā gadījumā nodrošinātu pārredzamību, kompetentā iestāde viena gada laikā pēc līguma noslēgšanas nosūta Komisijai šo pakalpojumu valsts līgumu un faktus, kas pamato tā ilgāku termiņu.

5. Neskarot valsts un Kopienas tiesību aktus, tostarp koplīgumus starp sociālajiem partneriem, kompetentās iestādes var prasīt, lai izraudzītais sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs pakalpojumu sniegšanai iepriekš pieņemtam personālam dotu tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārceļšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē. Ja kompetentās iestādes prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu konkrētiem sociāliem standartiem, konkursa dokumentos un pakalpojumu valsts līgumos ir iekļauts attiecīgā personāla saraksts un norādīta pārredzama sīki izklāstīta informācija par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar pakalpojumiem.

6. Ja kompetentās iestādes saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem prasa, lai sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji atbilstu noteiktiem kvalitātes standartiem, šos standartus iekļauj konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos.

7. Konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos pārredzami norāda, vai un kādā apjomā var apsvērt apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu. Ja slēdz apakšuzņēmuma līgumus, pakalpojumu sniedzējam, kuram saskaņā ar šo regulu uzticēta sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārvaldīšana un sniegšana, ir pienākums pašam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu būtisku daļu, kas var būt arī mazāka par pusi. Pakalpojumu valsts līgums, kas vienlaikus attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu izveidi, ierīkošanu un darbību, var ļaut slēgt apakšuzņēmuma līgumus par šo pakalpojumu darbības nodrošināšanu pilnā apjomā. Saskaņā ar attiecīgās valsts un Kopienas tiesību aktiem pakalpojumu valsts līgumā paredz nosacījumus apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai.

5. pants

Pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana

1. Pakalpojumu valsts līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts līgumus, kā noteikts Direktīvās 2004/17/EK vai 2004/18/EK, sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 6. punktu.

2. Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, jebkura kompetenta vietēja iestāde neatkarīgi no tā, vai tā ir individuāla iestāde vai iestāžu grupa, kas sniedz integrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko kompetentā vietējā iestāde – vai iestāžu grupas gadījumā vismaz viena kompetentā vietējā iestāde – kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas. Ja kompetentā vietējā iestāde pieņem šādu lēmumu, piemēro šādus nosacījumus:

- a) lai noteiktu, vai kompetentā vietējā iestāde veic šādu kontroli, ņem vērā to, cik lielā mērā tā ir pārstāvēta administratīvās, vadības vai pārraudzības struktūrās, kādas ir statūtos ietvertās normas, kas uz to attiecas, kādas tai ir īpašumtiesības un faktiskā ietekme uz stratēģiskiem lēmumiem un individuāliem vadības lēmumiem, kā arī kontrole pār tiem. Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kompetentajai valsts iestādei, jo īpaši valsts un privātā sektora partnerībā, nav obligāti jābūt 100 % īpašumtiesībām, lai nodibinātu kontroli šā punkta nozīmē, ar noteikumu, ka valsts ietekme dominē un kontroli var nodibināt, pamatojoties uz citiem kritērijiem;
- b) nosacījums šā punkta piemērošanai ir tāds, ka tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs un jebkurš subjekts, ko minētais pakalpojumu sniedzējs kaut minimāli ietekmē, sabiedriskā pasažieru transporta darbības veic kompetentās vietējās iestādes teritorijā – neatkarīgi no jebkādam ārējām līnijām vai citiem šīs darbības palīgelementiem, kas iesniedzas kompetento vietējo kaimiņu iestāžu teritorijā, – un nepiedalās konkursos, ko attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu organizē ārpus minētās kompetentās vietējās iestādes teritorijas;
- c) neatkarīgi no b) apakšpunkta tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs var piedalīties taisnīgos konkursos, sākot ar diviem gadiem pirms šim pakalpojumu sniedzējam tieši piešķirtā pakalpojumu valsts līguma beigām, ar nosacījumu, ka ir pieņemts galīgs lēmums nodot tieši pakļautā pakalpojumu sniedzēja līgumā ietvertos sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus taisnīgai konkursa procedūrai un ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nav noslēdzis citu tieši piešķirtu pakalpojumu valsts līgumu;
- d) ja nav kompetentās vietējās iestādes, a), b) un c) apakšpunktu piemēro valsts iestādei attiecībā uz tādu ģeogrāfisku teritoriju, kas nav visa valsts, ar noteikumu, ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nepiedalās konkursos, kas attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu tiek organizēti ārpus teritorijas, kurai pakalpojumu valsts līgums ir ticis piešķirts;

e) ja saskaņā ar 4. panta 7. punktu apsver apakšuzņēmuma līguma slēgšanu, iekšējam pakalpojumu sniedzējam ir pienākums pašam sniegt lielāko daļu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu.

3. Jebkura kompetentā iestāde, kas uztic pakalpojumus trešai personai, kura nav tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs, piešķir pakalpojumu valsts līgumus, izsludinot konkursu, izņemot 4., 5. un 6. punktā paredzētos gadījumus. Konkurssam pieņemtā procedūra ir atvērta visiem pakalpojumu sniedzējiem, un tajā ievēro pārredzamības, taisnīguma un nediskriminācijas principu. Pēc piedāvājumu iesniegšanas un varbūtējas iepriekšējas atlases procedūrā var ietvert sarunas saskaņā ar šiem principiem, lai noteiktu, kā vislabāk izpildīt īpašas vai sarežģītas prasības.

4. Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus vai nu tad, ja to gada caurmēra vērtību lēš kā mazāku par EUR 1 000 000 vai ja saskaņā ar tiem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi ir sniegti mazāk par 300 000 kilometru gadā.

Attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu, kas tieši piešķirts mazam un vidējam uzņēmumam, kas izmanto ne vairāk kā 23 transportlīdzekļus, šīs robežvērtības var palielināt vai nu līdz gada vidējai vērtībai, kas lēsta kā mazāka par EUR 2 000 000 vai mazāka par 600 000 kilometru, ja tās attiecas uz ikgadējo sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu.

5. Ja pakalpojumu sniegšanā iestājas pārtraukums vai pastāv tieši draudi, ka tas varētu notikt, kompetentā iestāde var veikt ārkārtas pasākumus. Šie ārkārtas pasākumi ir tiešs piešķirums vai oficiāla vienošanās par pakalpojumu valsts līguma pagarināšanu, vai prasība izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam ir tiesības pārsūdzēt lēmumu par pienākuma noteikšanu izpildīt noteiktas saistības attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu. Pakalpojumu valsts līguma piešķiršana vai pagarināšana ar ārkārtas pasākumu vai šāda līguma uzlikšana par pienākumu nepārsniedz divus gadus.

6. Ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu piešķirt pakalpojumu valsts līgumus tieši, ja tie attiecas uz pārvadājumiem pa dzelzceļu, izņemot pārvadājumus pa citu tipu sliežu ceļiem, piemēram, metro vai tramvajus. Atkāpjoties no 4. panta 3. punkta, šādu līgumu termiņš nepārsniedz 10 gadus, izņemot gadījumus, kad piemēro 4. panta 4. punktu.

7. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 2. līdz 6. punktu pieņemtos lēmumus var efektīvi un ātri pārskatīt, ja to prasa jebkura persona, kurai ir vai ir bijusi interese saņemt noteiktu līgumu un kurai ir vai var tikt nodarīts kaitējums ar iespējamo pārkāpumu, pamatojoties uz to, ka ar šādiem lēmumiem ir pārkāpti Kopienas tiesību akti vai attiecīgās valsts tiesību akti, ar kuriem tos īsteno.

Ja struktūras, kas ir atbildīgas par pārskatīšanas procedūrām, pēc būtības nav tiesu iestādes, to lēmumiem vienmēr sniedz rakstisku pamatojumu. Turklāt šādā gadījumā ir jābūt noteikumam, ka jebkurš iespējama nelikumīgais pasākums, kuru veikusi pārskatīšanas struktūra, vai jebkura kļūda tai piešķirto pilnvaru īstenošanā var tikt izskatīta tiesā vai citā struktūrā, kas ir tiesa Līguma 234. panta nozīmē un kas ir neatkarīga no līgumslēdzēja iestādes un pārskatīšanas struktūras.

6. pants

Kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem

1. Visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādiem vispārējiem noteikumiem vai kādu pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem neatkarīgi no tā, kā līgums piešķirts. Visas kompensācijas neatkarīgi no to būtības, kuras ir saistītas ar kādu valsts līgumu, kas tieši piešķirts saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. vai 6. punktu, vai ar kādiem vispārējiem noteikumiem, atbilst arī pielikumā ietvertajiem noteikumiem.

2. Pēc Komisijas rakstiska lūguma dalībvalstis trīs mēnešos vai ilgākā laikā, kas var būt noteikts minētajā lūgumā, dara zināmu visu informāciju, ko Komisija uzskata par vajadzīgu, lai noteiktu, vai piešķirtā kompensācija ir saderīga ar šo regulu.

7. pants

Publicēšana

1. Katra kompetentā iestāde reizi gadā dara zināmu atklātībai apvienotu ziņojumu par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, par kurām tā ir atbildīga, par izraudzītajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kā arī kompensāciju maksājumiem un ekskluzīvām tiesībām, kas piešķirtas minētajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kā atlīdzība. Šis ziņojums nošķir autobusu transportu un sliežu ceļu transportu. Tas ļauj pārraudzīt un novērtēt sabiedriskā transporta tīkla darbību un attiecīgos gadījumos ietver informāciju par jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu.

2. Katra kompetentā iestāde pieņem vajadzīgos pasākumus, lai vēlākais gadu pirms konkursa procedūras sākšanas vai gadu pirms tiesās piešķiršanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētu vismaz šādu informāciju:

- a) kompetentās iestādes nosaukumu un adresi;
- b) paredzētās piešķiršanas veidu;
- c) iespējamus ar piešķiršanu saistītus pakalpojumus un teritorijas.

Kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu nublicēt šo informāciju, ja pakalpojumu valsts līgums attiecas mazāk nekā uz 50 000 kilometros sniegtu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu.

Ja šī informācija mainās pēc tās publicēšanas, kompetentā iestāde iespējami drīz publicē labojumu. Šis labojums neskar tiešās piešķiršanas vai konkursa procedūras sākšanas dienu.

Šo punktu nepiemēro 5. panta 5. punktam.

3. Ja saskaņā ar 5. panta 6. punktu ir tieši piešķirti pakalpojumu valsts līgumi pārvadājumiem pa dzelzceļu, kompetentā iestāde vēlākais viena gada laikā pēc piešķiršanas dara zināmu atklātībai šādu informāciju:

- a) līgumslēdzēja nosaukumu, tā īpašniekus un, attiecīgā gadījumā, nosaukumu personai vai personām, kam ir juridiskā kontrole;
- b) pakalpojumu valsts līguma darbības ilgumu;
- c) sniedzamo pasažieru transporta pakalpojumu aprakstu;
- d) finanšu kompensācijas parametru aprakstu;
- e) kvalitātes mērķus, piemēram, precizitāti un ticamību, kā arī piemērojamās piemaksas un soda naudas;
- f) ar būtiskajiem aktīviem saistītus nosacījumus.

4. Ja ieinteresētā persona to lūdz, kompetentā iestāde tai sniedz pamatojumu lēmumam tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumu.

8. pants

Pāreja

1. Valsts pakalpojumu līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts līgumus, kā noteikts Direktīvā 2004/17/EK vai Direktīvā 2004/18/EK, attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 4. punktu.

2. Neskarot 3. punktu, pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem atbilst 5. panta prasībām no 2019. gada 3. decembra. Šajā pārejas laikā dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu.

Sešos mēnešos pēc pārejas laika pirmās puses beigām dalībvalstis sniedz Komisijai progresa ziņojumu, īpaši norādot, kā īsteno pakalpojumu valsts līgumu pakāpenisku piešķiršanu saskaņā ar 5. pantu. Pamatojoties uz dalībvalstu progresa ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus dalībvalstīm adresētus pasākumus.

3. Piemērojot 2. punktu, neņem vērā pakalpojumu valsts līgumus, kas saskaņā ar Kopienas un valsts tiesību aktiem piešķirti:

- a) pirms 2000. gada 26. jūlija saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru;
- b) pirms 2000. gada 26. jūlija saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra;
- c) no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru;
- d) no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra.

Līgumi, kas minēti a) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām. Līgumi, kas minēti b) un c) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, bet ne ilgāk par 30 gadiem. Līgumi, kas minēti d) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja vien tie ir termiņa līgumi un ja to termiņi ir salīdzināmi ar 4. pantā paredzētajiem termiņiem.

Pakalpojumu valsts līgumi var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja to pārtraukšana radītu nesamērīgas juridiskas vai ekonomiskas sekas un ja Komisija ir devusi atļauju.

4. Neskarot 3. punktu, 2. punktā paredzētā pārejas laika otrajā pusē kompetentās iestādes pēc savas izvēles var neļaut līgumu piešķiršanas konkursā piedalīties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kas nevar apliecināt, ka vērtība sabiedriskiem transporta pakalpojumiem, par ko viņi saņem saskaņā ar šo regulu piešķirtu kompensāciju vai izmanto saskaņā ar šo regulu piešķirtas ekskluzīvas tiesības, ir vismaz puse no visu to sabiedrisko transporta pakalpojumu vērtības, par kuriem viņi saņem kompensāciju vai kuru dēļ izmanto ekskluzīvas tiesības. Šādu aizliegumu neattiecinā uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz pakalpojumus, par kuriem izsludinās konkursu. Piemērojot šo kritēriju, neņem vērā pakalpojumu valsts līgumus, kas piešķirti ar ārkārtas pasākumu, kā minēts 5. panta 5. punktā.

Ja kompetentās iestādes izvēlas pirmajā daļā minēto iespēju, tās dara bez diskriminācijas, neļauj piedalīties nevienam iespējamam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kas atbilst minētajam kritērijam, un pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanas procedūras sākumā informē iespējamajos pakalpojumu sniedzējus par tādu lēmumu.

Attiecīgās kompetentās iestādes informē Komisiju par nodomu piemērot šo noteikumu vismaz divus mēnešus pirms konkursa sludinājuma publicēšanas.

9. pants

Saderība ar Līgumu

1. Sabiedrisko pakalpojumu kompensācijas, ko saskaņā ar šo regulu izmaksā par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu vai par vispārējos noteikumos paredzēto tarifu saistību ievērošanu, ir saderīgas ar kopējo tirgu. Tādas kompensācijas ir atbrīvotas no Līguma 88. panta 3. punktā paredzētās iepriekšējās paziņošanas prasības.

2. Neskarot Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu, dalībvalstis saskaņā ar Līguma 73. pantu var turpināt sniegt tādu atbalstu transporta nozarei, kas atbilst transporta koordinēšanas vajadzībām vai kas ir atlīdzība par atbrīvošanu no konkrētiem pienākumiem, kuri raksturo sabiedriskā pakalpojuma koncepciju, un kas nav palīdzība, uz kuru attiecas šī regula, jo īpaši:

- a) līdz stājas spēkā kopēji noteikumi par infrastruktūras izmaksu sadalījumu, ja palīdzību sniedz uzņēmumiem, kam jāsedz izdevumi saistībā ar to izmantoto infrastruktūru, kamēr citiem uzņēmumiem šādu izdevumu nav. Nosakot šādi piešķirtās palīdzības apjomu, ņem vērā infrastruktūras izmaksas, kuru nav konkurējošiem transporta veidiem;
- b) ja palīdzības mērķis ir veicināt vai nu pētījumus par transporta sistēmām un tehnoloģijām, kas ir ekonomiskākas Kopienai kopumā, vai to attīstību.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Šādu palīdzību sniedz tikai pētniecības un attīstības posmam, un tā nevar segt šādu transporta sistēmu un tehnoloģiju komerciālu izmantošanu.

10. pants

Atceļšana

1. Ar šo atceļ Regulu (EEK) Nr. 1191/69. Tomēr attiecībā uz kravas transporta pakalpojumiem tās noteikumus turpina piemērot trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

2. Ar šo atceļ Regulu (EEK) Nr. 1107/70.

11. pants

Ziņojumi

Pēc 8. panta 2. punktā minētā pārejas laika beigām Komisija nāk klajā ar ziņojumu par šīs regulas īstenošanu un par notikumu attīstību sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšanā Kopienā, jo īpaši novērtējot sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu kvalitātes attīstību un tiešo piešķirumu ietekmi, vajadzības gadījumā ziņojumam pievienojot atbilstīgus priekšlikumus šīs regulas grozīšanai.

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 2009. gada 3. decembrī.

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. LOBO ANTUNES

PIELIKUMS

Kompensācijai piemērojamās prasības 6. panta 1. punktā minētajos gadījumos

1. Kompensācija saistībā ar pakalpojumu valsts līgumiem, kas ir piešķirti tieši saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. un 6. punktu vai saskaņā ar kādu vispārēju noteikumu, ir jāaprēķina saskaņā ar šajā pielikumā paredzētajiem noteikumiem.
2. Kompensācija nevar būt lielāka par summu, kas atbilst neto finanšu ietekmei, kura ir vienāda ar kopējo ietekmi – pozitīvu vai negatīvu –, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ievērošanai ir uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ieņēmumiem un izmaksām. Ietekmes novērtē, salīdzinot stāvokli, kādā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir izpildītas, ar tādu stāvokli, kas rastos, ja saistības nebūtu pildītas. Lai aprēķinātu neto finanšu ietekmi, kompetentā iestāde izmanto šādu shēmu:

izmaksas, kas rodas saistībā ar kompetentās iestādes/iestāžu uzliktām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuras iekļautas pakalpojumu valsts līgumā un/vai vispārējos noteikumos, vai ar šādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību kopumu,

mīnus jebkura pozitīva finansiāla ietekme, kas radusies tīklā, kurā sniedz pakalpojumus saskaņā ar attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām,

mīnus tarifu ieņēmumi vai jebkuri citi ieņēmumi, kas rodas, izpildot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības,

plus samērīga peļņa

ir neto finanšu ietekme.
3. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde var ietekmēt pakalpojumu sniedzēja iespējamās transporta darbības ārpus attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju vai kompensācijas nepietiekamību, aprēķinot neto finanšu ietekmi, ņem vērā jebkuru aprēķināmu finansiālu ietekmi uz attiecīgiem pakalpojumu sniedzēja tīkliem.
4. Izmaksas un ieņēmumi ir jāaprēķina saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem.
5. Lai palielinātu pārredzamību un nepieļautu savstarpējas subsīdijas, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ne tikai kompensētus pakalpojumus, uz ko attiecas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistības, bet veic arī citas darbības, minēto sabiedrisko pakalpojumu grāmatvedības un uzskaites konti ir jānošķir, lai tie atbilstu vismaz šādiem nosacījumiem:
 - operatīvajiem kontiem, kas attiecas uz katru no minētajām darbībām, ir jābūt nošķirti, un saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem proporcionāli ir jāsadala attiecīgās aktīvu un pastāvīgo izmaksu daļas,
 - visas mainīgās izmaksas, pietiekamu ieguldījumu pastāvīgajās izmaksās un samērīgu peļņu, kas ir saistīta ar jebkurām citām sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbībām, nekādā gadījumā nevar segt no attiecīgajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem,
 - sabiedrisko pakalpojumu izmaksas jāabalansē ar operatīvajiem ieņēmumiem un valsts iestāžu veiktajiem maksājumiem bez iespējas ieņēmumus pārskaitīt uz kādu citu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības nozari.
6. Ar "samērīgu peļņu" jāsaprot kapitāla rentabilitātes koeficients, kas ir normāls attiecīgajā nozarē konkrētā dalībvalstī un kurā ņem vērā risku vai riska neesamību, kas valsts iestādes piedalīšanās dēļ rodas sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam.

-
7. Kompensācijas metodei jāveicina šādu faktoru saglabāšana vai attīstība:
- sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja veikta efektīva apsaimniekošana, ko var objektīvi novērtēt, un
 - pietiekami augstas kvalitātes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšana.
-

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1371/2007**(2007. gada 23. oktobris)****par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2007. gada 31. jūlija apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Īstenojot kopējo transporta politiku, ir svarīgi nodrošināt dzelzceļa pasažieru tiesības un uzlabot kvalitāti un efektivitāti dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem starp dalībvalstīm, lai palīdzētu palielināt dzelzceļa pārvadājumu daļu attiecībā pret citiem pārvadājumu veidiem.
- (2) Komisijas paziņojumā "Patērētāju aizsardzības politikas stratēģija 2002.-2006. gadam" ⁽⁴⁾ ir noteikts mērķis sasniegt augstu patērētāju aizsardzības līmeni transporta jomā saskaņā ar Līguma 153. panta 2. punktu.
- (3) Ņemot vērā to, ka dzelzceļa pasažieris ir pārvadājuma līguma vājākā puse, pasažieru tiesības šajā ziņā būtu jāaizsargā.
- (4) Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu izmantotāju tiesības ietver tiesības saņemt informāciju par pakalpojumu gan pirms brauciena, gan tā laikā. Ja vien iespējams, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu pārdevējiem būtu jāsniedz šī informācija pirms brauciena un cik drīz vien iespējams.
- (5) Sīkāk izstrādātas prasības attiecībā uz ceļojuma informācijas sniegšanu tiks izklāstītas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (TSI), kas minētas Eiropas

Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/16/EK (2001. gada 19. marts) par parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁵⁾.

- (6) Nostiprinot dzelzceļa pasažieru tiesības, būtu jāņem vērā pastāvošā starptautisko tiesību sistēma šajā jomā, kas ir noteikta A papildinājumā – Vienotie noteikumi attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājuma līgumu (CIV) –, kurš pievienots 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kura grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Protokolu par grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (1999. gada protokols). Tomēr būtu vēlams paplašināt darbības jomu un aizsargāt ne tikai starptautiskos dzelzceļa pasažierus, bet arī pasažierus, kas izmanto vienas valsts dzelzceļa pakalpojumus.
- (7) Ja vien iespējams, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāsadarbojas, nodrošinot tranzīta biļetes, lai atvieglinātu dzelzceļa pasažieru pāreju no viena operatora pie cita.
- (8) Informācijas un biļešu nodrošināšana dzelzceļa pasažieriem būtu jāatvieglina, datorsistēmas pielāgojot kopējai specifikācijai.
- (9) Turpmāka ceļojuma informācijas un rezervācijas sistēmu īstenošana būtu jāveic saskaņā ar TSI.
- (10) Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem būtu jāsniedz vispārējs labums. Tādēļ invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas radušās invaliditātes, vecuma vai kādu citu faktoru dēļ, būtu jānodrošina tādas iespējas ceļošanai pa dzelzceļu, kas ir līdzvērtīgas ar pārējo cilvēku iespējām. Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir tādas pašas tiesības uz brīvu pārvietošanos, izvēles brīvību un nediskrimināciju kā pārējiem cilvēkiem. Tostarp būtu jāpievērš īpaša uzmanība tādas informācijas sniegšanai invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kura attiecas uz dzelzceļa pakalpojumu pieejamību, nosacījumiem attiecībā uz piekļuvi ritošajam sastāvam un vilcienā pieejamām ērtībām. Lai pasažieriem ar maņu orgānu traucējumiem sniegtu vislabāko iespējamo informāciju par kavēšanos, būtu atbilstīgi jāizmanto vizuālās sistēmas un audiosistēmas. Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzētu būt iespējai nopirkt biļetes vilcienā bez papildu piemaksām.

⁽¹⁾ OV C 221, 8.9.2005., 8. lpp.⁽²⁾ OV C 71, 22.3.2005., 26. lpp.⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2005. gada 28. septembra Atzinums (OV C 227 E, 21.9.2006., 490. lpp.), Padomes 2006. gada 24. jūlija Kopējā nostāja (OV C 289 E, 28.11.2006., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta 2007. gada 18. janvāra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. septembra Normatīvā rezolūcija un Padomes 2007. gada 26. septembra Lēmums.⁽⁴⁾ OV C 137, 8.6.2002., 2. lpp.⁽⁵⁾ OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 2.6.2007., 63. lpp.).

- (11) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem būtu jāņem vērā invalīdu vai cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzības un jārikojas saskaņā ar tehnisko specifikāciju (TSI) par savstarpējo izmantojamību saistībā ar personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar Kopienas noteikumiem par publiskajiem iepirkumiem visas stacijas ēkas un ritošais sastāvs būtu pieejams jaunu materiālu iegādes, būvniecības vai lielu atjaunošanas darbu gadījumos, pakāpeniski likvidējot fiziskus un funkcionālus šķēršļus.
- (12) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vajadzētu būt pienākumam būt apdrošinātiem vai veikt līdzvērtīgus pasākumus, lai nodrošinātu viņu atbildību attiecībā uz dzelzceļa pasažieriem, ja notiek nelaimes gadījumi. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu minimālā apdrošināšanas summa nākotnē būtu jāpārskata.
- (13) Nostiprinātām tiesībām uz kompensāciju un palīdzību, ja noticis pakalpojuma kavējums, nokavēta pārsēšanās vai pakalpojums atcelts, būtu jāstimulē dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus darbība pasažieru interesēs.
- (14) Ar šo regulu ir vēlams radīt sistēmu pasažieru kompensācijai par kavējumiem, kas ir saistīti ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildību, šai sistēmai izmantojot to pašu pamatojumu kā starptautiskajai sistēmai, kas paredzēta COTIF, un jo īpaši tā CIV papildinājumā par pasažieru tiesībām.
- (15) Ja dalībvalsts piešķir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas, tā mudina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, konsultējoties ar organizācijām, kas pārstāv pasažierus, ieviest mehānismu kompensācijas piešķiršanai un palīdzībai gadījumā, ja ir būtiski apdraudēta dzelzceļa pasažieru pakalpojumu sniegšana.
- (16) Tāpat ir vēlams atvieglināt nelaimes gadījumos cietušo personu un viņu apgādājamo islaicīgas finansiālās rūpes laikā tūlīt pēc nelaimes gadījuma.
- (17) Starptautisko dzelzceļa pasažieru interesēs ir tas, lai, vienojoties ar valsts iestādēm, tiktu paredzēti atbilstīgi pasākumi, lai gan stacijās, gan vilcienos nodrošinātu viņu personisko drošību.
- (18) Dzelzceļa pasažieriem vajadzētu būt iespējai iesniegt sūdzību jebkuram iesaistītam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam par tiesībām un pienākumiem, kas paredzēti ar šo regulu, un viņiem vajadzētu būt tiesībām saņemt atbildi pieņemamā laikposmā.
- (19) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jānosaka, jāpārvalda un jāpārtrauga dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes standarti.
- (20) Šīs regulas saturs būtu jāpārskata, lai pielāgotu finanšu apjomus saistībā ar inflāciju un informācijas un pakalpojumu kvalitātes prasības saistībā ar tirgus attīstību, kā arī saistībā ar šīs regulas ietekmi uz pakalpojumu kvalitāti.
- (21) Šī regula nedrīkstētu skart Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti ⁽¹⁾.
- (22) Dalībvalstīm būtu jāparedz sankcijas, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina to piemērošana. Sankcijām, kas varētu ietvert kompensācijas maksāšanu attiecīgajai personai, vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un atturošām.
- (23) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, attīstīt Kopienas dzelzceļu un ieviest pasažieru tiesības – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (24) Šīs regulas mērķis ir uzlabot dzelzceļa pasažieru pakalpojumu kvalitāti Kopienā. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu spēt piešķirt atbrīvojumus pakalpojumu sniegšanai reģionos, kur nozīmīgu pakalpojumu daļu sniedz ārpus Kopienas.
- (25) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem dažās dalībvalstīs varētu būt grūtības piemērot šīs regulas noteikumus pilnībā no tās spēkā stāšanās. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piešķirt pagaidu atbrīvojumus no šīs regulas noteikumu piemērošanas attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem. Šādu pagaidu atbrīvojumu tomēr nevar attiecināt ne uz tiem regulas noteikumiem, kas uzliek par pienākumu nodrošināt dzelzceļa pakalpojumu pieejamību invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ne uz noteikumiem attiecībā uz tiesībām iegādāties biļetes ceļošanai pa dzelzceļu bez nepamatotiem ierobežojumiem, ne arī attiecībā uz noteikumiem par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību saistībā ar pasažieriem un to bagāžu, prasību uzņēmumam būt pienācīgi apdrošinātam un prasību, ka šie uzņēmumi veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru personīgo drošību stacijās un vilcienos un lai pārvaldītu risku.

(1) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

- (26) Pilsētas, piepilsētas un reģionālie dzelzceļa pasažieru pakalpojumi atšķiras no garu maršrutu pakalpojumiem. Tādēļ, izņemot konkrētus noteikumus, kuri būtu jāpieņem dzelzceļa pasažieru pakalpojumu sniegšanā visā kopienā, dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām piešķirt atbrīvojumus no šīs regulas noteikumu piemērošanas attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem.
- (27) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (28) Jo īpaši Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras pieņemt īstenošanas pasākumus. Tā kā šie ir vispārējas nozīmes pasākumi, kas izstrādāti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus vai papildinātu to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, tie jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas paredzēta Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Temats

Ar šo regulu paredz noteikumus par:

- informāciju, kas jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, transporta līgumu noslēgšanu, biļešu pārdošanu un datorizētu dzelzceļa pārvadājumu informācijas un rezervācijas sistēmu;
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību un apdrošināšanas pienākumiem attiecībā pret pasažieriem un viņu bagāžu;
- dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumu pienākumiem pret pasažieriem kavējuma gadījumā;
- to, kā aizsargāt invalīdus un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām un kas ceļo ar vilcienu, un par palīdzību šīm personām;
- pakalpojumu kvalitātes standartu noteikšanu un pārraudzību, pasažieru personiskās drošības apdraudējumu pārvaldību un sūdzību izskatīšanu; un
- vispārīgiem īstenošanas noteikumiem.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula ir spēkā Kopienā attiecībā uz visiem dzelzceļa braucieniem un pakalpojumiem, kurus sniedz viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ir licencēti saskaņā ar Padomes Direktīvu 95/18/EK (1995. gada 19. jūnijs) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu ⁽²⁾.

2. Šī regula neattiecas uz tādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un transporta pakalpojumiem, kas nav licencēti saskaņā ar Direktīvu 95/18/EK.

3. Stājoties spēkā šai regulai, visiem dzelzceļa pakalpojumiem Kopienā piemēro 9., 11., 12., 19. pantu, 20. panta 1. punktu un 26. pantu.

4. Izņemot 3. punktā paredzētos noteikumus, dalībvalsts pārredzami un nediskriminējoši var, ilgākais, uz pieciem gadiem piešķirt vietējiem dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas, kuru var atjaunot vienu reizi, ilgākais, uz pieciem gadiem.

5. Izņemot šā panta 3. punktā paredzētos noteikumus, dalībvalsts var piešķirt pilsētu, piepilsētu un reģionāliem dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas. Lai atšķirtu pilsētu, piepilsētu un reģionālus dzelzceļa pasažieru pakalpojumus, dalībvalstis piemēro Padomes Direktīvā 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽³⁾ iekļautās definīcijas. Piemērojot šīs definīcijas, dalībvalstis izmanto šādus kritērijus: attālumu, pakalpojumu biežumu, paredzēto pieturu skaitu, nodarbināto ritošo sastāvu, biļešu shēmas, pasažieru skaita svārstības starp maksimālas un zemas pakalpojumu slodzes periodiem, vilcienu kodus un kustības rakstus.

6. Dalībvalsts pārredzami un nediskriminējoši var, ilgākais, uz pieciem gadiem piešķirt īpašiem pakalpojumiem vai braucieniem pagaidu atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas, kuru var atjaunot, jo būtiska dzelzceļa pasažieru pakalpojuma daļa, iekļaujot vismaz vienu paredzētu stacijas pieturu, ir ārpus Kopienas.

7. Dalībvalstis informē Komisiju par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar 4., 5., un 6. punktu. Komisija atbilstīgi rīkojas, ja šāds atbrīvojums ir uzskatāms par neatbilstīgu šā panta noteikumiem. Vēlākais 2014. gada 3. decembrī Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar šā panta 4., 5., un 6. punktu.

⁽²⁾ OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

⁽³⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā noteikts Direktīvas 2001/14/EK ⁽¹⁾ 2. pantā, un jebkurš valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, ar nosacījumu, ka tas nodrošina vilci; tas ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina vienīgi vilci;
- 2) "pārvadātājs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ar ko pasažieris ir noslēdzis pārvadājuma līgumu, vai vairāki secīgi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ir atbildīgi, pamatojoties uz minēto līgumu;
- 3) "pārvadātāja aizvietotājs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas nav noslēdzis pārvadājuma līgumu ar pasažieri, bet kam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kurš ir līgumslēdzēja puse, daļēji vai pilnīgi ir uzticējies dzelzceļa pārvadājuma veikšanu;
- 4) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kas atbild jo īpaši par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un uzturēšanu, kā noteikts Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā, un tas var ietvert arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldību; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var piešķirt dažādām struktūrām vai uzņēmumiem;
- 5) "stacijas apsaimniekotājs" ir tāda organizatoriska struktūra dalībvalstī, kurai uzlikts pienākums apsaimniekot dzelzceļa staciju un kura var būt infrastruktūras pārvaldītājs;
- 6) "ceļojuma rīkotājs" ir organizētājs vai mazumtirgotājs, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, Direktīvas 90/314/EEK ⁽²⁾ 2. panta 2. un 3. punkta nozīmē;
- 7) "biļešu pārdevējs" ir jebkurš dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu mazumtirgotājs, kas noslēdz pārvadājuma līgumus un pārdod biļetes vai nu dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumu vārdā, vai pats savā vārdā;
- 8) "pārvadājuma līgums" ir līgums par pārvadājuma veikšanu pret atlīdzību vai par brīvu, kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs un pasažieris noslēdz par vienu vai vairāku pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu;
- 9) "rezervācija" ir atļauja papīra vai elektroniskā formā, kas dod tiesības tikt pārvadātam saskaņā ar iepriekš apstiprinātu personalizētu pārvadāšanas vienošanos;
- 10) "tranzīta biļete" ir biļete vai biļetes, kas ir pārvadājuma līgums par tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, kurus veic viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi;
- 11) "vietējs dzelzceļa pasažieru pakalpojums" ir pasažieru dzelzceļa pārvadājuma pakalpojums, ko sniedz, nešķērsojot dalībvalsts robežu;
- 12) "kavējums" ir laiks starp publicētajā vilcienu sarakstā norādīto pasažiera ierašanās laiku un viņa faktisko vai paredzēto ierašanās laiku;
- 13) "braukšanas karte" vai "braukšanas biļete uz noteiktu laiku" ir biļete nenoteiktam braucienu skaitam, kas sniedz tā īpašniekam dzelzceļa braucienu konkrētā maršrutā vai maršrutu tīklā noteiktā laikposmā;
- 14) "datorizētā dzelzceļa pārvadājumu informācijas un rezervācijas sistēma (DDPIRS)" ir datorizēta sistēma, kurā ir informācija par visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu piedāvātajiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem; DDPIRS glabātā informācijā par pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ietver informāciju par:
 - a) pasažieru pārvadājumu pakalpojumu grafikiem un sarakstiem;
 - b) sēdvietu pieejamību pasažieru pārvadājumu pakalpojumos;
 - c) biļešu cenām un īpašajiem nosacījumiem;
 - d) piekļuvi vilcieniem invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
 - e) sistēmām, ko var izmantot, lai veiktu rezervācijas vai izsniegtu biļetes vai tranzīta biļetes tiktāl, ciktāl dažas vai visas no šīm sistēmām ir darītas pieejamas lietotājiem;
- 15) "invalīds" vai "persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" ir jebkura persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportlīdzekļus, ir ierobežotas kādas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai īslaicīgas) invaliditātes, garīgas invaliditātes vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu vai vecuma dēļ un kuras stāvoklis prasa atbilstīgu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgošanu šīs personas vajadzībām;
- 16) "vispārēji pārvadāšanas nosacījumi" ir pārvadātāja nosacījumi, kas ir vispārēju nosacījumu vai tarifu formā, kuri juridiski ir spēkā katrā dalībvalstī un kuri pēc pārvadājuma līguma noslēgšanas ir kļuvuši par tā sastāvdaļu;
- 17) "transportlīdzeklis" ir mehāniskais transportlīdzeklis vai piekabe, ko pārvadā, pārvadājot pasažierus.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/49/EK.

⁽²⁾ Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām (OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.).

II NODAĻA

PĀRVADĀJUMA LĪGUMS, INFORMĀCIJA UN BIĻETES

4. pants

Pārvadājuma līgums

Nemot vērā šo nodaļu, pārvadājuma līguma noslēgšanu un izpildi un informācijas un biļešu nodrošināšanu reglamentē I pielikuma II un III sadaļa.

5. pants

Velosipēdi

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nodrošina pasažieriem iespēju pārvadāt velosipēdus, attiecīgā gadījumā – par samaksu, ja tos var viegli pārvietot un tas negatīvi neietekmē attiecīgo dzelzceļa pakalpojumu un ja to atļauj ritošais sastāvs.

6. pants

Atteikšanās izslēgums un ierobežojumu noteikšana

1. Šajā regulā paredzētās saistības attiecībā pret pasažieriem nedrīkst ierobežot un no tām nedrīkst atteikties, jo īpaši paredzot atkāpi vai ierobežojošu klauzulu pārvadājuma līgumā.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var pasažierim piedāvāt līguma nosacījumus, kas ir izdevīgāki nekā šajā regulā paredzētie nosacījumi.

7. pants

Pienākums sniegt informāciju par starptautisku pakalpojumu pārtraukšanu

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai, attiecīgā gadījumā, kompetentās iestādes, kas atbildīgas par sabiedriskā pakalpojuma dzelzceļa līgumu, ar attiecīgiem līdzekļiem un pirms to īstenošanas publisko lēmumus pārtraukt pakalpojumus.

8. pants

Ceļojuma informācija

1. Neskarot 10. pantu, dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji, kas piedāvā pārvadājuma līgumus viena vai vairāku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vārdā, pēc pieprasījuma sniedz pasažierim vismaz II pielikuma I daļā izklāstīto informāciju par braucieniem, par kuriem attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā pārvadājuma līgumu. Biļešu pārdevēji, kas piedāvā pārvadājuma līgumus savā vārdā, un ceļojumu rīkotāji šo informāciju sniedz, ja tā ir pieejama.

2. Brauciena laikā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz pasažierim vismaz II pielikuma II daļā izklāstīto informāciju.

3. Šā panta 1. un 2. punktā paredzēto informāciju sniedz visatbilstīgākajā formātā. Šajā sakarā īpaši jāņem vērā to cilvēku vajadzības, kam ir dzirdes un/vai redzes traucējumi.

9. pants

Biļešu, tranzīta biļešu un rezervāciju pieejamība

1. Dzelzceļa pakalpojumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji piedāvā biļetes, tranzīta biļetes un rezervācijas, ja tās ir pieejamas.

2. Neskarot 4. punktu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izplata biļetes pasažieriem, izmantojot vismaz vienu no šādiem pārdošanas punktiem:

- biļešu kases vai automātus;
- tālruni/internetu vai jebkuras citas plaši pieejamas informācijas tehnoloģijas;
- vilcienos.

3. Neskarot 4. un 5. punktu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu izplata biļetes, izmantojot vismaz vienu no šādiem pārdošanas punktiem:

- biļešu kases vai automātus;
- vilcienos.

4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi piedāvā iespēju iegādāties attiecīgā pakalpojuma biļetes vilcienā, ja vien šāda iespēja nav ierobežota vai liegta drošības, krāpšanas apkarošanas, obligātas dzelzceļa rezervācijas vai pamatotu komerciālu iemeslu dēļ.

5. Ja iekāpšanas stacijā nav ne biļešu kases, ne automāta, pasažieri stacijā jāinformē par:

- iespēju iegādāties biļeti pa tālruni, internetā vai vilcienā, kā arī veicamo procedūru;
- tuvāko staciju vai citu vietu, kur atrodamas biļešu kases un/vai automāti.

10. pants

Ceļojuma informācijas un rezervācijas sistēmas

1. Lai sniegtu informāciju un izsniegtu biļetes, kā minēts šajā regulā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji izmanto DDPIRS, ko izveido, īstenojot šajā pantā minētās procedūras.

2. Šīs regulas nolūkiem piemēro savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (TSI), kas minētas Direktīvā 2001/16/EK.

3. Komisija pēc Eiropas Dzelzceļa aģentūras (EDA) priekšlikuma līdz 2010. gada 3. decembrim pieņem pasažieru telemātikas lietojumprogrammu TSI. TSI ļauj sniegt II pielikumā izklāstīto informāciju un izsniegt biļetes, kā paredzēts šajā regulā.

4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pielāgo savas DDPIRS saskaņā ar TSI izklāstītajām prasībām atbilstīgi minētajā TSI izklāstītam izvietojuma plānam.

5. Ņemot vērā Direktīvu 95/46/EK, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji informāciju par individuālām rezervācijām neizpauž citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un/vai biļešu pārdevējiem.

III NODAĻA

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMU ATBILDĪBA PAR PASAŽIERIEM UN VIŅU BAGĀŽU

11. pants

Atbildība par pasažieriem un bagāžu

Ņemot vērā šo nodaļu un neskarot valsts piemērojamās tiesības, ar kurām piešķir pasažieriem turpmāku kompensāciju zaudējumu segšanai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē I pielikuma IV sadaļas I, III un IV nodaļā, kā arī VI un VII sadaļā.

12. pants

Apdrošināšana

1. Direktīvas 95/18/EK 9. pantā izklāstīto pienākumu tiktāl, ciktāl tas attiecas uz atbildību par pasažieriem, uzskata par tādu, kas prasa, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbilstīgi apdrošināts vai veic līdzvērtīgus pasākumus nolūkā nodrošināt savu atbildību, kas paredzēta šajā regulā.

2. Komisija līdz 2010. gada 3. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par minimālā apdrošinājuma apjoma noteikšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Vajadzības gadījumā šim ziņojumam pievieno attiecīgus priekšlikumus vai ieteikumus šajā sakarā.

13. pants

Avansa maksājumi

1. Pasažiera nāves vai miesas bojājumu gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā tas noteikts I pielikuma 26. panta 5. punktā, nekavējoties un katrā ziņā ne vēlāk kā piecpadsmit dienas pēc tam, kad ir noteikta tāda fiziskā persona, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju, proporcionāli ciestajiem zaudējumiem izmaksā avansus, kas ir vajadzīgi, lai segtu tūlītējas ekonomiska rakstura vajadzības.

2. Neskarot 1. punktu, nāves gadījumā attiecībā uz katru pasažieri avansa maksājums nav mazāks par EUR 21 000.

3. Avansa maksājums nav atbildības atzīšana, un to var atskaitīt no jebkādam summām, ko turpmāk izmaksā, pamatojoties uz šo regulu, bet tas nav atmaksājams, izņemot gadījumus, kad kaitējums nodarīts pasažiera nolaidības vai vainas dēļ vai ja avansa maksājumu saņēmusī persona nav tā persona, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju.

14. pants

Atbildības apstrīdēšana

Pat tad, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums apstrīd savu atbildību par miesas bojājumiem, kas nodarīti pasažierim, kuru tas pārvadā, uzņēmums veic visus pamatotus pasākumus, lai palīdzētu pasažierim, kurš pieprasa zaudējumu kompensāciju no trešām personām.

IV NODAĻA

KAVĒJUMI, NOKAVĒTAS PĀRSĒŠANĀS UN ATCELTĪ REISI

15. pants

Atbildība par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem

Ņemot vērā šo nodaļu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbildību par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem reglamentē I pielikuma IV sadaļas II nodaļā.

16. pants

Atlīdzināšana un maršruta maiņa

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pamatoti paredz, ka kavējums ierasties pārvadājuma līgumā paredzētajā galapunktā būs ilgāks par 60 minūtēm, pasažierim tūlīt piedāvā izvēli:

- saņemt atmaksājumu biļetes pilnas cenas apjomā saskaņā ar iegādes nosacījumiem par brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, kā arī par daļu vai daļām, kas jau ir veiktas, ja brauciens vairs neatbilst pasažiera sākotnējam ceļošanas plānam, kā arī – attiecīgos gadījumos – apmaksātu atpakaļbraucienu uz pirmo brauciena sākumpunktu, cik drīz vien iespējams. Atmaksājuma izmaksu veic saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem kā 17. pantā minētās kompensācijas izmaksu; vai
- ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem un cik drīz vien iespējams braucienu turpināt līdz galamērķim vai mainīt maršrutu, lai sasniegtu galamērķi; vai
- ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem kādā vēlākā dienā, kad vien pasažierim ir ērtāk, turpināt braucienu līdz galamērķim vai mainīt maršrutu, lai sasniegtu galamērķi.

17. pants

Biļetes cenas kompensēšana

1. Nezaudējot tiesības uz pārvadāšanu, pasažieris var pieprasīt kompensāciju no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma par kavēšanos, ja viņš saskaras ar tādu pakalpojuma kavējumu, kas noticis starp biļetē norādīto izbraukšanas un galamērķa vietu, par kura biļeti nav atlīdzināti zaudējumi saskaņā ar 16. pantu. Minimālās kompensācijas par kavēšanos ir šādas:

- a) 25 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 60 līdz 119 minūtes;
- b) 50 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 120 minūtes vai ilgāks.

Pasažieri, kuriem ir braukšanas karte vai dzelzceļa braukšanas biļete uz noteiktu laiku un kuri ir pieredzējuši vairākkārtēju kavēšanos vai pakalpojumu atcelšanu savas biļetes derīguma laikposmā, drīkst pieprasīt atbilstīgu kompensāciju saskaņā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kompensēšanas pasākumiem. Šie pasākumi paredz kritērijus, lai noteiktu kavēšanos un aprēķinātu kompensāciju.

Kompensāciju par kavējumu aprēķina proporcionāli cenai, kuru pasažieris faktiski samaksājis par nokavēto pakalpojumu.

Ja pārvadājuma līgums ir noslēgts par turp- un atpakaļbraucieni, kompensāciju par kavējumu turpceļā vai atpakaļceļā aprēķina, ņemot vērā pusi summas, kas samaksāta par biļeti. Tāpat proporcionāli pilnai cenai aprēķina jebkura tāda kavēta pakalpojuma cenu, kuru sniedz saskaņā ar jebkuras citas formas pārvadājuma līgumu, ar ko atļauj ceļot pa vairākiem turpmākiem posmiem.

Aprēķinot kavējuma ilgumu, neņem vērā nekādus kavējumus, attiecībā uz kuriem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var pierādīt, ka tie notikuši ārpus teritorijām, kurās piemēro Kopienas dibināšanas līgumu.

2. Kompensāciju par biļeti izmaksā viena mēneša laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas. Kompensāciju drīkst izmaksāt ar kuponiem un/vai citiem pakalpojumiem, ja nosacījumi ir elastīgi (jo īpaši attiecībā uz derīguma termiņu un ceļojuma galamērķi). Pēc pasažiera pieprasījuma kompensāciju izmaksā naudā.

3. Biļešu cenas kompensāciju nesamazina, atskaitot ar finanšu darījumiem saistītas izmaksas, piemēram, maksas, tālruņa vai pastmarku izmaksas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var noteikt minimālo summu, ko nesasniedzot kompensāciju neizmaksā. Šī minimālā summa nav lielāka par EUR 4.

4. Pasažierim nav nekādu tiesību uz kompensāciju, ja viņu informē par kavējumu pirms biļetes nopirkšanas vai ja vilciena kavējums, kas rodas sakarā ar brauciena turpināšanu, izmantojot citu pakalpojumu vai mainot maršrutu, ir mazāks par 60 minūtēm.

18. pants

Palīdzība

1. Ja ierašanās vai atiešana ir kavēta, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai stacijas apsaimniekotājs informē pasažierus par stāvokli, kā arī par paredzēto atiešanas un ierašanās laiku, tiklīdz šāda informācija ir pieejama.

2. Ja kāds no 1. punktā minētajiem kavējumiem ir vairāk nekā 60 minūtes, pasažieriem par brīvu piedāvā arī:

- a) maltītes un atspirdzinājumus apjomā, kas pamatoti atbilst gaidīšanas laikam, ja tie ir pieejami vilcienā vai stacijā vai tos iespējams saprātīgā veidā piegādāt;
- b) ja ir jāpārnakšņo viena vai vairākas nakts vai ja ir jāuzturas ilgāk – izmitināšanu viesnīcā vai citur un pārvadāšanu starp dzelzceļa staciju un izmitināšanas vietu, kur un ja vien tas fiziski iespējams;
- c) ja vilciena turpmāka kustība nav iespējama – pārvadāšanu no vilciena līdz dzelzceļa stacijai, alternatīvam pakalpojuma sākumpunktam vai galamērķim, kur un ja vien tas fiziski iespējams.

3. Ja dzelzceļa pakalpojuma sniegšanu vairs nevar turpināt, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, cik drīz vien iespējams, noorganizē pasažieriem alternatīvus pārvadājumu pakalpojumus.

4. Pēc pasažiera lūguma dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi uz biļetes apliecina, ka dzelzceļa pārvadājumu pakalpojums ir, attiecīgi, kavēts, izraisījis nokavētu pārsēšanos vai atcelts.

5. Piemērojot 1., 2. un 3. punktu, attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pievērš īpašu uzmanību vajadzībām, kādas ir invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un viņu pavadītājiem.

V NODAĻA

INVALĪDI UN PERSONAS AR IEROBEŽOTĀM PĀRVIETOŠANĀS SPĒJĀM

19. pants

Tiesības uz pārvadājumu

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji, aktīvi iesaistot organizācijas, kas pārstāv invalīdus un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, izveido vai īsteno nediskriminējošus transporta piekļuves noteikumus attiecībā uz invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2. Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju un biļetes piedāvā bez papildu maksas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs vai ceļojuma rīkotājs nedrīkst atteikt pieņemt invalīda vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju vai pārdot tai biļeti vai arī pieprasīt, lai šādu personu pavada cita persona, ja vien tas nav obligāti nepieciešams, lai ievērotu 1. punktā paredzētos piekļuves noteikumus.

20. pants

Informācija invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

1. Pēc pieprasījuma dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs vai ceļojuma rīkotājs invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām sniedz informāciju par dzelzceļa pakalpojumu pieejamību un par piekļuves iespējām ritošajam sastāvam saskaņā ar 19. panta 1. punktu, kā arī par vilcienā pieejamām ērtībām.

2. Izmantojot 19. panta 2. punktā paredzēto atkāpi, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs un/vai ceļojuma rīkotājs pēc pieprasījuma piecās darb dienās pēc atteikuma apstiprināt rezervāciju vai izsniegt biļeti vai pēc pavadīšanas nosacījuma piemērošanas rakstiski informē invalīdu vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām par šādas rīcības iemesliem.

21. pants

Pieejamība

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un stacijas apsaimniekotāji saskaņā ar atbilstību TSI personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošina, lai stacija, platformas, ritošais sastāvs un citi objekti ir pieejami invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

2. Gadījumā, ja vilcienā vai stacijā nav pieejams pavadošais personāls, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji veic visus pamatotos pasākumus, lai nodrošinātu invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuvi ceļošanai pa dzelzceļu.

22. pants

Palīdzība dzelzceļa stacijās

1. Ja invalīds vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām atstāj dzelzceļa staciju, kurā ir personāls, šķērso to tranzītā vai ierodas tajā, stacijas apsaimniekotājs par brīvu sniedz palīdzību tā, lai attiecīgā persona varētu iekāpt vilcienā, kas izbrauc no stacijas, pārsēsties nākamajā vilcienā vai izkāpt no vilciena, kas ierodas stacijā un kam viņš nopircis biļeti, neskarot piekļuves noteikumus, kas minēti 19. panta 1. punktā.

2. Dalībvalstis var paredzēt atkāpi no 1. punkta, ja personas ceļo, izmantojot pakalpojumus, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas piešķirts saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem, ar nosacījumu, ka kompetentā iestāde ir ieviesusi alternatīvas iespējas vai pasākumus, kas nodrošina līdzvērtīgu vai labāku transporta pakalpojumu pieejamību.

3. Stacijās, kurās ir nepietiekams personāls, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji nodrošina, lai viegli pieejama informācija ir uzrādīta saskaņā ar 19. panta 1. punktā minētajiem piekļuves noteikumiem par tuvākajām stacijām, kurās ir personāls, un tieši pieejamu palīdzību invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

23. pants

Palīdzība vilcienā

Neskarot 19. panta 1. punktā minētos piekļuves noteikumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums par brīvu sniedz palīdzību invalīdiem vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tai atrodoties vilcienā un iekāpjot un izkāpjot no vilciena.

Šā panta nolūkā palīdzība vilcienā ietver jebkāda veida pienācīgus centienus palīdzēt invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai šī persona vilcienā varētu piekļūt tiem pašiem pakalpojumiem, kam var piekļūt citi pasažieri, ja personas invaliditāte vai pārvietošanās spēju ierobežojumi neļauj tai bez citu palīdzības un droši piekļūt minētajiem pakalpojumiem.

24. pants

Palīdzības sniegšanas nosacījumi

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un ceļojumu rīkotāji sadarbojas, lai atbilstīgi 22. un 23. pantam sniegtu palīdzību invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām saskaņā ar šā panta turpmākajiem punktiem:

- palīdzību sniedz ar nosacījumu, ka par personas vajadzību saņemt šādu palīdzību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, stacijas apsaimniekotājam, biļešu pārdevējam vai ceļojuma rīkotājam, no kura biļete nopirkta, ir paziņots vismaz 48 stundas, pirms palīdzība ir vajadzīga. Ja biļete ir derīga vairākiem braucieniem, pietiek ar vienu paziņojumu, ja ir sniegta attiecīga informācija par turpmāko braucienu laiku;
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un ceļojumu rīkotāji veic visus vajadzīgos pasākumus paziņojumu saņemšanai;
- ja paziņojums saskaņā ar a) punktu nav sniegts, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un stacijas apsaimniekotājs dara visu iespējamo, lai sniegtu palīdzību invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai tā varētu ceļot;

- d) neskarot citu vienību pilnvaras attiecībā uz teritorijām ārpus dzelzceļa stacijas telpām, stacijas apsaimniekotājs vai jebkura cita pilnvarota persona dzelzceļa stacijā un ārpus tās norāda vietas, kurās invalīdi un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var paziņot par ierašanos dzelzceļa stacijā un, ja vajadzīgs, lūgt palīdzību;
- e) palīdzību sniedz ar nosacījumu, ka invalīds vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām ierodas noteiktajā vietā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai stacijas apsaimniekotāja, kas sniedz šādu palīdzību, iepriekš noteiktā laikā. Šāds laiks nevar būt ilgāks par 60 minūtēm pirms publicētā atiešanas laika vai laika, kurā visiem pasažieriem tiek lūgts reģistrēties. Ja nav noteikts laiks, līdz kuram invalīdam vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām jāierodas, attiecīgā persona ierodas noteiktajā vietā vēlākais 30 minūtes pirms publicētā atiešanas laika vai laika, kurā visiem pasažieriem tiek lūgts reģistrēties.

25. pants

Kompensācija par pārvietošanās palīgīdzekļiem un citām īpašām ierīcēm

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbildīgs par pārvietošanās palīgīdzekļu vai citu īpašu ierīču, ko lieto invalīdi vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, pilnīgu vai daļēju zudumu vai bojājumiem, nepiemēro nekādu finansiālu ierobežojumu.

VI NODAĻA

DROŠĪBA, SŪDZĪBAS UN PAKALPOJUMA KVALITĀTE

26. pants

Pasažieru personiskā drošība

Vienojoties ar valsts iestādēm, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un staciju apsaimniekotāji savās attiecīgajās jomās veic atbilstīgus pasākumus un pielāgo tos valsts iestāžu noteiktam drošības līmenim, lai nodrošinātu pasažieru personisko drošību dzelzceļa stacijās un vilcienos un lai pārvaldītu apdraudējumus. Tie sadarbojas un apmainās ar informāciju par labāko pieredzi attiecībā uz tādu starpgadījumu novēršanu, kas varētu samazināt drošības līmeni.

27. pants

Sūdzības

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi izveido sūdzību izskatīšanas mehānismus attiecībā uz šajā regulā paredzētām tiesībām un pienākumiem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums dara pasažieriem plaši zināmu savu kontaktinformāciju un tā darba valodu vai valodas.

2. Pasažieri var iesniegt sūdzību jebkuram iesaistītam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam. Sūdzības adresāts viena mēneša laikā vai nu sniedz pamatotu atbildi, vai, attiecīgi pamatotos gadījumos, informē pasažieri par to, līdz kurai dienai, ilgākais, trīs mēnešu laikā atbilde var būt gaidāma.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums 28. pantā minētajā gada ziņojumā publicē saņemto sūdzību skaitu un veidus, izskatītās sūdzības, atbilžu sniegšanas laikus un veiktās darbības, lai iespējami panāktu uzlabojumus.

28. pants

Pakalpojumu kvalitātes standarti

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nosaka pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes standartus un ievieš kvalitātes pārvaldības sistēmu, lai uzturētu pakalpojumu kvalitāti. Pakalpojumu kvalitātes standarti attiecas vismaz uz III pielikumā uzskaitītajiem elementiem.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pārrauga savu darbību, kā paredzēts pakalpojumu kvalitātes standartos. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi katru gadu kopā ar gada pārskatu publicē arī ziņojumu par sniegto pakalpojumu kvalitāti. Ziņojumus par pakalpojumu kvalitāti publicē arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu interneta vietnē. Papildus šos ziņojumus publicē arī Eiropas Dzelzceļa aģentūras interneta vietnē.

VII NODAĻA

INFORMĀCIJA UN IZPILDE

29. pants

Pasažieru informēšana par viņu tiesībām

1. Pārdodot dzelzceļa braukšanas biļetes, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, stacijas apsaimniekotājs un ceļojumu rīkotājs informē pasažieri par šajā regulā noteiktajām tiesībām un pienākumiem. Lai izpildītu šo informācijas prasību, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, stacijas apsaimniekotāji un ceļojumu rīkotāji var izmantot tiem pieejamo Komisijas sagatavoto šīs regulas noteikumu kopsavilkumu visās oficiālajās Eiropas Savienības iestāžu valodās.

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un stacijas apsaimniekotājs informē par to, lai stacijā un vilcienā pasažieriem atbilstīgā veidā būtu pieejama kontaktinformācija par to struktūru, kuru dalībvalstis norīkojušas saskaņā ar 30. pantu.

30. pants

Izpilde

1. Katra dalībvalsts norīko struktūru vai struktūras, kas atbild par šīs regulas izpildi. Katra no minētajām struktūrām veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.

Visas struktūras savā uzbūvē, lēmumos par finansējumu, juridiskā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgas no infrastruktūras pārvaldītājiem, maksāšanas struktūrām, par jaudas iedalīšanu atbildīgajām struktūrām vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Dalībvalstis informē Komisiju par struktūru vai struktūrām, kas norīkotas saskaņā ar šo punktu, un par to attiecīgo kompetenci.

2. Par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu ikviens pasažieris var iesniegt sūdzību attiecīgajai struktūrai, kas norīkota saskaņā ar 1. punktu, vai kādai citai dalībvalsts norīkotai atbilstīgai struktūrai.

31. pants

Sadarbība starp izpildes struktūrām

Šīs regulas 30. pantā minētās izpildes struktūras apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, un praksi, lai visā Kopienā koordinētu savus lēmumu pieņemšanas principus. Komisija tām palīdz veikt šo uzdevumu.

VIII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

32. pants

Sankcijas

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis par šiem noteikumiem un pasākumiem paziņo Komisijai līdz 2010. gada 3. jūnijam un nekavējoties ziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos iespaido.

33. pants

Pielikumi

Pasākumus, kas izstrādāti, lai grozītu nesvarīgos šīs regulas elementus, pielāgojot pielikumus, izņemot I pielikumu, pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

34. pants

Noteikumi par grozījumiem

1. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nesvarīgos šīs regulas elementus, to papildinot, un kas vajadzīgi, lai īstenotu 2., 10. un 12. pantu, pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nesvarīgos šīs regulas elementus, pielāgojot tajā minētās finanšu summas, kas nav I pielikumā minētas, ņemot vērā inflāciju, pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

35. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 91/440/EEK 11.a pantu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

36. pants

Ziņojums

Komisija līdz 2012. gada 3. decembrim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas īstenošanu un rezultātiem, un jo īpaši par pakalpojumu kvalitātes standartiem.

Ziņojuma pamatā ir informācija, ko sniedz atbilstīgi šai regulai un Direktīvas 91/440/EEK 10.b pantam. Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno attiecīgus priekšlikumus.

37. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 24 mēnešus pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. LOBO ANTUNES

I PIELIKUMS

Izvilums no Vienotajiem noteikumiem attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājuma līgumu (CIV)*A papildinājums*

1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), kura grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Protokolu par grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem

II SADAĻA

PĀRVADĀJUMA LĪGUMA NOSLĒGŠANA UN IZPILDE*6. pants***Pārvadājuma līgums**

1. Saskaņā ar pārvadājuma līgumu pārvadātājs uzņemas pārvest pasažieri, kā arī, ja nepieciešams, bagāžu un transportlīdzekļus uz galastaciju un nogādāt bagāžu un transportlīdzekļus galastacijā.
2. Pārvadājuma līgumu apstiprina ar vienu vai vairākām pasažierim izdotām biļetēm. Tomēr saskaņā ar 9. pantu biļetes neesamība, nepareizums vai nozaudēšana neietekmē līguma esamību vai derīgumu, kas paliek saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem.
3. Biļete kalpo kā ticams pierādījums pārvadājuma līguma noslēgšanai un saturam.

*7. pants***Biļete**

1. Vispārējie pārvadāšanas noteikumi nosaka biļešu veidu un saturu, kā arī valodu un rakstu zīmes, kuras tiek izmantotas to sastādīšanā un drukāšanā.
2. Biļetēs jānorāda vismaz:
 - a) pārvadātājs vai pārvadātāji;
 - b) paziņojums par to, ka pārvadājums, neraugoties ne uz kādu pretēju klauzulu, tiek veikts saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem; to var atzīmēt ar akronīmu CIV;
 - c) jebkāds cits paziņojums, kas nepieciešams, lai pierādītu pārvadājuma līguma noslēgšanu un saturu un atļautu pasažierim izmantot tiesības, ko paredz šis līgums.
3. Saņemot biļeti, pasažierim jāpārliedz, ka tā izdota atbilstīgi viņa norādēm.
4. Biļete ir nododama citam, ja vien tā nav izdota uz pasažiera vārda un ja brauciens nav sācies.
5. Biļeti var sagatavot, elektroniski reģistrējot datus, ko var pārveidot skaidrās rakstu zīmēs. Procedūrai, kas tiek izmantota datu reģistrēšanai un apstrādei, jābūt līdzvērtīgai no funkcionālā viedokļa, īpaši – ciktāl tas attiecas uz biļetes pierādījuma vērtību, ko sniedz šie dati.

*8. pants***Braukšanas maksas samaksa un atmaksāšana**

1. Saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp pasažieri un pārvadātāju, braukšanas maksu apmaksā avansā.
2. Vispārējie pārvadāšanas noteikumi nosaka, kādos gadījumos braukšanas apmaksu var atmaksāt.

9. pants

Tiesības tikt pārvadātam. Pārvadāšanas atteikums

1. Pasažierim no viņa brauciena sākuma jābūt derīgai biļetei un pēc pieprasījuma tā jāuzrāda biļešu kontrolierim. Vispārējie pārvadāšanas noteikumi var paredzēt:

- a) ka pasažieris, kurš nevar uzrādīt derīgu biļeti, papildus braukšanas maksai maksā soda naudu;
- b) ka pasažierim, kurš atsakās maksāt braukšanas maksu vai soda naudu, var pieprasīt pārtraukt braucienu;
- c) vai un kādos apstākļos var tikt atmaksāta soda nauda.

2. Vispārējie pārvadāšanas noteikumi var paredzēt, ka pasažieriem, kuri:

- a) rada draudus brauciena drošībai un veiksmīgai norisei, kā arī citu pasažieru drošībai;
- b) rada citiem pasažieriem neērtības nepieņemamā veidā;

var atteikt braucienu vai arī tiem var pieprasīt pārtraukt to. Šādiem pasažieriem nav tiesību saņemt atpakaļ braukšanas maksu vai citu maksu, ko tie ir maksājuši par reģistrētās bagāžas pārvadāšanu.

10. pants

Administratīvo formalitāšu nokārtošana

Pasažierim jākārtro formalitātes, ko pieprasa muitas vai citu administratīvo iestāžu darbinieki.

11. pants

Vilcienu atcelšana un kavēšanās. Nokavētas pārsēšanās

Kur tas nepieciešams, pārvadātājs biļetē apliecina, ka vilciens ticis atcelts vai pārsēšanās tikusi nokavēta.

III SADAĻA

ROKAS BAGĀŽAS, DZĪVNIĒKU, REĢISTRĒTĀS BAGĀŽAS UN TRANSPORTLĪDZEKĻU PĀRVADĀŠANA

I nodaļa

Kopīgi noteikumi

12. pants

Atļautie priekšmeti un dzīvnieki

1. Saskaņā ar Vispārējiem pārvadāšanas noteikumiem pasažieris var ņemt līdzi braucienā priekšmetus, kas ir viegli pārnēsājami (rokas bagāžu), kā arī dzīvus dzīvniekus. Turklāt saskaņā ar Vispārējo pārvadāšanas noteikumu speciālajiem noteikumiem braucienā var ņemt līdzi pārnēsāšanai neērtus priekšmetus. Priekšmeti un dzīvnieki, kas var traucēt vai radīt neērtības citiem pasažieriem vai radīt bojājumus, rokas bagāžā nav iekļaujami.

2. Priekšmetus un dzīvniekus pasažieri nodod reģistrētā bagāžā saskaņā ar Vispārējiem pārvadāšanas noteikumiem.

3. Gadījumos, kad tiek pārvadāti pasažieri, saskaņā ar Vispārējo pārvadāšanas noteikumu speciālajiem noteikumiem pārvadātājs var atļaut transportlīdzekļu pārvadāšanu.

4. Veicot saskaņā ar šo pantu bīstamu priekšmetu dzelzceļa pārvadājumus rokas bagāžā, reģistrētā bagāžā, kā arī uz transportlīdzekļiem vai tajos, jāpilda Noteikumu par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID) prasības.

13. pants

Pārbaude

1. Ja ir pietiekams iemesls aizdomām par iespējamu pārvadāšanas nosacījumu neievērošanu, pārvadātājam ir tiesības pārbaudīt priekšmetu (rokas bagāžā, reģistrētā bagāžā un transportlīdzekļos, ieskaitot to kravu) un dzīvnieku atbilstību pārvadāšanas noteikumiem, ja vien tās valsts normatīvie akti, kurā paredzēts veikt šo pārbaudi, neaizliedz šādas pārbaudes. Pasažieris jāauzina piedalīties pārbaudē. Ja pasažieris neparādās vai nav sasniedzams, pārvadātājam jāpieaicina divi neatkarīgi liecinieki.

2. Ja pārbaudes laikā atklājas, ka pārvadāšanas nosacījumi nav ievēroti, pārvadātājs var prasīt pasažierim segt ar pārbaudi saistītos izdevumus.

14. pants

Administratīvo formalitāšu nokārtošana

Pasažierim jāpilda muitas un citu administratīvo iestāžu pieprasītās formalitātes, ja brauciena laikā tam ir priekšmeti (rokas bagāžā, reģistrētā bagāžā, transportlīdzekļos, ieskaitot to kravu) vai dzīvnieki. Pasažierim jābūt klāt šo priekšmetu pārbaudes laikā, izņemot – ja katras valsts normatīvie akti paredz citādi.

II nodaļa

Rokas bagāža un dzīvnieki

15. pants

Kontrole

Pasažieris pats atbild par līdzpaņemto rokas bagāžu un dzīvniekiem.

III nodaļa

Reģistrētā bagāža

16. pants

Reģistrētās bagāžas nosūtīšana

1. Saskaņā ar noslēgtā līguma noteikumiem reģistrētās bagāžas nosūtīšanu veic, pamatojoties uz pasažierim izsniegto reģistrācijas kvīti.

2. Saskaņā ar 22. pantu reģistrācijas kvīts neesamība, nepareizība vai nozaudēšana nedrīkst ietekmēt ar reģistrētās bagāžas nosūtīšanu saistīto līgumu esamību vai likumību, kas tiem paliek saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem.

3. Reģistrācijas kvīts kalpo kā ticams pierādījums bagāžas reģistrēšanai un tās pārvadāšanas nosacījumiem.

4. Ja netiek pierādīts pretējais, pieņem, ka brīdī, kad pārvadātājs pieņēma reģistrēto bagāžu, tā acīmredzami bija labā kārtībā un bagāžas atsevišķo vienību skaits un masa sakrīt ar to, kas norādīts reģistrācijas kvītī.

17. pants

Bagāžas reģistrācijas kvīts

1. Vispārējie pārvadāšanas noteikumi nosaka bagāžas reģistrācijas kvīts formu un saturu, kā arī valodu un rakstu zīmes, kuras izmantojamas to sastādīšanā un drukāšanā. 7. panta 5. punktu piemēro *mutatis mutandis*.

2. Reģistrācijas kvītī jānorāda vismaz šādas ziņas:

a) pārvadātājs vai pārvadātāji;

b) paziņojums par to, ka pārvadājums, neraugoties ne uz kādu pretēju klauzulu, tiek veikts saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem; to var atzīmēt ar akronīmu CIV;

- c) jebkāds cits paziņojums, kas nepieciešams, lai pierādītu līgumā paredzētās saistības attiecībā uz reģistrētās bagāžas nosūtīšanu un dotu iespēju pasažierim izmantot viņa tiesības, kas izriet no pārvadājuma līguma.
3. Saņemot bagāžas reģistrācijas kvīti, pasažierim jāpārlicinās, ka tā sastādīta atbilstīgi viņa norādēm.

18. pants

Reģistrēšana un pārvadāšana

1. Izņemot gadījumus, kad Vispārējie pārvadāšanas noteikumi paredz citādi, bagāžu reģistrē tikai pēc biļetes uzrādīšanas, kas derīga vismaz tik ilgi, līdz bagāža nonāk galapunktā. Citos gadījumos bagāžas reģistrēšanu veic saskaņā ar noteikumiem, kas ir spēkā vietā, kur notiek nosūtīšana.
2. Ja Vispārējie pārvadāšanas noteikumi paredz, ka bagāžu var pieņemt pārvadāšanai bez biļetes uzrādīšanas, vienoto noteikumu prasības, kas nosaka pasažiera tiesības un pienākumus attiecībā uz viņa reģistrēto bagāžu, *mutatis mutandis* piemēro reģistrētās bagāžas nosūtītājam.
3. Pārvadātājs var nosūtīt bagāžu ar citu vilcienu vai izmantojot citu transporta veidu un pa citu maršrutu nekā tas, ko veic pasažieris.

19. pants

Reģistrētās bagāžas pārvadāšanas maksas apmaksāšana

Saskaņā ar pasažiera un pārvadātāja savstarpēji noslēgto līgumu maksu par reģistrētās bagāžas pārvadāšanu apmaksā reģistrēšanas brīdī.

20. pants

Reģistrētās bagāžas marķēšana

Pasažierim uz katras reģistrētās bagāžas vienības skaidri saredzamā vietā un pietiekami skaidrā un neizdzēšamā veidā jānorāda:

- a) savs uzvārds un adrese;
- b) galastacija.

21. pants

Tiesības atteikties no reģistrētas bagāžas

1. Ja apstākļi atļauj un ja netiek pārkāptas muitas vai citas administratīvās iestādes prasības, pasažieris var pieprasīt nogādāt bagāžu atpakaļ nosūtīšanas vietā pret bagāžas reģistrācijas kvīti un, ja tā paredz Vispārējie pārvadāšanas noteikumi, uzrādot biļeti.
2. Vispārējie pārvadāšanas noteikumi var ietvert citus noteikumus attiecībā uz tiesībām atteikties no reģistrētas bagāžas īpašos galastaciju maiņas gadījumos un attiecībā uz iespējamām finansiālām sekām, kas var rasties pasažierim.

22. pants

Piegādāšana

1. Reģistrēto bagāžu izsniedz pret bagāžas reģistrācijas kvīti un attiecīgā gadījumā – pēc summu nomaksas, kas iekasējamas par piegādi.

Pārvadātājam ir tiesības, bet ne pienākums pārlicināties, ka kvīts uzrādītājam ir tiesības sūtījumu saņemt.

2. Uzskatāms, ka veikta izsniegšana bagāžas reģistrācijas kvīts uzrādītājam, ja saskaņā ar galastacijā spēkā esošajiem noteikumiem:

- a) bagāža ir nodota muitas vai *octroi* iestādēm to telpās vai noliktavās, kas nav pārvadātāja pārraudzībā;
- b) dzīvi dzīvnieki ir nodoti trešām personām.

3. Bagāžas reģistrācijas kvīts uzrādītājs var pieprasīt bagāžas nogādāšanu galastacijā, tiklīdz ir pagājis norunātais laiks vai attiecīgajos gadījumos – muitas un citu administratīvo iestāžu formalitāšu kārtošanai nepieciešamais laiks.
4. Ja netiek uzrādīta bagāžas reģistrācijas kvīts, pārvadātāja pienākums ir izsniegt bagāžu tikai tai personai, kas pierāda savas tiesības uz to. Ja sniegtais pierādījums šķiet nepietiekams, pārvadātājs var pieprasīt drošības naudu.
5. Bagāžu izsniedz stacijā, līdz kurai tā tika reģistrēta.
6. Kvīts uzrādītājs, kura bagāža nav izsniegta, var pieprasīt, lai kvītī tiktu atzīmēts datums un laiks, kad viņš pieprasījis sūtījumu atbilstīgi 3. punktam.
7. Pilnvarotā persona var atteikties pieņemt bagāžu, ja pārvadātājs nepilda viņa prasību veikt reģistrētās bagāžas pārbaudi, lai konstatētu iespējamo bojājumu.
8. Visos citos gadījumos bagāžas izsniegšana notiek saskaņā ar galastacijā spēkā esošiem noteikumiem.

IV nodaļa

Transportlīdzekļi

23. pants

Pārvadāšanas noteikumi

Īpašie noteikumi par transportlīdzekļu pārvadāšanu, kas ietilpst Vispārējos pārvadāšanas noteikumos, ietver nosacījumus attiecībā uz transportlīdzekļu pārvadāšanas, reģistrēšanas, iekraušanas un pārvadāšanas, izkraušanas un izsniegšanas apstiprināšanu, kā arī pasažiera pienākumus.

24. pants

Pārvadāšanas kvīts

1. Līgumsaistības attiecībā uz transportlīdzekļu pārvadāšanu atspoguļo pārvadāšanas kvīts, kas tiek izsniegta pasažierim. Pārvadāšanas kvīts var tikt apvienota ar pasažiera biļeti.
2. Īpašie noteikumi par transportlīdzekļu pārvadāšanu, kas ietilpst Vispārējos pārvadāšanas noteikumos, nosaka pārvadāšanas kvīts formu un saturu, kā arī valodu un rakstu zīmes, kuras jāizmanto tās sastādīšanā un drukāšanā. 7. panta 5. punktu piemēro *mutatis mutandis*.
3. Pārvadāšanas kvītī jānorāda vismaz šādas ziņas:
 - a) pārvadātājs vai pārvadātāji;
 - b) paziņojums par to, ka pārvadājums, neraugoties ne uz kādu pretēju klauzulu, tiek veikts saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem; to var atzīmēt ar akronīmu CIV;
 - c) jebkāds cits paziņojums, kas nepieciešams, lai pierādītu līgumā paredzētās saistības attiecībā uz transportlīdzekļa pārvadāšanu un dotu iespēju pasažierim izmantot viņa tiesības, kas izriet no pārvadājuma līguma.
4. Saņemot pārvadāšanas kvītī, pasažierim jāpārliecinās, ka tā sastādīta atbilstīgi viņa norādēm.

25. pants

Piemērojamās tiesību normas

Saskaņā ar šo nodaļu III nodaļas noteikumi attiecībā uz bagāžas pārvadāšanu piemērojami attiecībā uz transportlīdzekļiem.

IV SADAĻA

ĪPAŠNIEKA ATBILDĪBA

I nodaļa

Atbildība pasažieru bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā

26. pants

Atbildības būtība

1. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu vai kaitējumu, ko radījis pasažiera bojāeja, personisks ievainojums vai jebkurš fizisks vai garīgs pāridarījums, ko izraisījis negadījums dzelzceļa darbības dēļ un kas noticis, pasažierim atrodoties jebkurā transportlīdzeklī, kas izmanto dzelzceļa infrastruktūru, iekāpjot vai izkāpjot no tā.
2. Pārvadātāju atbrīvo no atbildības:
 - a) ja negadījumu izraisījuši apstākļi, kas nav saistīti ar dzelzceļa darbību un no kuriem pārvadātājs, neraugoties uz rīcību, ko viņš atbilstīgi apstākļiem konkrētajā gadījumā veicis, nav varējis izvairīties, un kuru sekas tas nebija spējīgs novērst;
 - b) tiktāl, ciktāl negadījums noticis pasažiera vainas dēļ;
 - c) ja negadījums radies trešās personas rīcības rezultātā, no kuras pārvadātājs, neraugoties uz šādos apstākļos nepieciešamās rīcības īstenošanu, nespēja izvairīties un kuras sekas tas nebija spējīgs novērst; cits uzņēmums, kurš izmanto to pašu dzelzceļa infrastruktūru, netiek uzskatīts par trešo personu; tas nedrīkst ietekmēt tiesības uz regresa prasību.
3. Ja negadījums radies trešās personas rīcības rezultātā un ja, neskatoties uz to, pārvadātājs netiek pilnībā atbrīvots no atbildības atbilstīgi 2. punkta c) apakšpunktam, tas ir pilnīgi atbildīgs saistībā ar šiem vienotajiem noteikumiem, tomēr nekādā mērā nekaitējot pārvadātāja tiesībām uz regresa prasību pret trešo personu.
4. Šie vienotie noteikumi neattiecas uz atbildību, kāda pārvadātājam var būt gadījumos, kas nav paredzēti 1. punktā.
5. Ja pārvadājumu, ko nosaka atsevišķs pārvadājuma līgums, veic secīgi pārvadātāji, pārvadātājs, kuram saskaņā ar pārvadājuma līgumu ir pienākums veikt pārvadāšanu pa maršrutu, kurā noticis negadījums, ir atbildīgs pasažieru bojāejas vai personisko ievainojumu gadījumā. Ja šo pakalpojumu nav veicis pārvadātājs, bet gan pārvadātāja aizstājējs, abi pārvadātāji ir solidāri atbildīgi saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem.

27. pants

Kompensācijas nāves gadījumā

1. Pasažiera nāves gadījumā kompensācijas ietver:
 - a) visas nepieciešamās nāves gadījumam sekojošās izmaksas, īpaši ar mirstīgo atlieku transportēšanu un bērēm saistītos izdevumus;
 - b) ja nāve neiestājas uzreiz – kompensācijas, kas noteiktas 28. pantā.
2. Ja pasažiera nāves gadījumā personas, kuras pasažierim bija vai būtu bijis juridisks pienākums uzturēt, zaudē šo atbalstu, tad arī minētajām personām ir jāatlīdzina par kaitējumu. Tiesības uz kompensāciju personām, kuras pasažieris uzturēja bez juridiskajām saistībām, nosaka attiecīgās valsts tiesību akti.

28. pants

Kompensācijas personiska ievainojuma gadījumā

Pasažiera personiska ievainojuma vai jebkura cita tam nodarīta fiziska vai garīga kaitējuma gadījumā kompensācijas ietver:

- a) visas nepieciešamās izmaksas, it īpaši tās, kas saistītas ar ārstēšanos un transportēšanu;
- b) kompensācijas par finansiālo zaudējumu pilnīgas vai daļējas darbības zaudēšanas vai pieaugušo vajadzību gadījumā.

29. pants

Kompensācijas citu ievainojumu gadījumā

Attiecīgās valsts tiesību akti nosaka, vai un cik lielā mērā pāravadātājs maksā kompensācijas par citiem ievainojumiem, kurus neparedz 27. un 28. pants.

30. pants

Kompensāciju forma un apjoms bojāejas un personiska ievainojuma gadījumā

1. Šo vienoto noteikumu 27. panta 2. punktā un 28. panta b) punktā noteiktās kompensācijas jāpiešķir vienreizējas izmaksas veidā. Taču, ja attiecīgās valsts tiesību akti pieļauj ikgadējas izmaksas, tās šādā formā piešķir, ja to pieprasa ievainotie pasažieri vai personas, kurām ir uz to tiesības atbilstīgi 27. panta 2. punktam.

2. Kompensācijas apjomu, ko piešķir saskaņā ar 1. punktu, nosaka atbilstīgi attiecīgās valsts tiesību aktiem. Taču šo vienoto noteikumu nolūkiem maksimālo apjomu vienam pasažierim nosaka 175 000 norēķinu vienību apjomā vienreizējai izmaksai vai ikgadējām izmaksām, kas atbilst šai summai, ja attiecīgās valsts tiesību aktos paredzētais maksimālais apjoms ir mazāks par šo summu.

31. pants

Citi transporta veidi

1. Saskaņā ar 2. punktu noteikumi attiecībā uz pāravadātāja atbildību pasažiera bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā nav attiecināmi uz zaudējumiem vai kaitējumu, kas radies maršruta posmā, kurš saskaņā ar pāravadājuma līgumu netika veikts pa dzelzceļu.

2. Tomēr gadījumos, kad dzelzceļa transportlīdzekļi tiek pārvadāti ar prāmi, noteikumi attiecībā uz atbildību pasažiera bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā attiecināmi uz 26. panta 1. punktā un 33. panta 1. punktā minēto zaudējumu vai kaitējumu, ko izraisījis negadījums dzelzceļa darbības dēļ un kas noticis, pasažierim atrodoties minētajā transportlīdzeklī, iekāpjot vai izkāpjot no tā.

3. Ja īpašu apstākļu dēļ dzelzceļa darbība tiek uz laiku pārtraukta un pasažieri tiek vesti, izmantojot citu transporta veidu, pāravadātājs ir atbildīgs saskaņā ar šiem vienotajiem noteikumiem.

II nodaļa

Atbildība gadījumos, kad nav ievērots pāravadājuma grafiks

32. pants

Atbildība vilciena atcelšanas, kavēšanās vai nokavētas pārsēšanās gadījumā

1. Pāravadātājs ir atbildīgs par pasažiera zaudējumu vai kaitējumu, kas izriet no tā, ka vilciena atcelšanas, kavēšanās vai nokavētas pārsēšanās gadījumā viņš nevar turpināt savu braucienu tajā pašā dienā vai konkrētos apstākļos brauciena turpināšana tajā pašā dienā nav ieteicama. Kompensācijas ietver saprātīgus uzturēšanās izdevumus, kā arī saprātīgus izdevumus, kas saistīti ar to personu informēšanu, kuri sagaida pasažieri.

2. Pāravadātājs tiek atbrīvots no atbildības, ja vilciena atcelšana, kavēšanās vai nokavēta pārsēšanās radusies vienā no šādiem gadījumiem:

- a) apstākļos, kas nav saistīti ar dzelzceļa darbību un no kuriem pāravadātājs, neraugoties uz rīcību, ko tas atbilstīgi apstākļiem konkrētajā gadījumā veicis, nav varējis izvairīties, un kuru sekas tas nebija spējīgs novērst;
- b) pasažiera vainas dēļ; vai
- c) trešās personas rīcības rezultātā, no kuras pāravadātājs, neraugoties uz šādos apstākļos nepieciešamās rīcības īstenošanu, nespēja izvairīties un kuras sekas tas nebija spējīgs novērst; cits uzņēmums, kurš izmanto to pašu dzelzceļa infrastruktūru, netiek uzskatīts par trešo personu; tas nedrīkst ietekmēt tiesības uz regresa prasību.

3. Attiecīgās valsts tiesību aktos nosaka, vai un cik lielā mērā pāravadātājs maksā kompensācijas par citiem zaudējumiem, kas nav paredzēti šā panta 1. punktā. Šis nosacījums nedrīkst ietekmēt 44. panta piemērošanu.

III nodaļa

Atbildība attiecībā uz rokas bagāžu, dzīvniekiem, reģistrēto bagāžu un transportlīdzekļiem

1. DAĻA

Rokas bagāža un dzīvnieki

33. pants

Atbildība

1. Pasažiera bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā pārvadātājs ir atbildīgs arī par zaudējumiem vai kaitējumu, ko radījusi priekšmetu, kuri šādā negadījumā cietušajam pasažierim bija mugurā vai viņam līdzī kā rokas bagāža, pilnīga vai daļēja pazaudēšana vai sabojāšana; tas attiecas arī uz dzīvniekiem, kas bija pasažierim līdzī. *Mutatis mutandis* piemēro 26. panta noteikumus.

2. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par priekšmetu, rokas bagāžas un dzīvnieku, kuru uzraudzība saskaņā ar 15. pantu ir pasažiera pienākums, pilnīgu vai daļēju pazaudēšanu vai sabojāšanu, ja tas nav noticis pārvadātāja vainas dēļ. Citi IV sadaļas panti, izņemot 51. pantu, un VI sadaļa šajā gadījumā netiek piemērota.

34. pants

Kompensāciju limits mantu nozaudēšanas vai sabojāšanas gadījumā

Ja pārvadātājs ir atbildīgs saskaņā ar 33. panta 1. punktu, tas maksā kompensāciju 1 400 norēķinu vienību ietvaros vienam pasažierim.

35. pants

Atbrīvošana no atbildības

Pārvadātājs nav atbildīgs pasažierim par zaudējumu vai kaitējumu, ko izraisījusi pasažiera nepakļaušanās muitas vai citu administratīvo iestāžu prasībām.

2. DAĻA

Reģistrētā bagāža

36. pants

Atbildības būtība

1. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumu vai kaitējumu, kas radies reģistrētās bagāžas pilnīgas vai daļējas nozaudēšanas vai sabojāšanas rezultātā laikā starp tās pieņemšanu pārvadāšanai un tās faktisko piegādi, kā arī par to, kas radies piegādes aizkavēšanas gadījumā.

2. Pārvadātāju atbrīvo no šādas atbildības, ja zaudējums, kaitējums vai aizkavēta piegāde notikusi pasažiera vainas dēļ, viņa rīkojuma rezultātā, kas izslēdz pārvadātāja vainu, reģistrētajai bagāžai piemītoša defekta dēļ vai arī sakarā ar apstākļiem, no kuriem pārvadātājs nevarēja izvairīties un kuru sekas tas nebija spējīgs paredzēt.

3. Pārvadātāju atbrīvo no šādas atbildības, ja zaudējumu vai kaitējumu izraisa īpaši riska faktori, kas piemīt vienam vai vairākiem šādiem apstākļiem:

- a) atbilstīga iesaiņojuma trūkums;
- b) reģistrētās bagāžas īpašā daba;
- c) neatļautu priekšmetu pārvadāšana reģistrētā bagāžā.

37. pants

Pierādīšanas pienākums

1. Pārvadātāja pienākums ir pierādīt to, ka zaudējumu, kaitējumu vai aizkavētu piegādi izraisījis kāds no 36. panta 2. punktā minētajiem iemesliem.

2. Ja, ievērojot apstākļus kādā atsevišķā gadījumā, pārvadātājs atklāj, ka zaudējums vai kaitējums radies viena vai vairāku 36. panta 3. punktā minēto riska faktoru dēļ, pieņem, ka tas tā ir bijis. Tomēr pilnvarotajam saņēmējam ir tiesības pierādīt, ka zaudējums vai kaitējums pilnībā vai daļēji nav attiecināms uz šiem riskiem.

38. pants

Secīgie pārvadātāji

Ja pārvadājumu, ko nosaka atsevišķs pārvadājuma līgums, veic atsevišķi secīgi pārvadātāji, katrs pārvadātājs ar savu darbību kļūst par pārvadājuma līguma pusi, veicot bagāžas pārvadāšanu saskaņā ar bagāžas reģistrācijas kvīti vai transportlīdzekļa pārvadāšanu saskaņā ar pārvadāšanas kvīti neatkarīgi no tā, kā saskaņā ar reģistrācijas kvīti vai pārvadāšanas kvīti noteikumiem tiek nosūtīta bagāža vai pārvadāts transportlīdzeklis, un uzņemas tādējādi radušās saistības. Tādā gadījumā katrs pārvadātājs ir atbildīgs par pārvadājumu visa maršruta garumā līdz pat galīgai nodošanai.

39. pants

Pārvadātāja aizvietotājs

1. Gadījumos, kad pārvadātājs pārvadāšanas veikšanu pilnībā vai daļēji uzticējis pārvadātāja aizvietotājam, ievērojot vai neievērojot pārvadājuma līgumā noteiktās viņa tiesības to darīt, pārvadātājs tomēr saglabā savu atbildību attiecībā uz visu pārvadājumu.

2. Viss, kas šajos vienotajos noteikumos attiecas uz pārvadātāja atbildību, attiecināms arī uz pārvadātāja aizvietotāja atbildību viņa veiktajā pārvadājuma daļā. Šo vienoto noteikumu 48. un 52. pantu piemēro tad, ja tiek ierosināta lieta pret darbiniekiem vai citām personām, kuru pakalpojumus, veicot pārvadājumu, izmantojis pārvadātāja aizvietotājs.

3. Jebkāda veida īpaša vienošanās, kas paredz pārvadātājam uzņemties vienotajos noteikumos neparedzētus pienākumus vai atteikties no tiesībām, kas tam piešķirtas saskaņā ar vienotajiem noteikumiem, nav spēkā attiecībā uz pārvadātāja aizvietotāju, kurš nav tam skaidri un rakstiski piekritis. Neatkarīgi no tā, vai pārvadātāja aizvietotājs ir vai nav pieņēmis šādu vienošanos, pārvadātājam paliek saistoši gan pienākumi, gan atteikšanās no tiesībām, kas radušies šādas īpašas vienošanās rezultātā.

4. Gadījumos, kad un ciktāl abi – pārvadātājs un pārvadātāja aizvietotājs – ir atbildīgi, viņu atbildība ir solidāra.

5. Kompensāciju kopsumma, ko maksā pārvadātājs, pārvadātāja aizvietotājs un viņu darbinieki un citas personas, kuru pakalpojumus tie izmanto pārvadājuma veikšanai, nedrīkst pārsniegt vienotajos noteikumos paredzētos ierobežojumus.

6. Šā panta noteikumi nedrīkst ietekmēt regresa prasības tiesības, kas var pastāvēt starp pārvadātāju un pārvadātāja aizvietotāju.

40. pants

Pieņemums par nozaudēšanu

1. Pilnvarotais saņēmējs bez nepieciešamības uzrādīt papildu pierādījumus var uzskatīt bagāžas vienību par pazudušu, ja tā nav piegādāta vai nodota viņa rīcībā četrpadsmit dienu laikā no brīža, kad atbilstīgi 22. panta 3. punktam viņš izdarījis bagāžas pieprasījumu.

2. Ja bagāžas vienība, kas uzskatīta par nozaudētu, tiek atrasta viena gada laikā pēc pieprasījuma izdarīšanas, pārvadātājam par to jāpaziņo pilnvarotajam saņēmējam, ja viņa adrese ir zināma vai var tikt noskaidrota.

3. Trīsdesmit dienās pēc 2. punktā minētā paziņojuma saņemšanas pilnvarotais saņēmējs var pieprasīt nogādāt viņam bagāžas vienību. Šajā gadījumā viņam jāmaksā izdevumi atbilstīgi tiem, kas noteikti pārvadājumam no nosūtīšanas vietas līdz vietai, kur tiek veikta piegāde, kā arī, ja nepieciešams, jāatmaksā saņemtā kompensācija ar visām tajā iekļautajām maksām. Neraugoties uz to, pilnvarotais saņēmējs saglabā tiesības pieprasīt kompensāciju par piegādes kavējumu atbilstīgi 43. pantam.

4. Ja atrastā bagāžas vienība 3. punktā noteiktajā termiņā netiek pieprasīta vai ja tā atrasta vēlāk nekā vienu gadu no piegādes pieprasījuma, pārvadātājs atbrīvojas no tās atbilstīgi normatīvajiem aktiem, kas ir spēkā stacijā, kurā atrodas bagāžas vienība.

41. pants

Kompensācija nozaudēšanas gadījumā

1. Reģistrētās bagāžas pilnīgas vai daļējas nozaudēšanas gadījumā pārvadātājs bez visām pārējām kompensācijām maksā:
 - a) ja summa par nozaudēšanas vai bojājuma dēļ ciestajiem zaudējumiem ir noteikta – kompensāciju šīs summas apjomā, bet ne vairāk kā 80 norēķinu vienības par katru pazudušās mantas bruto masas kilogramu vai 1 200 norēķinu vienības par vienu bagāžas vienību;
 - b) ja summa par nozaudēšanas vai bojājuma dēļ ciestajiem zaudējumiem nav noteikta – kompensāciju 20 norēķinu vienību apjomā par katru pazudušās mantas bruto masas kilogramu vai 300 norēķinu vienības par vienu bagāžas vienību.

Kompensāciju metodi – par masu vai bagāžas vienību – nosaka Vispārējie pārvadāšanas noteikumi.

2. Papildus tam pārvadātājs atmaksā pārvadāšanas maksu, muitas nodevas un citus maksājumus, kas iekasēti saistībā ar pazudušās bagāžas vienības pārvadāšanu.

42. pants

Kaitējuma atlīdzināšana

1. Reģistrētās bagāžas bojājuma gadījumā pārvadātājam bez visām pārējām kompensācijām jāmaksā reģistrētās bagāžas vērtības zudumam atbilstīga kompensācija.
2. Kompensācija nedrīkst pārsniegt:
 - a) ja bojājuma rezultātā savu vērtību zaudējusi visa bagāža – summu, kura tiktu maksāta bagāžas pilnīgas nozaudēšanas gadījumā;
 - b) ja vērtību ir zaudējusi tikai daļa no bagāžas – summu, kas tiktu maksāta par šīs bagāžas daļas nozaudēšanu.

43. pants

Kompensācija piegādes kavējuma gadījumā

1. Reģistrētas bagāžas piegādes kavējuma gadījumā pārvadātājs maksā par katru pilnu divdesmit četru stundu periodu, skaitot no piegādes pieprasījuma brīža, bet nepārsniedzot 14 dienas:
 - a) ja pilnvarotais saņēmējs pierāda, ka tādējādi ir nodarīts zaudējums vai kaitējums, – kompensāciju, kas vienlīdzīga zaudējuma vai kaitējuma summai, nepārsniedzot 0,80 norēķinu vienības par katru bagāžas bruto masas kilogramu vai 14 norēķinu vienības par aizkavētās bagāžas vienību;
 - b) ja pilnvarotā persona nepierāda, ka tādējādi ir nodarīts zaudējums vai kaitējums, – kompensāciju 0,14 norēķinu vienību apjomā par katru aizkavētās bagāžas bruto masas kilogramu vai 2,80 norēķinu vienības par aizkavētās bagāžas vienību.

Kompensācijas metodi – par masu vai bagāžas vienību – nosaka Vispārējie pārvadāšanas noteikumi.

2. Bagāžas pilnīga zaudējuma gadījumā šā panta 1. punktā paredzētā kompensācija netiek maksāta papildus tai, ko paredz 41. pants.
3. Bagāžas daļējas nozaudēšanas gadījumā 1. punktā paredzētā kompensācija tiek maksāta attiecībā uz to bagāžas daļu, kas nav zaudēta.
4. Ja bagāžas bojājums nav radies aizkavētas piegādes rezultātā, šā panta 1. punktā paredzētā kompensācija, ja pienākas, tiek maksāta papildus tai, ko paredz 42. pants.
5. Kompensācija, ko paredz 1. punkts un kas maksājama kopā ar 41. un 42. pantā noteikto, nekādā gadījumā nevar pārsniegt to kompensāciju, kura būtu jāmaksā bagāžas pilnīga zaudējuma gadījumā.

3. DAĻA

Transportlīdzekļi

44. pants

Kompensācija kavēšanās gadījumā

1. Ja pārvadātāja vainas dēļ notikusi iekraušanas aizkavēšanās vai arī nokavēta transportlīdzekļa piegāde un pilnvarotais saņēmējs pierāda, ka tāpēc ir cietis zaudējumu vai kaitējumu, pārvadātājam jāmaksā kompensācija, kuras apjoms nepārsniedz pārvadāšanas maksu.
2. Ja pilnvarotais saņēmējs gadījumā, kad pārvadātāja vainas dēļ notikusi iekraušanas aizkavēšanās, nolemj pārtraukt pārvadājuma līgumu, viņam atmaksā pārvadāšanas maksas. Papildus tam, ja pilnvarotais saņēmējs pierāda, ka šīs aizkavēšanās rezultātā ir cietis zaudējumu vai kaitējumu, viņš var pieprasīt kompensāciju, kas nepārsniedz pārvadāšanas maksu.

45. pants

Kompensācija nozaudēšanas gadījumā

Transportlīdzekļa pilnīgas vai daļējas nozaudēšanas gadījumā kompensāciju, kas maksājama pilnvarotajam saņēmējam par pierādīto zaudējumu vai kaitējumu, aprēķina no transportlīdzekļa parastās vērtības. Tā nedrīkst pārsniegt 8 000 norēķinu vienības. Piekrauta vai nepiekrauta autopiķabe tiek uzskatīta par atsevišķu transportlīdzekli.

46. pants

Atbildība attiecībā uz citiem priekšmetiem

1. Attiecībā uz priekšmetiem, kas atstāti transportlīdzeklī vai atrodas transportlīdzeklī piestiprinātās kastēs (piemēram, bagāžā, slēpju kastē), pārvadātājs ir atbildīgs tikai par to zaudējumu vai kaitējumu, kas radies viņa vainas dēļ. Kopējā kompensācija nedrīkst pārsniegt 1 400 norēķinu vienības.
2. Ciktāl tas attiecas uz priekšmetiem, kas piestiprināti transportlīdzekļa ārpusē, tostarp uz 1. punktā minētajām kastēm, pārvadātājs ir atbildīgs par transportlīdzekļa ārpusē novietotiem priekšmetiem tikai gadījumos, ja ir pierādīts, ka zaudējums vai kaitējums pārvadātāja darbības vai nolaidības dēļ ir radies ar apzinātu vēlmi izraisīt šādu zaudējumu vai kaitējumu vai arī bez nodoma, bet apzinoties, ka šāds zaudējums vai kaitējums varētu rasties.

47. pants

Piemērojamās tiesību normas

Saskaņā ar šīs daļas noteikumiem 2. daļas noteikumi attiecībā uz atbildību par bagāžu piemērojami attiecībā uz transportlīdzekļiem.

IV nodaļa

Kopīgi noteikumi

48. pants

Tiesību zaudēšana pieprasīt atbildības ierobežojumus

Vienotie noteikumi, kas nosaka atbildības ierobežojumus, kā arī attiecīgo valstu tiesību akti, kas ierobežo kompensācijas līdz fiksētam apjomam, netiek piemēroti, ja tiek pierādīts, ka zaudējums vai kaitējums pārvadātāja darbības vai nolaidības dēļ ir radies ar apzinātu vēlmi izraisīt šādu zaudējumu vai kaitējumu vai arī bez nodoma, bet apzinoties, ka šāds zaudējums vai kaitējums varētu rasties.

49. pants

Konvertēšana un procenti

1. Ja kompensācijas aprēķināšanai ir nepieciešama ārvalstu valūtā noteikto summu konvertēšana, to veic atbilstīgi valūtas maiņas kursam kompensācijas maksāšanas dienā un vietā.

2. Pilnvarotais saņēmējs var pieprasīt maksājamās kompensācijas procentus, kas aprēķināti ar likmi pieci procenti gadā no dienas, kad tikusi izvirzīta 55. pantā minētā prasība; ja šāda prasība nav izvirzīta – no dienas, kad tika uzsākta tiesvedība.
3. Taču tādas kompensācijas gadījumā, kas tiek maksāta saskaņā ar 27. un 28. pantu, procentu uzkrāšanās sākas tikai tajā dienā, kad notikusi summu novērtēšana, ja tas notiek pēc prasības pieteikšanas vai arī dienā, kad uzsākta tiesvedība.
4. Bagāžas gadījumā procenti maksājami tikai tad, ja kompensācija pārsniedz 16 norēķinu vienības uz vienu bagāžas reģistrācijas kvīti.
5. Bagāžas gadījumā, ja pilnvarotais saņēmējs viņam atvēlētā saprātīgā termiņā neiesniedz prasības summas galīgai noteikšanai nepieciešamos pavaddokumentus, laika posmam no minētā termiņa beigām līdz faktiskai šādu dokumentu iesniegšanai procenti netiek aprēķināti.

50. pants

Atbildība kodolincidentu gadījumā

Pārvadātāju atbrīvo no atbildības saskaņā ar vienotajiem noteikumiem par zaudējumu vai kaitējumu, kas radies kodolincidenta gadījumā, ja pēc attiecīgās valsts tiesību aktiem un noteikumiem, kas reglamentē atbildību kodolenerģijas jomā, par zaudējumu vai kaitējumu atbildīgs kodoliekārtu operators vai cita persona, kas viņu aizvieto.

51. pants

Personas, par kurām pārvadātājs ir atbildīgs

Pārvadātājs ir atbildīgs par saviem darbiniekiem un jebkurām citām personām, kuru pakalpojumus viņš izmanto pārvadājuma veikšanai, kamēr šie darbinieki un citas personas darbojas savu funkciju ietvaros. Tās dzelzceļa infrastruktūras vadītāji, kurā notiek pārvadājums, tiek uzskatīti par personām, kuru pakalpojumus pārvadātājs izmanto pārvadājuma veikšanai.

52. pants

Citas darbības

1. Visos gadījumos, kuriem piemērojami vienotie noteikumi, jebkura darbība pret pārvadātāju neatkarīgi no atbildības pamatojuma var tikt vēsta, tikai ievērojot šajos noteikumos minētos nosacījumus un ierobežojumus.
2. Tas pats attiecas uz jebkuru darbību, kas tiek vēsta pret tiem darbiniekiem un citām personām, par kurām pārvadātājs ir atbildīgs saskaņā ar 51. pantu.

V SADAĻA

PASAŽIERA ATBILDĪBA

53. pants

Īpaši atbildības principi

Pasažieris attiecībā pret pārvadātāju ir atbildīgs par jebkuru zaudējumu vai kaitējumu:

- a) kas radies, nepildot tā pienākumus saskaņā ar:
 - 1) 10., 14. un 20. pantu;
 - 2) Vispārējo pārvadāšanas noteikumu īpašiem noteikumiem par transportlīdzekļu pārvadāšanu; vai
 - 3) Noteikumiem par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (RID); vai
- b) ko izraisījuši līdzīgi ņemtie priekšmeti vai dzīvnieki;

ja vien viņš pierāda, ka zaudējumu vai kaitējumu izraisījuši apstākļi, no kuriem, lai gan viņš rīkojies atbilstīgi kārtīga pasažiera rīcībai, viņš nav varējis izvairīties un kuru sekas nav bijis spējīgs novērst. Šis noteikums nedrīkst ietekmēt pārvadātāja atbildību, kas tam noteikta 26. pantā un 33. panta 1. punktā.

VI SADAĻA

TIESĪBU AIZSTĀVĒŠANA

54. pants

Daļējas nozaudēšanas vai sabojāšanas noteikšana

1. Gadījumos, kad pārvadātājs atklāj vai pieņem par notikušu pārvadāto mantu (bagāžas, transportlīdzekļu) daļēju nozaudēšanu vai sabojāšanu vai arī to apgalvo pilnvarotais saņēmējs, pārvadātājam nekavējoties un, ja iespējams, pilnvarotā saņēmēja klātbūtnē jāsastāda ziņojums par mantas stāvokli atbilstīgi zaudējuma vai bojājuma dabai, norādot, ciktāl tas iespējams, zaudējuma vai bojājuma apjomu, iemeslus un tā izcelšanās laiku.
2. Ziņojuma kopija par brīvu jānosūta pilnvarotajam saņēmējam.
3. Ja pilnvarotais saņēmējs nepiekrīt ziņojumā apgalvotajam, viņš var pieprasīt, lai bagāžas un transportlīdzekļa stāvokli un zaudējuma vai bojājuma iemeslus un apjomu noteiktu abu pušu vai šķīrējtiesas nozīmēts eksperts. Turpmāko kārtību nosaka tās valsts normatīvie akti, kurā šāda precizēšana notiek.

55. pants

Prasības

1. Prasības, kas attiecas uz pārvadātāja atbildību pasažiera bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā, rakstiski jāadresē pārvadātājam, pret kuru varētu tikt ierosināta lieta. Gadījumos, kad pārvadājums notiek, pamatojoties uz atsevišķu līgumu, bet to veic vairāki secīgi pārvadātāji, prasības var tikt adresētas pirmajam vai pēdējam pārvadātājam, kā arī pārvadātājam, kuram valstī, kurā pasažierim ir pastāvīga vai ierasta dzīvesvieta, ir konkrēta firma, filiāle vai aģentūra, kas noslēgusi pārvadājuma līgumu.
2. Citas prasības, kas attiecas uz pārvadājuma līgumu, rakstiski jāadresē 56. panta 2. un 3. punktā norādītajam pārvadātājam.
3. Dokumenti, kurus pilnvarotā persona uzskata par nepieciešamiem iesniegt kopā ar prasību, jāuzrāda oriģinālu vai kopiju veidā; ja pārvadātājs pieprasa, kopijām jābūt pienācīgi apliecinātām. Prasības izskatīšanai pārvadātājs var pieprasīt uzrādīt biļetes, bagāžas reģistrācijas kvīti un pārvadāšanas kvīti.

56. pants

Pārvadātāji, pret kuriem var vērsties

1. Darbība, kas balstīta uz pārvadātāja atbildību pasažiera bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā, var tikt vērstā tikai pret to pārvadātāju, kas ir atbildīgs saskaņā ar 26. panta 5. punktu.
2. Saskaņā ar 4. punktu citas no pārvadājuma līguma izrietošas darbības pasažieris var vērst pret pirmo pārvadātāju, pēdējo pārvadātāju vai arī pārvadātāju, kurš veica to pārvadājuma daļu, kurā noticis ar darbības uzsākšanu saistīts atgadījums.
3. Ja, pārvadājumu veicot secīgiem pārvadātājiem, pārvadātājs, kuram bagāža vai transportlīdzeklis jānogādā galastacijā, ar viņa piekrišanu ir ierakstīts bagāžas reģistrācijas kvīti vai pārvadāšanas kvīti, darbības saskaņā ar 2. punktu var tikt vērstas pret viņu pat tad, ja tas bagāžu vai transportlīdzekli nav saņēmis.
4. Prasība par summu, kas samaksāta saskaņā ar pārvadājuma līgumu, var tikt izvirzīta pret pārvadātāju, kurš šo summu saņēmis vai kura vārdā tā tika iekasēta.
5. Ja darbība, kura balstīta uz to pašu pārvadājuma līgumu, uzsāka kā pretprasība vai kā pamatprasību izņēmums, tā var tikt vērstā arī pret 2. un 4. punktā neminētu pārvadātāju.
6. Ciktāl vienotie noteikumi attiecas uz pārvadātāja aizstājēju, prasība var tikt vērstā arī pret viņu.
7. Ja prasītājs var izvēlēties starp vairākiem pārvadātājiem, viņa izvēles tiesības tiek anulētas līdz ar viņa vērsanos pret vienu no tiem; tas pats attiecas arī uz gadījumiem, ja prasītājs var izvēlēties starp vienu vai vairākiem pārvadātājiem un pārvadātāja aizvietotāju.

58. pants

Darbības tiesību anulēšana pasažiera bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā

1. Pilnvarotās personas tiesības uz darbību, kas balstītas uz pārvadātāja atbildību pasažieru bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā, tiek anulētas, ja pilnvarotā persona divpadsmit mēnešu laikā pēc tam, kad tā uzzinājusi par zaudējumu vai kaitējumu, nav vienam no pārvadātājiem, pret kuriem saskaņā ar 55. panta 1. punktu var tikt izvirzītas prasības, sniegusi paziņojumu par negadījumu ar pasažieri. Ja pilnvarotā persona sniedz pārvadātājam mutisku paziņojumu par negadījumu, pārvadātājs izsniedz viņam šāda mutiska paziņojuma apliecinājumu.
2. Tomēr darbības tiesības netiek anulētas, ja:
 - a) 1. punktā noteiktajā termiņā pilnvarotā persona ir izvirzījusi prasību pret vienu no 55. panta 1. punktā minētajiem pārvadātājiem;
 - b) atbildīgais pārvadātājs 1. punktā minētajā termiņā ir uzzinājis par negadījumu ar pasažieri kādā citā veidā;
 - c) paziņojums par negadījumu netiek sniegts vai tiek sniegts vēlū tādu apstākļu dēļ, par kuriem pilnvarotā persona nav atbildīga;
 - d) pilnvarotā persona pierāda, ka negadījums noticis pārvadātāja vainas dēļ.

59. pants

Darbības tiesību anulēšana sakarā ar bagāžas pārvadāšanu

1. Ja pilnvarotais saņēmējs bagāžu pieņem, tiek anulētas visas darbības tiesības pret pārvadātāju, kas izriet no pārvadājuma līguma daļējas nozaudēšanas, sabojāšanas vai piegādes kavējuma gadījumā.
2. Tomēr darbības tiesības netiek anulētas:
 - a) daļējas nozaudēšanas vai sabojāšanas gadījumā, ja:
 - 1) zaudējums vai bojājums saskaņā ar 54. pantu konstatēts pirms tam, kad pilnvarotais saņēmējs pieņēmis bagāžu;
 - 2) zaudējuma vai bojājuma konstatācija, kas bija jāveic saskaņā ar 54. pantu, netika veikta vienīgi pārvadātāja vainas dēļ;
 - b) tādas nozaudēšanas vai sabojāšanas gadījumā, kura nav acīmredzama un nav konstatēta līdz brīdim, kad bagāžu pieņem pilnvarotais saņēmējs, ar nosacījumu, ka tas:
 - 1) lūdz pārliecināties saskaņā ar 54. pantu nekavējoties pēc zaudējuma vai bojājuma atklāšanas un ne vēlāk kā trīs dienas pēc bagāžas pieņemšanas;
 - 2) un papildus tam pierāda, ka zaudējums vai bojājums radies laikā starp bagāžas pieņemšanu pārvadāšanai un tās piegādi;
 - c) piegādes aizkavēšanās gadījumā, ja pilnvarotais saņēmējs divdesmit vienas dienas laikā aizstāvējis savas tiesības pret vienu no 56. panta 3. punktā minētajiem pārvadātājiem;
 - d) ja pilnvarotais saņēmējs pierāda, ka zaudējumu vai bojājumu izraisījis apzināts amatpārkāpums vai rupja nolaidība no pārvadātāja puses.

60. pants

Darbību noilgums

1. Darbību noilguma termiņš attiecībā uz kompensācijām, kas balstītas uz pārvadātāja atbildību pasažieru bojāejas vai personiska ievainojuma gadījumā, ir:
 - a) pasažiera gadījumā – trīs gadi no negadījuma dienas;
 - b) citu pilnvaroto personu gadījumā – trīs gadi no pasažiera miršanas dienas, bet ne ilgāk par pieciem gadiem no negadījuma dienas.

2. Noilguma termiņš citām no pārvadājuma līguma izrietošām darbībām ir viens gads. Tomēr noilguma termiņš ir divi gadi tādas darbības gadījumā, kas skar zaudējumu vai kaitējumu, ko izraisījusi rīcība vai nolaidība ar apzinātu vēlmi izraisīt šādu zaudējumu vai kaitējumu vai arī bez nodoma, bet apzinoties, ka šāds zaudējums vai kaitējums varētu rasties.

3. Šā panta 2. punktā paredzētais noilguma termiņš tiek skaitīts:

- a) darbībām, kas attiecas uz kompensācijām pilnīga zaudējuma gadījumā, – no četrpadsmitās dienas pēc 22. panta 3. punktā minētā termiņa beigām;
- b) darbībām, kas attiecas uz kompensācijām daļējas nozaudēšanas, sabojāšanas vai piegādes kavējuma gadījumā, – no faktiskās piegādes dienas;
- c) visos citos gadījumos, kas attiecas uz pasažieru pārvadāšanu, – no dienas, kad beidzas biļetes derīguma termiņš.

Diena, kas norādīta kā noilguma termiņa sākums, šajā termiņā netiek ieskaitīta.

4. [...]

5. [...]

6. Attiecībā uz šeit neminēto noilguma termiņu pārtraukšanu vai īslaicīgu atcelšanu nosaka attiecīgās valsts tiesību akti.

VII SADAĻA

ATTIECĪBAS STARP PĀRVADĀTĀJIEM

61. pants

Pārvadāšanas maksas sadalījums

1. Jebkuram pārvadātājam, kurš iekasējis vai kuram būtu jāiekasē pārvadāšanas maksas, jāmaksā iesaistītajiem pārvadātājiem attiecīgā daļa no šīm maksām. Maksājuma metodes nosaka līgumi starp pārvadātājiem.
2. Šo vienoto noteikumu 6. panta 3. punkts, 16. panta 3. punkts un 25. pants piemērojams arī attiecībās starp secīgiem pārvadātājiem.

62. pants

Regresa prasība

1. Pārvadātājam, kurš saskaņā ar vienotajiem noteikumiem ir samaksājis kompensāciju, ir tiesības vērsties ar regresa prasību pie citiem pārvadātājiem, kuri piedalījušies pārvadājuma veikšanā atbilstīgi turpmāk minētajiem noteikumiem:
 - a) pārvadātājs, kas izraisījis zaudējumu vai bojājumu, ir pilnībā par to atbildīgs;
 - b) ja zaudējumu vai bojājumu izraisījuši vairāki pārvadātāji, katrs no tiem ir atbildīgs par zaudējumu vai bojājumu, ko tas izraisījis; ja šāds sadalījums nav iespējams, kompensācija jāsadala starp tiem saskaņā ar c) apakšpunktu;
 - c) ja nav iespējams pierādīt, kurš no pārvadātājiem izraisījis zaudējumu vai bojājumu, kompensācija tiek sadalīta starp visiem pārvadātājiem, kuri piedalījās pārvadājumā, izņemot tos, kuri var pierādīt, ka nav izraisījuši zaudējumu vai bojājumu; šāda sadalīšana notiek proporcionāli to attiecīgajām daļām pārvadāšanas maksā.
2. Gadījumā, ja kāds no pārvadātājiem ir maksātnespējīgs, uz to attiecinātā nesamaksātā daļa tiek sadalīta starp pārējiem pārvadājumā iesaistītajiem pārvadātājiem proporcionāli to attiecīgajām daļām pārvadāšanas maksā.

63. pants

Regresa prasības kārtība

1. Maksājuma likumā, kuru veicis pārvadātājs, izmantojot savas regresa prasības tiesības saskaņā ar 62. pantu, nevar tikt apstrīdēta no tā pārvadātāja puses, pret kuru tiek vērstā regresa prasība, ja kompensāciju noteikusi tiesa vai šķīrējtiesa un ja šim pārvadātājam, kuram par to savlaicīgi paziņots, ir bijusi iespēja iesaistīties tiesas procesā. Tiesa vai šķīrējtiesa, kas pārzina pamatprocesu, nosaka laiku, kāds tiek atvēlēts šādam paziņojumam un iesaistei tiesas procesā.

2. Pārvadātājam, kurš izmanto regresa prasības tiesības, jāuzsāk vienas un tās pašas darbības pret visiem iesaistītajiem pārvadātājiem, ar kuriem tas nav panācis risinājumu, pretējā gadījumā attiecībā uz tiem pārvadātājiem, pret kuriem šādas darbības nav uzsāktas, pārvadātājs zaudē savas regresa prasības tiesības.
3. Tiesa vai šķīrējtiesa savu lēmumu izsaka vienā spriedumā par visām tai iesniegtajām regresa prasībām.
4. Pārvadātājs, kurš vēlas izmantot savas regresa prasības tiesības, var iesniegt prasību tās valsts tiesā vai šķīrējtiesā, kuras teritorijā vienam no pārvadājumā iesaistītajiem pārvadātājiem ir firmas, filiāles vai aģentūras, kura slēgusi pārvadājuma līgumu, pamata atrašanās vieta.
5. Ja prasība tiek iesniegta pret vairākiem pārvadātājiem, pārvadātājs–prasītājs ir tiesīgs izvēlēties tiesu procesa uzsākšanai no tām, kuras saskaņā ar 4. punktu ir kompetentas.
6. Regresa prasību tiesvedība nevar tikt apvienota ar tiesvedību, ko nolūkā iegūt kompensāciju, pamatojoties uz pārvadājuma līgumu, uzsākusi pilnvarotā persona.

64. pants

Regresa prasības līgumi

Pārvadātāji var slēgt līgumus, kuri atšķiras no 61. un 62. panta noteikumiem.

II PIELIKUMS

MINIMĀLĀ INFORMĀCIJA, KO SNIEDZ DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMS UN/VAI BIĻEŠU PĀRDEVĒJI**I daļa. Informācija pirms brauciena**

Vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz līgumu

Laika grafiki un nosacījumi visātrākajam braucienam

Laika grafiki un nosacījumi vislētākajam braucienam

Pieejamība, piekļuves nosacījumi un vilcienā pieejamās ērtības invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

Pieejamības un piekļuves nosacījumi pasažieriem ar divritēņiem

Sēdvietu pieejamība smēķētāju un nesmēķētāju zonā, pirmās un otrās klases vagonos, kā arī kupejās un guļamvagonos

Darbības, kas varētu traucēt vai kavēt pakalpojumus

Pakalpojumu pieejamība vilcienā

Procedūras pazaudētas bagāžas pieprasīšanai

Procedūras sūdzību iesniegšanai

II daļa. Informācija brauciena laikā

Vilcienā pieejamie pakalpojumi

Nākamā pietura

Kavēšanās

Galvenie savienojumu pakalpojumi

Drošības un drošuma jautājumi

*III PIELIKUMS***MINIMĀLIE PAKALPOJUMA KVALITĀTES STANDARTI**

Informācija un biļetes

Pakalpojumu precizitāte un vispārējie principi pakalpojumu traucējumu gadījumā

Pakalpojumu atcelšana

Ritošā sastāva un staciju tīrība (gaisa kvalitāte vagonos, sanitāro telpu higiēna utt.)

Klientu apmierinātības izpēte

Sūdzību izskatīšana, atmaksājumi un kompensācijas par neatbilstību kvalitātes standartiem

Palīdzība invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1372/2007

(2007. gada 23. oktobris),

ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 577/98 par darbaspēka izlases veida apsekojuma organizēšanu Kopienā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

galveno mainīgo lielumu, raksturojot stāvokli darba tirgū, vajadzētu būt minētā apsekojuma standartelementam, lai būtu iespējama darba tirgu pilnīgāka analīze.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 285. panta 1. punktu,

- (5) Saskaņā ar Padomes Lēmuma 89/382/EEK, Euratom⁽²⁾ 3. pantu ir notikusi apspriešanās ar Statistikas programmu komiteju, kas izveidota ar minēto lēmumu.

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

- (6) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Padomes Regula (EK) Nr. 577/98⁽³⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁽¹⁾,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

tā kā:

1. pants

- (1) Saskaņā ar Lisabonas Stratēģiju un kā apstiprināts minētās stratēģijas starpposma pārskatīšanā 2005. gadā, Eiropai politikā uzmanība aizvien jāpievērš izaugsmei un nodarbinātībai, lai sasniegtu Lisabonas Stratēģijas mērķus.

Ar šo Regulu (EK) Nr. 577/98 groza šādi.

- (2) Kopienas attīstība un iekšējā tirgus darbība palielina vajadzību pēc salīdzināmiem datiem, kas ļauj izvērtēt darba samaksas struktūras un izplatības ietekmi uz darba tirgu, jo īpaši nolūkā analizēt ekonomiskās un sociālās kohēzijas attīstību.

1. Regulas 4. panta 1. punkta l) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

"l) darba samaksa pamatdarbā;"

- (3) Lai veiktu tai noteiktos uzdevumus, Komisijai ir vajadzīgi dati par darba samaksas klasifikāciju pēc sociālekonomiskajiem rādītājiem un arī saistībā ar dažādiem algota darba veidiem; minētie dati ir svarīgi, lai analizētu un saprastu darba tirgu un darbaspēka struktūrā notiekošās pārmaiņas. Saistībā ar šo plaši ir atzītas priekšrocības, ko sniedz dati par darba samaksu, kas iedalīti decilēs, attiecībā pret citiem nodarbinātības rādītājiem.

2. Regulas 6. pantu aizstāj ar šādu pantu:

"6. pants

Rezultātu nosūtīšana

Divpadsmit nedēļās pēc pārskata perioda beigām dalībvalstis nosūta Eurostat apsekojuma rezultātus bez tiešiem identifikatoriem.

- (4) Kopienas Darbaspēka apsekojums būtībā ir pirmais un visnozīmīgākais atsauces avots informācijai par darba tirgu Eiropas Savienībā, un informācijai par darba samaksu kā

Datus, kas atbilst apsekojuma rādītājiem "darba samaksa pamatdarbā", var nosūtīt Eurostat divdesmit viena mēneša laikā pēc pārskata perioda beigām, ja šīs informācijas sniegšanai izmanto administratīvos datus."

(1) Eiropas Parlamenta 2007. gada 10. jūlija Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2007. gada 9. oktobra Lēmums.

(2) OV L 181, 28.6.1989., 47. lpp.

(3) OV L 77, 14.3.1998., 3. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2257/2003 (OV L 336, 23.12.2003., 6. lpp.).

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. LOBO ANTUNES

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2007/58/EK

(2007. gada 23. oktobris),

ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2007. gada 31. jūlijā apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Padomes Direktīva 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁴⁾ bija paredzēta, lai veicinātu Kopienas dzelzceļu pielāgošanu vienotā tirgus prasībām un uzlabotu to efektivitāti.

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras

jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu ⁽⁵⁾ attiecas uz principiem un procedūrām, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu.

(3) Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu" Komisija paziņoja par nodomu turpināt iekšējā tirgus veidošanu dzelzceļa pakalpojumiem, ierosinot atvērt starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgu.

(4) Šīs direktīvas mērķis ir pievērsties starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanai Kopienā, un tādējādi tai nebūtu jāattiecas uz pārvadājumiem starp dalībvalsti un trešo valsti. Turklāt dalībvalstīm vajadzētu spēt piemērot šo direktīvu pārvadājumiem, ko veic tranzītā caur Kopienu.

(5) Saistībā ar starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem šobrīd paveras ļoti kontrastējoša aina. Tālsatiksmes pārvadājumiem (piemēram, nakts vilcieniem) ir grūtības, un vairākus no tiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas tos veic, nesen ir atcēlušī, lai ierobežotu zaudējumus. No otras puses, starptautisko ātrgaitas pārvadājumu tirgū pārvadājumu apjoms ir krasi pieaudzis, un tas turpinās enerģiski attīstīties, līdz 2010. gadam divkārtšojot un savstarpēji savienojot Eiropas ātrgaitas tīklus. Tomēr abos gadījumos spēcīgs konkurences spiediens ir jūtams no zemo cenu aviosabiedrībām. Tādēļ ir būtiski stimulēt jaunas ierosmes, veicinot konkurenci starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

⁽¹⁾ OV C 221, 8.9.2005., 56. lpp.

⁽²⁾ OV C 71, 22.3.2005., 26. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2005. gada 28. septembra Atzinums (OV C 227 E, 21.9.2006., 460. lpp.), Padomes 2006. gada 24. jūlija Kopējā nostāja (OV C 289 E, 28.11.2006., 30. lpp.), Eiropas Parlamenta 2007. gada 18. janvāra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. septembra Normatīvā rezolūcija un Padomes 2007. gada 26. septembra Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

⁽⁵⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/49/EK (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

- (6) Starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgu nav iespējams atvērt bez sīki izstrādātiem noteikumiem par piekļuvi infrastruktūrai, būtiska progresa savstarpējās izmantojamības ziņā un stingras sistēmas attiecībā uz dzelzceļa drošību valsts un Eiropas mērogā. Visi šie elementi šobrīd ir nodrošināti pēc šādu direktīvu transponēšanas: Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/12/EK ⁽¹⁾, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK, Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/51/EK ⁽²⁾, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK, Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/13/EK ⁽³⁾, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK, Direktīva 2001/14/EK, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos ⁽⁴⁾. Šos jaunus reglamentējošos noteikumus līdz ierosinātajam termiņam jāpapildina ar stabilitu, konsolidētu praksi atvērt tirgu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem. Tas prasīs konkrētu laiku. Tirgus atvēršanas termiņam tādēļ vajadzētu būt 2010. gada 1. janvārim.
- (7) Tādu dzelzceļa pārvadājumu skaits, kas tiek veikti bez pieturām, ir ļoti neliels. Pārvadājumos ar pieturām ir nepieciešams atļaut jauniem tirgus dalībniekiem pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus, lai nodrošinātu, ka šādām operācijām ir reāla iespēja būt ekonomiski stabilām, un novērstu to, ka potenciālie konkurenti tiek nostādīti nelabvēlīgā situācijā salīdzinājumā ar esošajiem operatoriem, kuriem ir tiesības pa ceļam uzņemt un izlaist pasažierus. Šīm tiesībām nebūtu jāskar Kopienas un valstu noteikumus attiecībā uz konkurences politiku.
- (8) Jaunas atvērtas piekļuves, starptautisku pārvadājumu ar pieturām ieviešanai nevajadzētu izraisīt tirgus atvēršanu iekšzemes pasažieru pārvadājumiem, bet tikai koncentrēties uz pieturām, kas ir iekļautas starptautiskā maršrutā. Šajā sakarā to ieviešanai vajadzētu attiekties uz pakalpojumiem, kuru galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus, kas dodas starptautiskos braucienos. Nosakot, vai tāds ir pakalpojuma galvenais mērķis, būtu jāņem vērā tādi kritēriji kā attiecīgi no vietējo vai starptautisko pasažieru pārvadājumiem iegūtā apgrozījuma un apjoma proporcija, kā arī pakalpojuma ilgums. Šī noteikšana pēc ieinteresētās puses lūguma būtu jāveic attiecīgajai regulatīvajai iestādei.
- (9) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoce-
- ļiem ⁽⁵⁾ pilnvaro dalībvalstis un vietējās iestādes piešķirt pakalpojumu valsts līgumus. Šajos līgumos var būt noteiktas ekskluzīvas tiesības sniegt dažus pakalpojumus. Tāpēc ir jānodrošina, lai minētās regulas noteikumi būtu saskaņoti ar principu par starptautisko pasažieru pārvadājumu atvēršanu konkurencei.
- (10) Atvērt konkurencei starptautiskos pasažieru pārvadājumus, kas ietver tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kura atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp tādā, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, var radīt sekas to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu organizēšanai un finansēšanai, kas tiek veikti saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu. Dalībvalstīm būtu jānodrošina ierobežot piekļuves tiesības tirgum, ja šādu tiesību izmantošana varētu izjaukt šo pakalpojumu valsts līgumu ekonomisko līdzsvaru un ja attiecīgā regulatīvā iestāde, kas paredzēta Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā, sniedz piekrišanu, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, pēc tās kompetentās iestādes lūguma, kas piešķirusi pakalpojumu valsts līgumu.
- (11) Dažas dalībvalstis jau ir sākušas atvērt tirgu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, izmantojot pārskatāmu, atklātu konkursa izsludināšanas procedūru dažu šādu pārvadājumu veikšanai. Tām nebūtu jāuzliek par pienākumu nodrošināt pilnīgi atvērtu piekļuvi starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, jo šī konkurence par tiesībām izmantot dažus dzelzceļa maršrūtus ir ietvērusi pietiekamu šo pakalpojumu īstenošanas tirgus vērtības pārbaudi.
- (12) Novērtējot, vai pakalpojumu valsts līguma ekonomiskais līdzsvars varētu tikt izjaukts, būtu jāņem vērā iepriekš noteikti kritēriji, piemēram, ietekme uz pakalpojumu valsts līgumā iekļauto pakalpojumu rentabilitāti, tostarp to radītā ietekme uz neto izmaksām kompetentajai valsts iestādei, kas piešķir līgumu, pasažieru pieprasījums, biļešu cena, biļešu pārdošanas kārtība, pieturu atrašanās vieta un skaits abās robežas pusēs, kā arī ierosinātā jaunā pārvadājuma grafiks un biežums. Ievērojot šāda novērtējuma rezultātus un attiecīgās regulatīvās iestādes lēmumu, dalībvalstis varētu piešķirt, grozīt vai aizliegt pieprasītās tiesības par piekļuvi starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem, tostarp iekasēt maksu no jauna starptautiska pasažieru pārvadājuma operatora, ņemot vērā ekonomisko analīzi un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem un vienlīdzības un nediskriminācijas principiem.

⁽¹⁾ OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.

⁽³⁾ OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁽⁵⁾ Sk. šā OV 1 lpp.

- (13) Lai atbalstītu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu darbību uz līnijām, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, dalībvalstīm vajadzētu varēt pilnvarot iestādes, kas atbildīgas par šiem pakalpojumiem, iekasēt maksu par pasažieru pārvadājumiem, kas atrodas šo iestāžu jurisdikcijā. Šai maksai būtu jāpapildina sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību finansējums, kas noteikts pakalpojumu valsts līgumos, kuri noslēgti atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem. Tai vajadzētu būt iekasētai atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem un jo īpaši saskaņā ar taisnīguma, pārredzamības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principiem.
- (14) Regulatīvajai iestādei būtu jāpilda savas funkcijas tā, lai tai nebūtu nekādu interešu konfliktu un lai tā nekādi nebūtu iesaistīta attiecīgā pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā. Jo īpaši, ja tai organizatorisku vai juridisku apstākļu dēļ ir ciešas saiknes ar kompetento iestādi, kas ir iesaistīta attiecīgā pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā, būtu jānodrošina tās funkcionālā neatkarība. Regulatīvās iestādes pilnvaras būtu jāpaplašina, lai tā varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi un vajadzības gadījumā iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem pakalpojumu valsts līgumiem.
- (15) Šī direktīva ir nākamais posms dzelzceļa tirgus atvēršanā. Dažas dalībvalstis jau ir atvērušas tirgu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem savā teritorijā. Šajā kontekstā šo direktīvu nevajadzētu saprast tā, ka tā rada šīm dalībvalstīm saistības sniegt pirms 2010. gada 1. janvāra piekļuves tiesības dzelzceļa uzņēmumiem, kas licencēti dalībvalstī, kurā līdzīgas tiesības netiek piešķirtas.
- (16) Lai veicinātu ieguldījumus pakalpojumos, kur izmanto specializētu infrastruktūru, piemēram, ātrgaitas dzelzceļa līnijas, pieteikuma iesniedzējiem ir jābūt spējīgiem plānot un nodrošināt tiesisko noteiktību par apjomīgiem ilgtermiņa ieguldījumiem. Tādēļ šiem uzņēmumiem parasti būtu jārada priekšnoteikumi pamatlīgumu slēgšanai līdz 15 gadiem.
- (17) Valstu regulatīvajām iestādēm, pamatojoties uz Direktīvas 2001/14/EK 31. pantu, būtu jāapmainās ar informāciju un atsevišķos vajadzības gadījumos jāaskaņo principi un prakse, kā novērtēt to, vai tiek izjaukts pakalpojumu valsts līguma ekonomiskais līdzsvars. Tām būtu pakāpeniski jāizstrādā uz savu pieredzi balstītas pamatnostādnes.
- (18) Šīs direktīvas piemērošana būtu jāizvērtē, pamatojoties uz ziņojumu, ko Komisija iesniegs divus gadus pēc starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas dienas. Šajā ziņojumā būtu jānovērtē tirgus attīstība, tostarp sagatavošanās darbu stāvoklis turpmākai dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanai. Komisijai šajā ziņojumā būtu jāanalizē dažādi šā tirgus organizācijas veidi un šīs direktīvas ietekme uz pakalpojumu valsts līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisijai būtu jāņem vērā Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošana un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tiklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisijai šajā ziņojumā vajadzības gadījumā būtu jāierosina papildu pasākumi, lai veicinātu šādu tirgu atvēršanu, un būtu jānovērtē šādu pasākumu ietekme.
- (19) Direktīvu 91/440/EEK un 2001/14/EK īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.
- (20) Komisijai jo īpaši būtu jābūt pilnvarotai pielāgot pielikumus šīm direktīvām. Tā kā šie pasākumi ir vispārēja rakstura un ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, tie ir jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas ir noteikta Lēmuma 1999/468/EK 5.a punktā.
- (21) Dalībvalstij, kurā nav dzelzceļu sistēmas un nav arī plānots tuvākajā laikā tādu izveidot, tiktu uzlikts nesamērīgs un nevajadzīgs pienākums, ja tai būtu bijis jātransponē un jāievieš Direktīvas 91/440/EEK un 2001/14/EK. Tādēļ šādas dalībvalstis visā laikposmā, kamēr tajās nav dzelzceļu sistēmas, būtu jāatbrīvo no pienākuma transponēt un ieviest šīs direktīvas.
- (22) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, Kopienas dzelzceļu attīstību, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, ņemot vērā vajadzību nodrošināt taisnīgus un nediskriminējošus nosacījumus attiecībā uz piekļuvi infrastruktūrai un ievērojot acīmredzamo starptautisko mērogu, kādā funkcionē svarīgas dzelzceļu tīklu daļas, kā arī to, ka vajadzīga saskaņota starpvalstu darbība, šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kā tas noteikts minētajā pantā, šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (23) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽²⁾ dalībvalstīm ieteikts izstrādāt savas tabulas gan pašu lietošanai, gan arī Kopienas vajadzībām, pēc iespējas labāk atainojot attiecības starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un darīt tās pieejamas sabiedrībai.

(1) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

(2) OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

(24) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīvas 91/440/EEK un 2001/14/EK,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Ar šo Direktīvu 91/440/EEK groza šādi.

1. Direktīvas 2. pantu papildina ar šādu punktu:

“4. Dalībvalstis var nepiemērot šo direktīvu attiecībā uz jebkuru dzelzceļa pārvadājumu, ko veic tranzītā caur Kopienas un kas sākas un beidzas ārpus Kopienas teritorijas.”

2. Direktīvas 3. panta ceturto ievilkumu svītrot.

3. Aiz 3. panta piektā ievilkuma iekļauj šādu ievilkumu:

“— “starptautisks pasažieru pārvadājums” ir pasažieru pārvadāšanas pakalpojums, kurā vilciens šķērso vismaz vienas dalībvalsts robežu un kura galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs; vilciens var būt sakabināts un/vai sadalīts posmos, un dažādajiem posmiem var būt dažāda izcelsme un galamērķi ar noteikumu, ka visi vagoni šķērso vismaz vienu robežu.”

4. Aiz 3. panta sestā ievilkuma iekļauj šādu ievilkumu:

“— “tranzīts” ir Kopienas teritorijas šķērsošana, ko veic, šajā teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus.”

5. Svītrot 5. panta 3. punkta pirmo ievilkumu.

6. Svītrot vārdus “un starptautiskie uzņēmumu grupējumi” 8. panta 1. punktā.

7. Direktīvas 10. panta 1. punktu svītrot.

8. Direktīvas 10. pantā iekļauj šādus punktus:

“3.a Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, uz ko attiecas 2. pants, līdz 2010. gada 1. janvārim visās dalībvalstīs piešķir tiesības piekļūt infrastruktūrai, lai tie varētu veikt starptautisku pasažieru pārvadājumu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, veicot starptautisku pasažieru pārvadājumu, ir tiesības uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskajā maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī.

Piekļuves tiesības to dalībvalstu infrastruktūrai, kurās starptautisko pasažieru dzelzceļa pārvadājumu daļa pārsniedz pusi no dzelzceļa uzņēmumu pasažieru pārvadājumu apgrozījuma šajā dalībvalstī, nodrošina līdz 2012. gada 1. janvārim.

To, vai pakalpojuma galvenais mērķis ir pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, nosaka Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētā attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes pēc attiecīgo kompetento iestāžu un/vai ieinteresēto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu lūguma.

3.b Dalībvalstis var ierobežot 3.a punktā paredzētās piekļuves tiesības tādiem pārvadājumiem no izbraukšanas vietas līdz galamērķa vietai, uz kuriem attiecas viens vai vairāki pakalpojumu valsts līgumi, kas noslēgti saskaņā ar spēkā esošiem Kopienas tiesību aktiem. Šādu ierobežojumu sekas nevar būt tiesību ierobežošana uzņemt pasažierus jebkurā stacijā, kas atrodas starptautiskā pārvadājuma maršrutā, un izlaist tos citā stacijā, tostarp stacijās, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, izņemot, ja šo tiesību izmantošana izjauktu pakalpojumu valsts līguma ekonomisko līdzsvaru.

To, vai ekonomiskais līdzsvars būtu izjaukts, nosaka Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētā attiecīgā regulatīvā iestāde vai iestādes, pamatojoties uz objektīvām ekonomiskām analizēm un iepriekš noteiktiem kritērijiem, ja saņemts lūgums no:

- kompetentās iestādes vai kompetentajām iestādēm, kas piešķir pakalpojumu valsts līgumu,
- jebkuras citas ieinteresētas kompetentās iestādes, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar šo pantu,
- infrastruktūras pārvaldītāja vai
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu.

Kompetentās iestādes un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus, sniedz attiecīgajai regulatīvajai iestādei vai iestādēm visu informāciju, kas pamatoti vajadzīga, lai varētu pieņemt lēmumu. Regulatīvā iestāde, vajadzības gadījumā apspriežoties ar visām attiecīgajām pusēm, izskata visu sniegto informāciju un informē attiecīgās puses par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā, saprātīgā termiņā, tomēr ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tam, kad saņemta visa attiecīgā informācija. Regulatīvā iestāde sniedz sava lēmuma pamatojumu un norāda termiņu, kurā, kā arī nosacījumus, ar kādiem

- attiecīgā kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes,
- infrastruktūras pārvaldītājs,

- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu, vai
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas meklē piekļuves iespēju,

var pieprasīt lēmuma pārskatīšanu.

3.c Dalībvalstis var arī ierobežot tiesības starptautiska pasažieru pārvadājuma maršrutā uzņemt un izlaist pasažierus stacijās, kas atrodas vienā un tajā pašā dalībvalstī, ja ekskluzīvas tiesības pārvadāt pasažierus starp šīm stacijām ir piešķirtas saskaņā ar koncesijas līgumu, kas piešķirts pirms 2007. gada 4. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa izsludināšanas procedūru un atbilstīgi attiecīgajiem Kopienas tiesību aktu principiem. Šis ierobežojums var būt spēkā tik ilgi, cik ilgi ir spēkā sākotnējais līgums, vai arī 15 gadus, atkarībā no tā, kurš termiņš ir īsāks.

3.d Šīs direktīvas noteikumi neuzliek dalībvalstij par pienākumu pirms 2010. gada 1. janvāra piešķirt 3.a punktā minētās piekļuves tiesības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un to tieši vai netieši kontrolētiem meitasuzņēmumiem, kas licencēti citā dalībvalstī, kur līdzīgas piekļuves tiesības nav piešķirtas.

3.e Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka 3.b, 3.c un 3.d punktā minētie lēmumi ir pakļauti tiesiskai kontrolei.

3.f Neskarot 3.b punktu un saskaņā ar šā panta nosacījumiem, dalībvalstis var pilnvarot iestādi, kas atbildīga par dzelzceļa pasažieru transportu, iekasēt maksu no dzelzceļa uzņēmumiem, kas sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumu maršrutu nodrošināšanai, kuri atrodas šīs iestādes jurisdikcijā un darbojas starp divām stacijām šajā dalībvalstī.

Šādā gadījumā dzelzceļa uzņēmumi, kuri sniedz valstu iekšējos vai starptautiskos pasažieru transporta pakalpojumus, maksā tādu pašu maksu par to maršrutu darbību, kuri atrodas šīs iestādes jurisdikcijā.

Maksa ir paredzēta, lai kompensētu iestāžu izdevumus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību veikšanu, kas noteiktas pakalpojumu valsts līgumos, kas noslēgti atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem. Ienākumi, kas gūti no šādas maksas un samaksāti kā kompensācija, nedrīkst pārsniegt summu, kura nepieciešama, lai segtu visus vai daļu no izdevumiem, kas radušies, nodrošinot attiecīgās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ņemot vērā attiecīgos maksājumu dokumentus un samērīgus šo saistību izpildē gūtos ienākumus.

Maksa ir jāiekasē atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem, jo īpaši ievērojot taisnīguma, pārskatāmības, nediskriminācijas un proporcionalitātes principus, jo īpaši attiecībā uz vidējo pakalpojumu cenu pasažierim un maksas lielumu. Kopējā

uzliktā samaksa saskaņā ar šo punktu neapdraud to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ekonomisko dzīvotspēju, par kuriem to iekasē.

Attiecīgās iestādes uzglabā informāciju, kas nepieciešama, lai nodrošinātu iespēju izsekot maksu izcelsmei un to pielietojumam. Dalībvalstis šo informāciju sniedz Komisijai.”

9. 10. panta 8. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“8. Komisija līdz 2009. gada 1. janvārim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

Šajā ziņojumā iekļauj šādus jautājumus:

- šīs direktīvas īstenošana dalībvalstīs un jo īpaši tās ietekme uz dalībvalstīm, kas noteiktas 3.a punkta otrajā daļā, un dažādu iesaistīto struktūru efektīva darbība,
- tirgus attīstība, jo īpaši starptautiskās satiksmes tendences, visu tirgus dalībnieku, tostarp jaunu dalībnieku, darbības un tirgus daļa.”

10. Regulas 10. pantu papildina ar šādu punktu:

“9. Komisija vēlākais līdz 2012. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par 3.a līdz 3.f punkta noteikumu īstenošanu.

Šīs direktīvas piemērošanu izvērtē, pamatojoties uz ziņojumu, ko Komisija iesniegs divus gadus pēc starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanas dienas.

Šajā ziņojumā arī izvērtē tirgus attīstību, tostarp sagatavošanās darbu stāvokli turpmākai dzelzceļa tirgus atvēršanai. Komisijai šajā ziņojumā jāanalizē dažādi šī tirgus organizācijas veidi un šīs direktīvas ietekme uz pakalpojumu valsts līgumiem un to finansēšanu. To darot, Komisija ņem vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1370/2007 [par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem] (*) īstenošanu un būtiskās atšķirības starp dalībvalstīm (tiklu blīvums, pasažieru skaits, vidējais ceļojuma attālums). Komisija šajā ziņojumā vajadzības gadījumā ierosina papildu pasākumus, lai veicinātu šādu tirgu atvēršanu, un novērtē šādu pasākumu ietekmi.

(*) OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.”

11. 11. panta 2. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“2. Pasākumus, ar kuriem paredzēts grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus un pielāgot tās pielikumus, pieņem saskaņā ar 11.a panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”

12. 11.a panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”

13. Šādu daļu pievieno 15. pantam:

“Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.”

2. pants

Direktīvu 2001/14/EK ar šo groza šādi.

1. Direktīvas 1. panta 3. punktā iekļauj šādu apakšpunktu:

“e) transporta operācijām dzelzceļa pārvadājumu veidā, ko veic, šķērsojot Kopienas tranzītā.”

2. Direktīvas 2. pantu papildina ar šādu punktu:

“n) “tranzīts” ir Kopienas teritorijas šķērsošana, ko veic, šajā teritorijā neiekraujot vai neizkraujot kravu un/vai neuzņemot un neizlaižot pasažierus.”

3. Direktīvas 13. pantā iekļauj šādu punktu:

“4. Ja pretendents plāno pieprasīt infrastruktūras jaudu, lai veiktu starptautisku pasažieru pārvadājumu, kā noteikts Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā, tas informē infrastruktūras pārvaldītāju un attiecīgās regulatīvās iestādes. Lai varētu novērtēt starptautiskā pakalpojuma mērķi – pārvadāt pasažierus starp stacijām, kas atrodas dažādās dalībvalstīs – un iespējamo ekonomisko ietekmi uz esošajiem pakalpojumu valsts līgumiem, regulatīvās iestādes nodrošina, lai tiktu informēta jebkura kompetentā iestāde, kas piešķirusi dzelzceļa pasažieru pārvadājumu, kas noteikts pakalpojumu valsts līgumā, jebkura cita ieinteresēta kompetenta iestāde, kam ir tiesības ierobežot piekļuvi saskaņā ar Direktīvas 91/440/EEK 10. panta 3.b punktu, un jebkurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas īsteno pakalpojumu valsts līgumu šajā starptautiskā pasažieru pārvadājuma maršrutā.”

4. Direktīvas 17. panta 5. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“5. Pamata vienošanās parasti slēdz uz pieciem gadiem, un tās var ikreiz atjaunot uz laikposmu, kas vienāds ar sākotnējo. Infrastruktūras pārvaldītājs īpašos gadījumos var piekrist īsākam vai ilgākam laikposmam. Jebkuru laikposmu, kas ir

ilgāks par pieciem gadiem, pamato ar komerciālu līgumu esamību, specializētiem ieguldījumiem vai risku.

5.a Par pakalpojumiem, kuriem izmanto 24. pantā minēto specializēto infrastruktūru, kam vajadzīgi lieli un ilgtermiņa ieguldījumi, kurus pretendents pienācīgi pamato, pamata vienošanos var slēgt uz 15 gadiem. Laikposms, kas ilgāks par 15 gadiem, ir iespējams vienīgi izņēmuma gadījumos, piemēram, liela mēroga ilgtermiņa ieguldījuma gadījumā un jo īpaši, ja uz šo ieguldījumu attiecas līgumsaistības, tostarp daudzgadu amortizācijas plāns.

Šādā gadījumā pretendenta vajadzību dēļ var būt nepieciešams sīki noteikt jaudas raksturlielumus – tostarp biežumu, apjomu un vilcienu ceļu kvalitāti –, kas pretendentam jānodrošina pamata vienošanās darbības laikā. Infrastruktūras pārvaldītājs par samazināt rezervēto jaudu, kas vismaz vienu mēnesi ir tikusi izmantota mazāk par 27. pantā paredzēto robežkvotu.

Sākot no 2010. gada 1. janvāra var noslēgt sākotnēju pamata vienošanos uz 5 gadiem, ko var atjaunot vienu reizi, pamatojoties uz jaudas raksturlielumiem, kurus izmanto pretendenti, kas sniedz dzelzceļa pakalpojumus pirms 2010. gada 1. janvāra, lai ņemtu vērā specializētus ieguldījumus vai komerciālu līgumu esamību. Direktīvas 2001/14/EK 30. pantā minētā regulatīvā iestāde ir atbildīga par atļaujas sniegšanu, lai šāda vienošanās stātos spēkā.”

5. Pirms 30. panta 1. punkta pēdējā teikuma iekļauj šādu teikumu:

“Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta pakalpojumu valsts līguma piešķiršanā.”

6. 34. panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Pasākumi, ar kuriem paredzēts grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus un pielāgot tās pielikumus, pieņem saskaņā ar 35. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”

7. 35. panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.”

8. Šādu daļu pievieno 38. pantam:

“Pienākums transponēt un ieviest šo direktīvu neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav izveidota dzelzceļu sistēma.”

3. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2009. gada 4. jūnijam. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai šos pasākumus.

Kad dalībvalstis pieņem šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka to, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. Šīs direktīvas 1. panta 2., 5., 6. un 7. punktu piemēro no 2010. gada 1. janvāra.

4. pants

Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. LOBO ANTUNES*

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2007/59/EK

(2007. gada 23. oktobris)

par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2007. gada 31. jūlijā apstiprināto kopīgo dokumentu ⁽³⁾,

tā kā

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK ⁽⁴⁾ (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos paredz, ka infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi drošības vadības sistēmas izveido tā, lai dzelzceļu sistēma atbilstu vismaz kopīgiem drošības mērķiem un tā izpildītu valstu drošības noteikumus un drošības prasības, kas definētas savstarpējās izmantojamības tehniskajās specifikācijās ("SITS"), un ka piemēro kopīgo drošības metožu attiecīgās daļas. Šajās drošības vadības sistēmās cita starpā paredzētas personāla apmācību programmas un sistēmas, ar kurām nodrošina, ka saglabājas personāla kompetence un pienākumus veic atbilstīgi.
- (2) Direktīvā 2004/49/EK ir paredzēts, ka dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumam, lai tas varētu izmantot dzelzceļa infrastruktūru, jābūt drošības sertifikātam.
- (3) Saskaņā ar Padomes Direktīvu 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību ⁽⁵⁾ licencētiem dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem no 2003. gada 15. marta ir bijušas tiesības Eiropas kravu pārvaldījumu tīklā sniegt starptautiskos kravu pārvaldījumu pakalpojumus un, vēlākais no 2007. gada, tiem būs tiesības piekļūt

visam iekšzemes un starptautisko kravu pārvaldījumu pakalpojumu tīklam. Šī pakāpeniskā piekļuves tiesību paplašināšana neizbēgami palielinās vilcienu vadītāju nodarbinātību ārpus savas valsts. Rezultātā būs vajadzīgs lielāks skaits vilciena vadītāju, kas ir apmācīti un sertificēti, lai veiktu pakalpojumus vairāk kā viena dalībvalstī.

- (4) Komisijas 2002. gadā veiktajā pētījumā uzsvērts, ka dalībvalstu tiesību akti par vilciena vadītāju sertificēšanas nosacījumiem ievērojami atšķiras. Tādēļ, lai novērstu šīs atšķirības, būtu jāpieņem Kopienas noteikumus par vilciena vadītāju sertificēšanu, saglabājot Kopienas dzelzceļu sistēmas pašreiz augsto drošības līmeni.
- (5) Šiem Kopienas noteikumiem būtu arī jāveicina to Kopienas politikas mērķu sasniegšana, kas attiecas uz darba ņēmēju brīvu pārvietošanos, brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvību saistībā ar kopējo transporta politiku, izvairoties no jebkādiem konkurences izkropļojumiem.
- (6) Šo kopējo noteikumu galvenajam mērķim vajadzētu būt tam, ka atvieglo vilciena vadītāju pārvietošanos no vienas dalībvalsts uz citu, kā arī atvieglo viņu pārvietošanos no viena dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma uz citu, un vispārēji panākt, ka apliecību un saskaņoto papildu sertifikātu atzīst visas dzelzceļa nozarē iesaistītās puses. Tādēļ ir svarīgi noteikumos paredzēt obligātās prasības, kas pretendentiem būtu jāizpilda, lai iegūtu apliecību vai saskaņoto papildu sertifikātu.
- (7) Šajā direktīvā ir ievērots un tās pamatā lielā mērā ir vēsturiskais Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) un Eiropas Dzelzceļu kopienas (EDK) noslēgtais kopīgais Nolīgums par dažiem to mobilo darbinieku darba apstākļu aspektiem, kuri veic savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus ⁽⁶⁾.
- (8) Pat ja dalībvalsts šīs direktīvas darbības jomu nepiemēro vadītājiem, kas strādā tikai konkrētās dzelzceļu sistēmās, tīklos un infrastruktūras kategorijās, tam nekādā ziņā nebūtu jāierobežo šīs dalībvalsts pienākums atzīt apliecību derīgumu visā Eiropas Savienības teritorijā vai atzīt saskaņoto papildu sertifikātu derīgumu attiecīgajā infrastruktūrā.

⁽¹⁾ OV C 221, 8.9.2005., 64. lpp.

⁽²⁾ OV C 71, 22.3.2005., 26. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2005. gada 28. septembra Atzinums (OV C 227 E, 21.9.2006., 464. lpp.), Padomes 2006. gada 14. septembra Kopējā nostāja (OV C 289 E, 28.11.2006., 42. lpp.), Eiropas Parlamenta 2007. gada 18. janvāra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. septembra Normatīvā rezolūcija un Padomes 2007. gada 26. septembra Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

⁽⁶⁾ OV L 195, 27.7.2005., 18. lpp.

- (9) Šīm prasībām būtu jāattiecas vismaz uz minimālo vecumu, no kura atļauta vilciena vadīšana, pretendenta fizisko un psiholoģisko piemērotību darbam, profesionālo pieredzi un zināšanām konkrētās jomās, kas saistītas ar vilciena vadīšanu, zināšanām par infrastruktūru, kurā viņiem vajadzēs strādāt, kā arī darba valodu.
- (10) Lai palielinātu izmaksu efektivitāti, apmācībās, ko vilciena vadītāji apgūst, lai saņemtu saskaņoto papildu sertifikātu, ja vien tas ir iespējams un vēlams, ņemot vērā drošības apsvērumus, būtu jākoncentrējas uz konkrētiem pakalpojumiem, ko vadītājs veiks, piemēram, manevru veikšanu, apkopes pakalpojumiem, pasažieru vai kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Vērtējot šīs direktīvas īstenošanu, Eiropas Dzelzceļa aģentūrai (turpmāk – "Aģentūra") būtu jāizvērtē vajadzība grozīt apmācību prasības, kas precizētas pielikumā, lai labāk sagatavotos notiekošajām tirgus struktūras pārmaiņām.
- (11) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji, kas izsniedz saskaņotos papildu sertifikātus, var organizēt vispārējo profesionālo zināšanu, valodu zināšanu, ritošā sastāva un infrastruktūras zināšanu apmācības. Tomēr pārbaudēs būtu jāizvairās no jebkāda interešu konflikta, izslēdzot iespēju, ka eksaminētājs var pārstāvēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas izsniedz saskaņoto papildu sertifikātu.
- (12) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par to darbinieku apmācību saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 13. panta 4. punktu. Šim nolūkam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāņem vērā minēto vadītāju jau iegūtā apmācība un kvalifikācija, atbilstīgi minētās direktīvas 13. panta 3. punktam. Turklāt ir būtiski nodrošināt, ka tiek apmācīti pietiekami daudzi vadītāji. Šajā sakarā ir nepieciešams veikt pasākumus, lai nodrošinātu to, ka viena dzelzceļa pārvadājuma uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja ieguldījums vilciena vadītāja apmācībā nesniegtu nelikumīgu ieguvumu citam dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam gadījumā, kad vilciena vadītājs ir izbeidzis darba attiecības ar šo dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju. Šie var būt jebkāda veida pasākumi, piemēram, valsts tiesību akti, kolektīvi darba līgumi, klauzulas līgumā starp vilciena vadītāju un darba devēju, kā arī vienošanās, kas nosaka vilciena vadītāju pārvietošanas no viena uzņēmuma uz citu noteikumus, gadījumos, kad vilciena vadītāji ir šādas vienošanās puse.
- (13) Personāla kompetences, kā arī veselības un drošības nosacījumus izstrādā, ņemot vērā savstarpējās izmantojamības direktīvas, jo īpaši kā daļu no "satiksmes pārvaldības un ekspluatācijas" – SITS. Ir vajadzīgs nodrošināt šo SITS un šīs direktīvas pielikumu konsekveni. Komisija to panāks, pieņemot grozījumus vai pielāgojot attiecīgo SITS šai direktīvai un tās pielikumiem, izmantojot procedūras, kas paredzētas Padomes Direktīvā 96/48/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/16/EK (2001. gada 19. marts) par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽²⁾.
- (14) Lai palielinātu darba ņēmēju brīvu pārvietošanos un Kopienas dzelzceļu drošību, īpaša uzmanība būtu jāpievērš citiem apkalpes locekļiem, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus lokomotīvēs un vilcienos. Tādēļ dalībvalstīm būtu jānodrošina to, lai citi apkalpes locekļi, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus, atbilstu SITS noteiktajām minimālajām prasībām attiecībā uz satiksmes pārvaldību un ekspluatāciju. Ņemot vērā valsts īstenošanas plānus, kurus dalībvalstīm jāpaziņo attiecībā uz minēto SITS ieviešanu, Aģentūrai būtu jāapzina iespējas sertificēt citus apkalpes locekļus, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus, un jānovērtē šādu iespēju ietekme. Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisijai būtu, ja nepieciešams, jāsniedz priekšlikums par citu apkalpes locekļu, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus lokomotīvēs un vilcienos, sertifikācijas noteikumiem un procedūram.
- (15) Šajā direktīvā noteiktajām prasībām saistībā ar apliecību un saskaņotos papildu sertifikātu būtu jāattiecas tikai uz juridiskajiem nosacījumiem, kas atļauj vadītājam vadīt vilcienus. Pirms vadītājs var vadīt vilcienus konkrētā infrastruktūrā, būtu jānodrošina atbilstība arī visām pārējām juridiskajām prasībām, kas ir saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem un ko bez diskriminācijas piemēro dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumam, infrastruktūras pārvaldītājiem, infrastruktūrai un ritošajam sastāvam.
- (16) Šai direktīvai nevajadzētu skart Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti ⁽⁴⁾ īstenošanu.

(1) OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 2.6.2007., 63. lpp.).

(2) OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK.

(3) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

(4) OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

- (17) Lai nodrošinātu vajadzīgo saskaņotību un pārskatāmību, Kopienai būtu jāizstrādā vienots, dalībvalstu savstarpēji atzīts sertificēšanas modelis, kas apliecina gan vilcienu vadītāju atbilstību konkrētiem obligātiem nosacījumiem, gan profesionālai kvalifikācijai un valodu zināšanām, dalībvalstu kompetento iestāžu ziņā atstājot apliecību izsniegšanu, un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju ziņā – saskaņoto papildu sertifikātu izsniegšanu.
- (18) Aģentūrai būtu jāizskata iespēju apliecības un saskaņoto papildu sertifikātu vietā izmantot viedkarti. Šādas viedkartes priekšrocība ir minēto divu elementu apvienojums vienā, un turklāt to var izmantot citās ierīcēs vai nu drošības jomā vai arī, lai pārvaldītu vilciena vadītājus.
- (19) Drošības iestādēm būtu jāizmanto visa apliecībā, saskaņotajā papildu sertifikātā, kā arī apliecību un saskaņoto papildu sertifikātu reģistros ietvertā informācija, lai atvieglotu personāla sertificēšanas procesu, kas paredzēts Direktīvas 2004/49/EK 10. un 11. pantā, un lai paātrinātu šajos pantos paredzēto drošības sertifikātu izsniegšanu.
- (20) Tam, ka dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji nodarbina vilciena vadītājus, kas sertificēti saskaņā ar šo direktīvu, nebūtu jāatbrīvo tās no pienākuma izveidot pārraudzības un iekšējās kontroles sistēmu, ar ko atbilstīgi Direktīvas 2004/49/EK 9. pantam un III pielikumam kontrolē vilciena vadītāju kompetences un uzvedību, un tam vajadzētu būt minētās sistēmas daļai. Saskaņotajam papildu sertifikātam nebūtu jāatbrīvo ne dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu, ne infrastruktūras pārvaldītāju no atbildības par drošību, jo īpaši no atbildības par viņu personāla apmācībām.
- (21) Dažas sabiedrības sniedz vilcienu vadītāju pakalpojumus dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādos gadījumos atbildību par to, lai vadītājam būtu šai direktīvai atbilstīga apliecība un sertifikāts, būtu jāuzņemas dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam, kas ar vadītāju slēdz līgumu.
- (22) Lai dzelzceļa transports arī turpmāk darbotos efektīvi, vilciena vadītājiem, kas savā profesijā jau strādā pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, pārejas posmā būtu jāsaņem ieguvtās tiesības.
- (23) Aizstājot vadīšanas atļaujas, kas vadītājiem izsniegtas pirms šīs direktīvas attiecīgo noteikumu piemērošanas, ar saskaņotajiem papildu sertifikātiem un apliecībām, kuri ir saskaņā ar šo direktīvu, būtu jāizvairās no nevajadzīgiem administratīviem un finanšu apgrūtinājumiem. Tādēļ pēc iespējas būtu jāsaņem vadītājiem iepriekš izsniegtās vadīšanas tiesības. Aizstājot šīs atļaujas, izsniedzējam struktūrām būtu jāņem vērā katra vadītāja vai vadītāju grupas kvalifikācijas un pieredze. Pamatojoties uz kvalifikāciju un/vai pieredzi, izsniedzējam struktūrām būtu jāpieņem lēmums, vai vadītājam vai vadītāju grupai jāorganizē papildu pārbaudes un/vai apmācības, pirms tie var saņemt jaunas apliecības un saskaņotos papildu sertifikātus. Tādēļ izsniedzējai struktūrai vajadzētu būt iespējai izlemt, vai pietiek ar kvalifikāciju un/vai pieredzi, lai izsniegtu vajadzīgās apliecības un saskaņotos papildu sertifikātus, un ka nav vajadzības organizēt papildu pārbaudes vai apmācības.
- (24) Vilcienu vadītājiem mainot darba devēju būtu jāizvairās arī no nevajadzīgiem administratīviem un finanšu apgrūtinājumiem. Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumam, kas pieņēmis darbā vadītāju, būtu jāņem vērā iepriekš gūtās kompetences un pēc iespējas būtu jāizvairās no vajadzības organizēt papildu pārbaudes un apmācības.
- (25) Ar šo direktīvu neparedz nekādas tiesības savstarpēji atzīt vadīšanas tiesības, ko vadītāji ieguvuši pirms šīs direktīvas piemērošanas, tomēr neierobežo vispārējo savstarpējās atzīšanas shēmu, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/36/EK (2005. gada 7. septembris) par profesionālo kvalifikāciju atzīšanu ⁽¹⁾ un kuru turpina piemērot līdz pārejas perioda beigām.
- (26) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.
- (27) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro izstrādāt nosacījumus un kritērijus, kas nepieciešami šīs direktīvas īstenošanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus vai arī papildināt to, iekļaujot jaunus nebūtiskus elementus, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

⁽¹⁾ OV L 255, 30.9.2005., 22. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Padomes Direktīvu 2006/100/EK (OV L 363, 20.12.2006., 141. lpp.).

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

- (28) Ja nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ regulatīvās kontroles procedūras parastos termiņus nav iespējams ievērot, Komisijai būtu jāvar piemērot Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 6. punktā paredzēto steidzamības procedūru, lai pieņemtu Kopienas kritērijus eksaminētāju un pārbaudītāju izvēlei, kā paredzēts šajā direktīvā, un lai pielāgotu šīs direktīvas pielikumus zinātnes un tehnikas attīstībai.
- (29) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽¹⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kas pēc iespējas precīzāk atspoguļotu atbilstību starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.
- (30) Dalībvalstīm saistībā ar šīs direktīvas ievērošanu būtu jāparedz kontroles un attiecīgas darbības, ja vadītājs pārkāpj jebkuru šīs direktīvas nosacījumu.
- (31) Dalībvalstīm būtu jāparedz attiecīgas pārkāpumu sankcijas, ko piemēro, ja ir pārkāpti valsts noteikumi, kas pieņemti šīs direktīvas īstenošanai.
- (32) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, tādu kopējo reglamentējošo noteikumu izstrādāšana, kas attiecas uz to vilciena vadītāju sertificēšanu, kuri, pārvaldājot pasažierus un preces, vada lokomotīves un vilcienus, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šīs direktīvas šīs direktīvas mēroga vai iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (33) Efektivitātes apsvērumu dēļ var izrādīties lietderīgi uz ierobežotu laikposmu atbrīvot vilcienus vadītājus, kas darbojas tikai vienas valsts teritorijā no to šīs direktīvas noteikumu piemērošanas, saskaņā ar kuriem vadītājiem ir jābūt šai direktīvai atbilstīgām apliecībām un saskaņotajiem papildu sertifikātiem. Šādu izņēmumu nosacījumi būtu skaidri jādefinē.
- (34) Dalībvalstij, kurai nav dzelzceļu sistēmas un kura tuvākajā nākotnē tādu neplāno, būtu uzlikts nesamērīgs un nelietderīgs pienākums transponēt un īstenot šo direktīvu. Tādēļ šādas dalībvalstis, kamēr tām nav dzelzceļu sistēmas, būtu jāatbrīvo no pienākuma transponēt un īstenot šo direktīvu,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

MĒRĶIS, PIEMĒROŠANAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Mērķis

Šajā direktīvā paredzēti nosacījumi un procedūras, lai sertificētu vilciena vadītājus, kas Kopienas dzelzceļu sistēmā vada lokomotīves un vilcienus. Tajā precizēti uzdevumi, par kuriem ir atbildīgas dalībvalstu kompetentās iestādes, vilciena vadītāji un citas nozarē iesaistītās puses, jo īpaši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un apmācību centri.

2. pants

Darbības joma

1. Šo direktīvu piemēro vilciena vadītājiem, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu uzdevumā, kuriem vajadzīgs drošības sertifikāts, vai infrastruktūras pārvaldītāju uzdevumā, kuriem vajadzīga drošības atļauja, vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā.

2. Dalībvalstis, pamatojoties uz valsts noteikumiem par citu personālu, kas atrodas uz kravas vilcieniem, neliek šķēršļus kravas vilcieniem šķērsot robežas vai nodrošināt iekšzemes pārvadājumus to teritorijā.

3. Neskarot 7. panta noteikumus, dalībvalstis var nepiemērot šīs direktīvas īstenošanai pieņemtos pasākumus vilcieniem, ko ekspluatē:

- metro, tramvaju un citās vieglās dzelzceļu sistēmās;
- tīklos, kuru ekspluatācija ir atdalīta no pārējās dzelzceļu sistēmas, un ir paredzēti tikai vietējo, pilsētas vai piepilsētas pasažieru un kravu pārvadājumu nodrošināšanai;
- privātās dzelzceļa infrastruktūrās, ko izmanto tikai infrastruktūras īpašnieki savu kravu pārvadājumu nodrošināšanai;
- sliežu ceļu posmos, kuri parastai satiksmei uz laiku ir slēgti, lai apkoptu, atjaunotu vai uzlabotu dzelzceļu sistēmu.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- “kompetentā iestāde” ir drošības iestāde, kas minēta Direktīvas 2004/49/EK 16. pantā;

⁽¹⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

- b) "vilciena vadītājs" ir persona, kas spēj un kurai ir atļauts patstāvīgi, atbildīgi un droši vadīt vilcienus, tostarp lokomotīves, manevru lokomotīves, darba vilcienus, ceļu remonta transportlīdzekļus vai vilcienus pasažieru vai kravu pārvadāšanai pa dzelzceļu;
- c) "pārējie apkalpes locekļi, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus", ir vilciena personāls, kas nevada vilcienu, bet palīdz nodrošināt vilciena, pasažieru un pārvadāto preču drošību;
- d) "dzelzceļu sistēma" ir sistēma, ko veido dzelzceļa infrastruktūra, tīkla līnijas un stacionārās iekārtas, kā arī visu kategoriju un izcelsmes ritošais sastāvs, kas paredzēts braukšanai pa minētajām infrastruktūrām, kā definēts Direktīvā 96/48/EK un Direktīvā 2001/16/EK;
- e) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kas jo īpaši atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai kādas tās daļas izveidi un uzturēšanu, kā definēts Direktīvas 91/440/EEK 3. pantā, kurā var ietilpt arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldība. Infrastruktūras pārvaldītāja pienākumus visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām struktūrām vai uzņēmumiem;
- f) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" nozīmē jebkuru dzelzceļa uzņēmumu, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju ⁽¹⁾, un jebkuru valsts vai privātu uzņēmumu, kura darbība ir dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravām un/vai pasažieriem, ar noteikumu, ka uzņēmumam jānodrošina vilci; Termiņš ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;
- g) "savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas" vai "SITS" ir specifikācijas, kas piemērojamas katrai apakšsistēmai vai apakšsistēmas daļai, lai tā atbilstu pamatprasībām un nodrošinātu Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas un parasto dzelzceļu sistēmu savstarpējo izmantojamību, kā tas definēts Direktīvā 96/48/EK un 2001/16/EK;
- h) "Aģentūra" ir Eiropas Dzelzceļa aģentūra, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulu (EK) Nr. 881/2004 ⁽²⁾;
- i) "drošības sertifikāts" ir sertifikāts, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam izsniegusi kompetentā iestāde saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 10. pantu;
- j) "sertifikāts" ir saskaņots papildu sertifikāts, kas norāda infrastruktūras, pa kurām vilciena vadītājam ir atļauts braukt, un ritošo sastāvu, kādu viņam atļauts vadīt;
- k) "drošības atļauja" ir atļauja, ko infrastruktūras pārvaldītājam izsniegusi kompetentā iestāde saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 11. pantu;
- l) "apmācību centrs" ir kompetentās iestādes akreditēta vai atzīta iestāde, lai organizētu apmācību kursus.

II NODAĻA

VILCIENA VADĪTĀJU SERTIFICĒŠANA

4. pants

Kopienas sertifikācijas modelis

- Visiem vilciena vadītājiem ir vilcienu vadīšanai vajadzīgā sagatavotība un kvalifikācija, kā arī šādi dokumenti:
 - apliecība, kas norāda, ka vadītājs atbilst medicīnisko prasību obligātajiem nosacījumiem, viņam ir pamatizglītība un vispārējās iemaņas. Apliecībā ir identificēts vilciena vadītājs un izsniedzēja iestāde un noteikts derīguma termiņš. Kamēr nav pieņemts 4. punktā paredzētais Kopienas sertifikācijas modelis, apliecība atbilst I pielikuma prasībām;
 - viens vai vairāki sertifikāti, kas norāda infrastruktūras, pa kurām vilciena vadītājam ir atļauts braukt, un ritošo sastāvu, kādu viņam atļauts vadīt. Katrs sertifikāts atbilst I pielikuma prasībām.
- Tomēr prasību, lai sertifikāts attiektos uz konkrētu infrastruktūras daļu, nepiemēro šādos uzskaitītos izņēmuma gadījumos, ar nosacījumu, ka otrs vilciena vadītājs, kuram ir derīgs prasītais sertifikāts par attiecīgo infrastruktūru, braukšanas laikā sež blakus vadītājam:
 - ja dzelzceļa pakalpojumu traucējumi prasa, lai vilcienus novirzītu vai veiktu ceļu apkopes darbus, kā to norādījis infrastruktūras pārvaldītājs;
 - īpašos izņēmuma braucienos, kuros izmanto antīkus vilcienus;
 - īpašos izņēmuma kravu pārvadājumos, ja vien tam piekritis infrastruktūras pārvaldītājs;
 - piegādājot vai demonstrējot jaunu vilcienu vai lokomotīvi;
 - vadītāju apmācību vai pārbaudes nolūkos.

⁽¹⁾ OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/49/EK.

⁽²⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

Par šīs iespējas izmantošanu lēmumu pieņem dzelzceļa uzņēmums, taču attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs vai kompetentā iestāde par to nevar dot norādes.

Visos gadījumos, kad atbilstīgi iepriekš minētajam izmanto papildu vadītāju, par to pirms tam informē infrastruktūras pārvaldītāju.

3. Sertifikāts ļauj vadīt vilcienus vienā vai vairākās no šīm kategorijām:

- a) A kategorija: manevru lokomotīves, darba vilcieni, ceļu remonta transportlīdzekļi un visas pārējās lokomotīves, kuras izmanto manevru veikšanai;
- b) B kategorija: pasažieru un/vai preču pārvaldījumi.

Sertifikāts var būt atļauja visām vilcienu kategorijām un attiekties uz visiem kodiem, kas minēti 4. punktā.

4. Līdz 2008. gada 4. decembrim Komisija, pamatojoties uz Aģentūras sagatavotu projektu, pieņem apliecības, sertifikāta un apstiprinātas sertifikāta kopijas Kopienas modeli, kā arī nosaka to fiziskos raksturlielumus, ņemot vērā viltošanas novēršanas pasākumus. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Līdz 2008. gada 4. decembrim Komisija saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru un, pamatojoties uz Aģentūras sniegtajiem ieteikumiem, pieņem pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, attiecībā uz Kopienas kodiem dažādajos A un B kategoriju tipos, kas minēti šī panta 3. punktā.

5. pants

Krāpšanas apkarošanas pasākumi

Kompetentās iestādes un izsniedzējas struktūras veic visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu riskus, ka vilto apliecības un sertifikātus un labo 22. pantā paredzēto reģistru ierakstu.

6. pants

Īpašuma tiesības, valoda un izsniedzējas struktūras

1. Apliecība ir vadītāja īpašums, un to izsniedz 3. panta a) punktā minētā kompetentā iestāde. Ja kompetentā iestāde vai tās aģents izsniedz apliecību valsts valodā, kas nav Kopienas valoda, tā apliecību izstrādā divās valodās, izmantojot vienu Kopienas valodu.

2. Sertifikātu izsniedz dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kas nodarbina vadītāju vai ir noslēdzis ar to līgumu. Sertifikāts ir izsniedzējas sabiedrības vai pārvaldītāja īpašums; tomēr saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 13. panta 3. punktu, vadītājiem ir tiesības saņemt apstiprinātu kopiju.

Ja dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs izsniedz sertifikātu valsts valodā, kas nav Kopienas valoda, tas sertifikātu izstrādā divās valodās, no kurām viena ir Kopienas valoda.

7. pants

Ģeogrāfiskais derīgums

1. Apliecība ir derīga visā Kopienas teritorijā.
2. Sertifikāts ir derīgs tikai uz tā norādītajām infrastruktūrām un ritošajam sastāvam.

8. pants

Trešo valstu vilcienu vadītāju sertifikācijas dokumentu atzīšana

Sertifikācijas dokumentus trešo valstu vilcienu vadītājiem, kas darbojas tikai dalībvalsts dzelzceļu sistēmas robežšķērsošanas apgabalos, var atzīt attiecīgā dalībvalsts saskaņā ar jebkuru divpusēju nolīgumu ar šo trešo valsti.

III NODAĻA

APLIECĪBAS UN SERTIFIKĀTA IEGŪŠANAS NOSACĪJUMI

9. pants

Obligātās prasības

1. Lai iegūtu apliecību, pretendentiem jāizpilda 10. un 11. pantā noteiktās obligātās prasības. Lai iegūtu sertifikātu un lai tas būtu derīgs, pretendentiem jābūt apliecībai un jāizpilda 12. un 13. pantā noteiktās obligātās prasības.
2. Dalībvalsts var noteikt stingrākas prasības par tādu apliecību izsniegšanu, kas attiecas uz tās teritoriju. Tomēr citu dalībvalstu izsniegtās apliecības tā atzīst saskaņā ar 7. pantu.

I iedaļa

Apliecība

10. pants

Mīnīmālais vecums

Dalībvalsts paredz apliecības pretendentu mīnīmālo vecumu, kas ir vismaz 20 gadi. Tomēr dalībvalstis var izsniegt apliecības pretendentiem no 18 gadu vecuma, taču tad šī apliecība ir derīga tikai izsniedzējas dalībvalsts teritorijā.

11. pants

Pamatprasības

1. Pretendenti ir veiksmīgi pabeiguši vismaz deviņu gadu izglītību (pamatizglītība un vidējā izglītība) un veiksmīgi pabeiguši pamatmācības, kas ir līdzvērtīgas 3. līmenim, kas paredzēts Padomes Lēmumā 85/368/EEK (1985. gada 16. jūlijs) par arodmācībās iegūtas kvalifikācijas pierādījumu salīdzināmību Eiropas Kopienas dalībvalstīs ⁽¹⁾.

2. Pretendenti apliecina fizisko un psihisko piemērotību, izejot medicīnisko izmeklēšanu, ko – atbilstīgi dalībvalsts pieņemtam lēmumam – veic saskaņā ar 20. pantu akreditēts vai atzīts ārsts vai ko veic šāda ārsta uzraudzībā. Izmeklēšana aptver vismaz tos kritērijus, kas norādīti II pielikuma 1.1., 1.2., 1.3. un 2.1. iedaļā.

3. Pretendenti apliecina fizisko un psihisko piemērotību darbam, izejot medicīnisko izmeklēšanu, ko – atbilstīgi dalībvalsts pieņemtam lēmumam – veic saskaņā ar 20. pantu akreditēts vai atzīts psihologs vai ārsts, vai ko veic šāda psihologa vai ārsta uzraudzībā. Izmeklēšana aptver vismaz tos kritērijus, kas norādīti II pielikuma 2.2. iedaļā.

4. Pretendenti ir pierādījuši savu vispārējo profesionālo kompetenci, ja tie iztur eksāmenu par vismaz galvenajām IV pielikuma uzskaitītajām tēmām.

II iedaļa

Sertifikāts

12. pants

Valodu zināšanas

Valodu zināšanas atbilst VI pielikumā minētajam kritērijam saistībā ar infrastruktūru, kurai piemēro sertifikātu.

13. pants

Profesionālā kvalifikācija

1. Pretendenti ir nokārtojuši eksāmenu, kurā novērtē viņu profesionālās zināšanas un kompetenci par ritošo sastāvu, kuram piemēro sertifikātu. Šis eksāmens aptver vismaz galvenās V pielikumā minētās tēmas.

2. Pretendenti ir nokārtojuši eksāmenu, kurā novērtē viņu profesionālās zināšanas un kompetenci par infrastruktūrām, kurām piemēro sertifikātu. Šis eksāmens aptver vismaz galvenās VI pielikumā minētās tēmas. Vajadzības gadījumā eksāmens attiecas arī uz valodu zināšanām saskaņā ar VI pielikuma 8. iedaļu.

⁽¹⁾ OV L 199, 31.7.1985., 56. lpp.

3. Pretendenti pabeidz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldnieka apmācības par drošības vadības sistēmu, kas paredzētas Direktīvā 2004/49/EK.

IV NODAĻA

APLIECĪBAS UN SERTIFIKĀTA IEGŪŠANAS PROCEDŪRAS

14. pants

Apliecības iegūšana

1. Kompetentā iestāde publicē procedūru, kas jāievēro, lai iegūtu apliecību.

2. Visus apliecības pieteikumus kompetentajai iestādei iesniedz vilciena vadītāja kandidāts vai viņa vārdā jebkura vienība.

3. Kompetentajai iestādei iesniegtie pieteikumi var būt par jaunas apliecības izsniegšanu, apliecības datu atjauninājumu, otra eksemplāra izsniegšanu.

4. Kompetentā iestāde izsniedz apliecību pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc visu vajadzīgo dokumentu saņemšanas.

5. Ja ir izpildīti 16. panta 1. punkta noteikumi, apliecība ir spēkā 10 gadus.

6. Apliecību izsniedz vienā eksemplārā. Ir aizliegta jebkāda apliecības otru eksemplāru izgatavošana, izņemot, ja to veic kompetentā iestāde, pēc lūguma izsniegt otru eksemplāru.

15. pants

Sertifikāta iegūšana

Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs izveido savas procedūras, kas jāievēro, lai saskaņā ar šo direktīvu un atbilstīgi drošības vadības sistēmai izsniegtu un atjauninātu sertifikātus, kā arī izstrādā pārsūdzības procedūras, kas vadītājiem ļautu pieprasīt pārskatīt lēmumu, ar ko izsniedz, atjaunina, atceļ vai atsauc sertifikātu.

Ja puses nevar vienoties, tās var griezties pie kompetentās iestādes vai kādas neatkarīgas apelācijas struktūras.

Tiklīdz sertifikāta turētājs ir ieguvis papildu atļaujas par ritošo sastāvu vai infrastruktūru, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pavaldītāji nekavējoties atjaunina sertifikātu.

16. pants

Periodiskas pārbaudes

1. Lai apliecība būtu derīga, tās turētāji periodiski kārtu eksāmenus un/vai pārbaudes saskaņā ar 11. panta 2. un 3. punktā minētajiem nosacījumiem. Attiecībā uz medicīniskajām prasībām ievēro minimālo izmeklēšanu biežumu saskaņā ar II pielikuma 3.1. iedaļas noteikumiem. Šīs medicīniskās izmeklēšanas veic saskaņā ar 20. pantu akreditēti vai atzīti ārsti, vai tās veic viņu uzraudzībā. Attiecībā uz profesionālām zināšanām piemēro 23. panta 8. punktu.

Atjauninot apliecību, kompetentā iestāde 22. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētajā reģistrā pārliecinās par to, ka vadītājs izpilda šī punkta pirmajā daļā minētās prasības.

2. Lai sertifikāts joprojām būtu derīgs, to turētāji periodiski kārtu eksāmenus un/vai pārbaudes saskaņā ar 12. un 13. pantā minētajām prasībām. Šo eksāmenu un/vai pārbaudžu biežumu nosaka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kas saskaņā ar savu drošības vadības sistēmu un, ņemot vērā minimālo VII pielikumā paredzēto biežumu, pieņēmis darbā vadītāju vai noslēdzis ar to līgumu.

Katru no šīm pārbaudēm izsniedzēja struktūra apstiprina ar ierakstu sertifikātā un 22. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētajā reģistrā, ka vilciena vadītājs ir izpildījis šī punkta pirmajā daļā minētās prasības.

3. Ja nav apmeklēta vai sekmīgi izieta periodiskā pārbaude, piemēro 18. pantā paredzēto procedūru.

17. pants

Darba attiecību pārtraukšana

Ja izbeidzas vilciena vadītāja darba attiecības ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, tas nekavējoties par to informē kompetento iestādi.

Kamēr izpilda 16. panta 1. punkta nosacījumus, apliecība ir derīga.

Sertifikāts kļūst nederīgs, ja vadītājs vairs nav nodarbināts kā vadītājs. Tomēr vadītājs saņem tā un visu pārējo dokumentu kopijas, kas apliecina viņa apmācību, kvalifikāciju un profesionālo kompetenci. Izsniedzot vadītājam sertifikātu, jaunais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs ņem vērā visus šos dokumentus.

18. pants

Vadītāju pārraudzīšana, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina un pārbauda, lai vilciena vadītāju apliecības un sertifikāti būtu derīgi.

Tie izveido vadītāju pārraudzības sistēmu. Ja šādas uzraudzības rezultāti liek apšaubīt vilciena vadītāja darba kompetenci un apliecības vai sertifikāta derīguma pagarināšanu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties veic vajadzīgos pasākumus.

2. Ja vadītājs uzskata, ka viņa veselības stāvoklis rada šaubas par piemērotību darbam, viņš nekavējoties par to informē, attiecīgi, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju.

Tiklīdz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs apzinās vai arī, tiklīdz ārsts to informē, ka vadītāja veselības stāvoklis ir pasliktinājies tiktāl, ka tas rada šaubas par piemērotību darbam, tas nekavējoties veic vajadzīgos pasākumus, tostarp šīs direktīvas II pielikuma 3.1. iedaļā aprakstīto izmeklēšanu un, vajadzības gadījumā, atsauc sertifikātu, atjauninot 22. panta 2. punktā paredzēto reģistru. Turklāt nodrošina to, ka, veicot pienākumus, vilciena vadītāji nedrīkst atrasties jebkādu vietu iespaidā, kas varētu ietekmēt koncentrēšanās spējas, uzmanību vai uzvedību. Kompetentajai iestādei nekavējoties sniedz informāciju par gadījumiem, kad darbspēja ir ilgāka par trīs mēnešiem.

V NODAĻA

KOMPETENTĀS IESTĀDES UZDEVUMI UN LĒMUMI

19. pants

Kompetentās iestādes uzdevumi

1. Kompetentā iestāde pārrēdzami un bez diskriminācijas veic šādus uzdevumus:

- izsniedz un atjaunina apliecības, nodrošina otru eksemplāru, kā tas paredzēts 6. un 14. pantā;
- nodrošina regulārus eksāmenus un/vai pārbaudes, kas paredzētas 16. panta 1. punktā;
- atceļ vai atsauc apliecības un paziņo izsniedzējai iestādei pamatotas sertifikātu atcelšanas prasības, kā tas paredzēts 29. pantā;
- ja dalībvalstis devušas šādas pilnvaras, atzīst personas un struktūras, kā tas paredzēts 23. un 25. pantā;

- e) nodrošina to, ka publicē un atjaunina akreditēto vai atzīto personu un struktūru reģistru, kas paredzēts 20. pantā;
- f) uztur un atjaunina apliecību reģistru, kas paredzēts 16. panta 1. punktā un 22. panta 1. punktā;
- g) pārrauga vadītāju sertificēšanas procesu, kas paredzēts 26. pantā;
- h) veic pārbaudes, kas paredzētas 29. pantā;
- i) izstrādā valsts kritērijus eksaminētājiem, kas paredzēti 25. panta 5. punktā.

Kompetentā iestāde ātri atbild uz informācijas pieprasījumiem un visus papildu informācijas pieprasījumus iesniedz nekavējoties apliecību sagatavošanas laikā.

2. Kompetentā iestāde nedegē 1. punkta c), g) un i) apakšpunktā minētos uzdevumus trešām pusēm.

3. Uzdevumu deleģēšana trešām pusēm ir pārskatāma un bez diskriminācijas, un nerada interešu konfliktu.

4. Ja kompetentā iestāde 1. punkta a) vai b) apakšpunkta minētos uzdevumus deleģē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai noslēdz ar to līgumu par šiem uzdevumiem, izpilda vismaz vienu no šādiem nosacījumiem:

- a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums apliecības izsniedz tikai saviem vilciena vadītājiem;
- b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nav ekskluzīvu tiesību teritorijā, uz kuru attiecas kāds no deleģētajiem vai ar līgumu uzticētajiem uzdevumiem.

5. Ja kompetentā iestāde deleģē uzdevumus vai slēdz līgumu par to izpildi, pilnvarotajam pārstāvim vai uzņēmējam, veicot šos uzdevumus, vajadzētu izpildīt pienākumus, kas ar šo direktīvu paredzēti kompetentām iestādēm.

6. Ja kompetentā iestāde deleģē uzdevumus vai slēdz līgumu par to izpildi, tā izveido sistēmu, ar ko pārbauda šo uzdevumu izpildi un nodrošina, ka ir izpildīti 2., 4. un 5. punktā izklāstītie nosacījumi.

20. pants

Akreditācija un atzīšana

1. To personu un struktūru akreditāciju, ko akreditē saskaņā ar šo direktīvu, veic akreditācijas struktūra, kuru ieceļ dalībvalsts. Akreditācijas procesu veic, pamatojoties uz kompetences, neatkarības un objektivitātes kritērijiem, kā, piemēram, atbilstīgiem

EN 45 000 sērijas Eiropas standartiem, un izvērtējot kandidātu iesniegto lietu, kas sniedz pienācīgus pierādījumus par viņu prasēm attiecīgajā jomā.

2. Kā alternatīvu akreditācijai saskaņā ar 1. punktu dalībvalsts var paredzēt, ka saskaņā ar šo direktīvu akreditējamās personas vai struktūras atzīst kompetentā iestāde vai dalībvalsts iecelta struktūra. Atzīšanu veic, pamatojoties uz neatkarības, kompetences un objektivitātes kritērijiem, taču, ja konkrētā vajadzīgā kompetence ir ārkārtīgi reti sastopama, pēc pozitīva Komisijas atzinuma, kas sniegts saskaņā ar 32. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru, ir pieļaujama atkāpšanās no šā noteikuma.

Neatkarības kritēriju nepiemēro apmācību gadījumā, kas ir minētas 23. panta 5. un 6. punktā.

3. Kompetentā iestāde nodrošina to personu un struktūru reģistra publicēšanu un atjaunināšanu, kas akreditētas saskaņā ar šo direktīvu.

21. pants

Kompetentās iestādes lēmumi

1. Kompetentā iestāde izklāsta savu lēmumu pamatojumu.
2. Kompetentā iestāde nodrošina, ka izveido administratīvas apelācijas procedūru, kas darba devējiem un vilciena vadītājiem ļauj pieprasīt tā lēmuma pārskatīšanu, kurš attiecas uz šo direktīvu.
3. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu kompetentās iestādes pieņemto lēmumu tiesisko kontroli.

22. pants

Reģistri un informācijas apmaiņa

1. Kompetento iestāžu pienākums ir:
 - a) uzturēt reģistru par visām izsniegtām, precizētām, atjaunotām, grozītām, tādām, kurām beidzies termiņš, apturētām, atsauktām kompetences apliecībām vai tādām, kas izziņotas par pazaudētām, nozagtām vai iznīcinātām. Šajā reģistrā ir ielikuma 4. iedaļā uzskaitītie dati par katru kompetences apliecību, kurus var pieprasīt, izmantojot katram vilciena vadītājam piešķirto valsts numuru. Tas regulāri atjaunina;
 - b) pēc attiecīgi pamatota lūguma sniegt dalībvalstu kompetentām iestādēm, Aģentūrai vai jebkuram vilcienā vadītāju darba devējam informāciju par šo apliecību statusu.

2. Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja pienākums ir:

- a) uzturēt reģistru vai nodrošināt, ka reģistru uztur par izsniegtām, precizētām, atjaunotām, grozītām, tādām, kurām beidzies termiņš, apturētām, atsauktām kompetences apliecībām vai tādām, kas izziņotas par pazaudētām, nozagtām vai iznīcinātām. Šajā reģistrā ir I pielikuma 4. iedaļā uzskaitītie dati par katru apliecību, kā arī dati par 16. pantā paredzētajām periodiskajām pārbaudēm. To regulāri atjaunina;
- b) sadarboties ar tās dalībvalsts kompetento iestādi, kurā uzņēmums reģistrēts, lai apmainītos ar informāciju ar kompetento iestādi un dotu iespēju piekļūt prasītajiem datiem;
- c) pēc dalībvalstu kompetento iestāžu lūguma tām sniegt informāciju par šo apliecību saturu, ja tas nepieciešams iestāžu starptautiskajām darbībām.

3. Vilciena vadītāji ir tiesīgi kompetento iestāžu un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu reģistros piekļūt datiem, kas attiecas uz viņiem, kā arī viņi var pēc pieprasījuma saņemt šo datu kopiju.

4. Kompetentās iestādes sadarbojas ar Aģentūru, lai nodrošinātu 1. un 2. punktā minēto reģistru savstarpēju izmantojamību.

Šajā nolūkā Komisija līdz 2008. gada 4. decembrim, pamatojoties uz Aģentūras sagatavotu projektu, nosaka galvenos reģistru parametrus, piemēram, reģistrējamiem datiem, to formātu un datu apmaiņas protokolu, piekļuves tiesības, datu saglabāšanas ilgumu un procedūras bankrota gadījumā. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

5. Kompetentās iestādes, infrastruktūras pārvaldītāji un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumi pārliecinās, ka reģistri, kas minēti 1. un 2. punktā, un šādu reģistru darbības veidi atbilst Direktīvai 95/46/EK.

6. Aģentūra nodrošina, ka sistēma, kas izveidota saskaņā ar 2. punkta a) un b) apakšpunktu, atbilst Regulai (EK) Nr. 45/2001.

VI NODAĻA

VILCIENU VADĪTĀJU APMĀCĪBAS UN PĀRBAUDES

23. pants

Apmācības

1. Vilcienu vadītāju apmācības ietver daļu, kas saistās ar apliecību un atspoguļo vispārējās profesionālās zināšanas, kā izklāstīts IV pielikumā, un daļu, kas attiecas uz sertifikātu un atspoguļo specifiskas profesionālās zināšanas, kā izklāstīts V un VI pielikumā.

2. Apmācību metodes atbilst III pielikumā izklāstītajiem kritērijiem.

3. Sīki izstrādātus apmācību mērķus attiecībā uz apliecību nosaka IV pielikumā, attiecībā uz sertifikātu V un VI pielikumā. Šos sīki izstrādātus apmācību mērķus var papildināt ar:

- a) attiecīgām SITS, kas pieņemtas saskaņā ar Direktīvu 96/48/EK vai Direktīvu 2001/16/EK. Šādā gadījumā Komisija nodrošina saskaņotību starp SITS un IV, V un VI pielikumu; vai
- b) kritērijiem, ko ierosinājusi Aģentūra saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 881/2004 17. pantu. Šos kritērijus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

4. Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 13. pantu dalībvalstis veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka vilciena vadītāju pretendenti ir taisnīga un nediskriminējoša piekļuve apmācībām, kas vajadzīgas, lai izpildītu apliecības un sertifikāta iegūšanas nosacījumus.

5. Apmācību uzdevumus, kas saistīti ar vispārējām profesionālām zināšanām, kā noteikts 11. panta 4. punktā, ar lingvistiskām zināšanām, kā noteikts 12. pantā, un profesionālajām zināšanām saistība ar ritošo sastāvu, kā noteikts 13. panta 1. punktā, veic personas vai struktūras, kas akreditētas vai atzītas saskaņā ar 20. pantu.

6. Apmācību uzdevumus, kas saistīti ar zināšanām par infrastruktūru, kā noteikts 13. panta 2. punktā, tostarp maršruta zināšanas un pastāvošie noteikumi un procedūras, veic personas vai struktūras, ko akreditējusi vai atzinusi dalībvalsts, kurā infrastruktūra atrodas.

7. Attiecībā uz apliecību Direktīvā 2005/36/EK noteiktā vispārējā sistēma profesionālās kvalifikācijas atzīšanai turpina attiekties uz profesionālo kvalifikācijas atzīšanu vilciena vadītājiem, kas ir dalībvalstu valstspiederīgie un ir ieguvuši apmācību sertifikātu trešā valstī.

8. Lai nodrošinātu personāla kompetenču uzturēšanu saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma 2. punkta e) apakšpunktu, izveido nepārtrauktu apmācību procesu.

24. pants

Apmācību izmaksas

1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no situācijas, kad viena dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja ieguldījums vilciena vadītāja apmācībā nesniegtu nelikumīgu ieguvumu citam dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam gadījumā, kad vilciena vadītājs ir izbeidzis darba attiecības ar šo dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju.

2. Īpašu uzmanību vērš šā panta īstenošanai ziņojumā, kas paredzēts 33. pantā, jo īpaši tā f) punktā.

25. pants

Pārbaudes

1. Nepieciešamās kvalifikācijas kontrolei paredzētās pārbaudes un eksaminētājus nosaka:

- a) saistībā ar apliecību: kompetentā iestāde, kad tā nosaka apliecības iegūšanai nepieciešamās procedūras saskaņā ar 14. panta 1. punktu;
- b) saistībā ar sertifikātu: dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kad tas nosaka sertifikāta iegūšanai nepieciešamās procedūras saskaņā ar 15. pantu.

2. Panta 1. punktā minētās pārbaudes pārrauga kompetenti eksaminētāji, kas akreditēti vai atzīti saskaņā ar 20. pantu, un tos organizē tādā veidā, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.

3. Zināšanas par infrastruktūru, tostarp maršruta zināšanas un pastāvošos noteikumus, izvērtē personas vai struktūras, ko akreditējusi vai atzinusi dalībvalsts, kurā infrastruktūra atrodas.

4. Panta 1. punktā minētās pārbaudes organizē tādā veidā, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta, neskarot iespēju, ka eksaminētājs var pārstāvēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas izsniedz sertifikātu.

5. Eksaminētāju un pārbaudītu izvēlē vadās pēc Kopienas kritērijiem, kas pieņemti, pamatojoties uz Aģentūras sagatavotu projektu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru. Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var izmantot 32. panta 4. punktā minēto steidzamības procedūru.

Ja nav šādu Kopienas kritēriju, kompetentās iestādes izstrādā valsts kritērijus.

6. Apmācību kursa beigās kārto teorētisko un praktisko zināšanu pārbaudi. Vilciena vadīšanas prasmi pārbauda, veicot novērtēšanas braucienus pa maršrutu tīklu. Var arī izmantot simulatorus, lai novērtētu ekspluatācijas noteikumu ievērošanu un vadītāja rīcību īpaši sarežģītās situācijās.

VII NODAĻA

NOVĒRTĒŠANA

26. pants

Kvalitātes standarti

Kompetentās iestādes nodrošina, ka visas ar apmācību, prasmju novērtējumu, kā arī apliecību un sertifikātu atjaunošanu saistītās darbības pastāvīgi uzrauga saskaņā ar kvalitātes standartu sistēmu.

Šis noteikums neattiecas uz darbībām, uz ko jau attiecas drošības vadības sistēmas, ko saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK ieviesuši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji.

27. pants

Neatkarīgs novērtējums

1. Profesionālo zināšanu un prasmju apguves un novērtējuma procedūru, kā arī apliecību un sertifikātu izdošanas sistēmas neatkarīgu vērtējumu veic katrā dalībvalstī vismaz reizi piecos gados. Šos noteikumus nepiemēro darbībām, uz ko jau attiecas drošības vadības sistēmas, ko saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK ieviesuši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji. Vērtēšanu veic kvalificētas personas, kas pašas nav saistītas ar attiecīgajām darbībām.

2. Šo neatkarīgo vērtējumu rezultātus pienācīgi dokumentē un dara zināmus attiecīgajām kompetentajām iestādēm. Ja vajadzīgs, dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai novērstu visas neatkarīgajā vērtēšanā atklātās nepilnības.

VIII NODAĻA

CITI APKALPES LOCEKĻI

28. pants

Ziņojums par citiem apkalpes locekļiem

1. Aģentūra ziņojumā, ko sniedz līdz 2009. gada 4. jūnijam un kurā ņem vērā SITS par satiksmes pārvaldību un ekspluatāciju, kas izveidots saskaņā ar Direktīvu 96/48/EK un 2001/16/EK, nosaka to citu apkalpes locekļu profilu un uzdevumus, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus un kuru profesionālā kvalifikācija atbilstīgi veicina dzelzceļa drošību; tas būtu jānosaka Kopienas līmenī ar apliecību un/vai sertifikātu palīdzību, kas var būt līdzīga šajā direktīvā noteiktajai sistēmai.

2. Saskaņā ar šo ziņojumu Komisija līdz 2010. gada 4. jūnijam sniedz priekšlikumu par 1. punktā minēto citu apkalpes locekļu sertifikācijas sistēmu.

IX NODAĻA

PĀRBAUDES UN SANKCIJAS

29. pants

Pārbaudes, ko veic kompetentā iestāde

1. Kompetentā iestāde jebkurā laikā var veikt pasākumus, lai pārbaudītu, vai tās jurisdikcijā esošas teritorijas kursējoša vilciena vadītājam ir dokumenti, kas izdoti saskaņā ar šo direktīvu.

2. Neskarot 1. punktā paredzēto pārbaudīšanu, ja konstatē nolaidību darbavietā, kompetentā iestāde var pārbaudīt, vai vadītājs atbilst 13. pantā noteiktajām prasībām.

3. Kompetentā iestāde var veikt procedūras attiecībā uz to vadītāju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju, eksaminētāju un apmācību centru atbilstību šai direktīvai, kuri veic darbības tās jurisdikcijā esošajā teritorijā.

4. Ja kompetentā iestāde konstatē, ka vilciena vadītājs vairs neatbilst vienam vai vairākiem nosacījumiem, tā veic šādus pasākumus:

- a) ja tas attiecas uz kompetentās iestādes izdotu apliecību – kompetentā iestāde aptur apliecību. Apliecības apturēšana ir īslaicīga vai ilglaicīga atkarībā no dzelzceļu drošībai radīto problēmu mēroga. Tā nekavējoties informē attiecīgo vadītāju un tā darba devēju par savu pamatoto lēmumu, neskarot 21. pantā paredzētās pārskatīšanas tiesības. Tā norāda, kas jādara, lai apliecību atgūtu;
- b) ja tas attiecas uz citas dalībvalsts kompetentas iestādes izdotu apliecību, kompetentā iestāde vērsas šajā iestādē un iesniedz pamatotu pieprasījumu vai nu veikt turpmāko pārbaudi, vai arī anulēt apliecību. Pieprasītāja iestāde par savu pieprasījumu informē Komisiju un citas kompetentās iestādes. Attiecīgo apliecību izdevusi iestāde šo prasību pārbauda četru nedēļu laikā un savu lēmumu paziņo otrai iestādei. Iestāde, kas izdevusi apliecību, par savu lēmumu informē arī Komisiju un citas kompetentās iestādes. Līdz izsniedzējas iestādes lēmuma paziņošanas jebkura kompetentā iestāde var aizliegt vilcieni vadītājiem darboties tās jurisdikcijā esošajā teritorijā;
- c) ja tas attiecas uz sertifikātu – kompetentā iestāde vērsas izsniedzējā iestādē un pieprasa vai nu veikt turpmāko pārbaudi, vai arī apturēt sertifikātu. Izsniedzēja iestāde sper attiecīgus soļus un četru nedēļu laikā atskaitās kompetentajai iestādei. Kompetentā iestāde var līdz izsniedzējas iestādes atskaites saņemšanai aizliegt vilcieni vadītājiem darboties tās jurisdikcijā esošajā teritorijā un par to informē Komisiju un citas kompetentās iestādes.

Jebkurā gadījumā, ja kompetentā iestāde uzskata, ka konkrēts vilciena vadītājs nopietni apdraud dzelzceļa drošību, tā nekavējoties veic vajadzīgo darbību, piemēram, lūdz infrastruktūras pārvaldītāju apturēt vilcieni un aizliedz tā vadītājam darboties tās jurisdikcijā esošajā teritorijā tik ilgi, cik tas nepieciešams. Tā informē Komisiju un citas kompetentās iestādes par šādu lēmumu.

Jebkurā gadījumā kompetentā iestāde vai tam norīkotā struktūra atjaunina 22. pantā minēto reģistru.

5. Ja kompetentā iestāde uzskata, ka citas dalībvalsts kompetentās iestādes saskaņā ar 4. punktu pieņemtais lēmums neatbilst attiecīgajiem kritērijiem, lietu nosūta Komisijai, kura trīs mēnešu laikā sniedz atzinumu. Ja nepieciešams, attiecīgajai dalībvalstij ierosina veikt korektīvus pasākumus. Domstarpību vai strīdu gadījumā lietu nosūta 32. panta 1. punktā minētajai Komitejai, un Komisija saskaņā ar 32. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru veic visus nepieciešamos pasākumus. Dalībvalsts saskaņā ar 4. punktu var uzturēt aizliegumu vadītājam iebraukt tās teritorijā, līdz lieta ir noslēgta saskaņā ar šo punktu.

30. pants

Sankcijas

Neierobežojot citas ar šo direktīvu noteiktas sankcijas vai procedūras, dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas saskaņā ar šo direktīvu pieņemto valsts tiesību aktu pārkāpšanas gadījumos, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, nediskriminējošām un preventīvām. Dalībvalstis šos noteikumus paziņo Komisijai, vēlākais, līdz 36. panta 1. punkta pirmajā daļā minētajam datumam, un nekavējoties paziņo par visiem turpmākajiem grozījumiem, kas tos ietekmē.

X NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

31. pants

Pielikumu pielāgojumi

1. Pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pielāgojot pielikumus zinātnes un tehnikas attīstībai, pieņem saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru. Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var izmantot 32. panta 4. punktā minēto steidzamības procedūru.

2. Ja pielāgojumi attiecas uz veselību un drošības apstākļiem vai profesionālajām kompetencēm, Komisija nodrošina, ka pirms to sagatavošanas tiek veiktas konsultācijas ar sociālajiem partneriem.

32. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 96/48/EK 21. pantu.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2., 4., 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

33. pants

Ziņojums

Aģentūra saskaņā ar šo direktīvu izvērtē vilcienu vadītāju sertificēšanas gaitu. Ne vēlāk kā četrus gadus pēc reģistru galveno parametru pieņemšanas, kā noteikts 22. panta 4. punktā, tā iesniedz Komisijai ziņojumu, minot veicamos sistēmas uzlabojumus, ja tādi vajadzīgi, attiecībā uz:

- a) apliecību un sertifikātu izdošanu;
- b) apmācību centru un vērtētāju akreditāciju;
- c) kompetento iestāžu ieviesto kvalitātes sistēmu;
- d) sertifikātu savstarpējo atzišanu;
- e) to apmācību prasību atbilstību, kas minēti IV, V un VI pielikumā saistībā ar tirgus struktūru un 4. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajām kategorijām;
- f) reģistru savstarpējo savienojamību un mobilitāti darba tirgū.

Turklāt šajā ziņojumā aģentūra, ja vajadzīgs, var ieteikt pasākumus attiecībā uz to kandidātu profesionālo zināšanu teorētisko un praktisko eksamināciju, kas pieteikušies ritošā sastāva un attiecīgās infrastruktūras saskaņotajam sertifikātam.

Komisija, pamatojoties uz šiem ieteikumiem, veic attiecīgus pasākumus un nepieciešamības gadījumā ierosina priekšlikumus šīs direktīvas grozīšanai.

34. pants

Viedkaršu izmantošana

Līdz 2012. gada 4. decembrim aģentūra izskata iespēju lietot viedkarti, kurā apvienota 4. pantā minētā apliecība un sertifikāti, un sagatavo tās izmaksu un ieguvumu analīzi.

Pasākumus, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus attiecībā uz šādas viedkartes tehniskām un ekspluatācijas specifikācijām, pieņem pamatojoties uz Aģentūras sagatavoto projektu un saskaņā ar 32. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Ja viedkartes ieviešanai nav nepieciešams veikt grozījumus direktīvas tekstā un tās pielikumos, viedkartes specifikācijas pieņem saskaņā ar saskaņā ar 32. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

35. pants

Sadarbība

Dalībvalstis palīdz cita citai šīs direktīvas īstenošanā. Kompetentās iestādes īstenošanas posma laikā sadarbojas.

Aģentūra palīdz šajā sadarbībā un organizē attiecīgas tikšanās ar kompetento iestāžu pārstāvjiem.

36. pants

Īstenošana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz 2009. gada 4. decembrim. Dalībvalstis Komisijai nekavējoties iesniedz šo normatīvo vai administratīvo aktu tekstus.

Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarīt šādu atsauci.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus attiecīgās valsts tiesību aktu pamatnoteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva. Komisija par to informē pārējās dalībvalstis.

3. Šīs direktīvas transponēšanas un īstenošanas pienākumi neattiecas uz Kipru un Maltu, kamēr to teritorijā nav dzelzceļu sistēmas.

37. pants

Pakāpeniska ieviešana un pārejas periodi

Šo direktīvu ievieš pakāpeniski, atbilstīgi turpmāk norādītajam.

1. Divos gados no 22. panta 4. punktā paredzētās reģistru galveno parametru noteikšanas izveido 22. pantā minētos reģistrus.

2. a) Neskarot 3. punkta noteikumus, divos gados no 22. panta 4. punktā paredzētās reģistru galveno parametru noteikšanas sertifikātus un apliecības saskaņā ar šo direktīvu izsniedz vadītājiem, kas veic pārrobežu pakalpojumu, kabotāžas pakalpojumus vai kravu pārvadājumu pakalpojumus citā dalībvalstī vai strādā vismaz divās dalībvalstīs.

No šīs pašas dienas visiem vilcienu vadītājiem, kas sniedz minētos pakalpojumus, tostarp tiem, kam vēl nav šai direktīvai atbilstošas apliecības vai sertifikāta, periodiskas pārbaudes saskaņā ar 16. pantu.

- b) Divos gados no 1. punktā paredzētās reģistru izveidošanas visas apliecības un sertifikātus izdod saskaņā ar šo direktīvu, neskarot 3. punkta noteikumus.
- c) Septiņos gados no 1. punktā paredzētās reģistru izveidošanas visiem vadītājiem ir šai direktīvai atbilstošas apliecības un sertifikāti. Izsniedzējas iestādes ņem vērā katra vadītāja jau iegūtās profesionālās zināšanas tā, lai šī prasība neradītu lieku administratīvo un finanšu slogu. Pēc iespējas saglabā vadītājiem iepriekš izsniegtos vadīšanas dokumentus. Ja vajadzīgs, izsniedzējas iestādes tomēr var pieņemt lēmumu, ka, lai saskaņā ar šo direktīvu iegūtu apliecības un/vai sertifikātus, atsevišķiem vadītājiem vai vadītāju grupām ir nepieciešami papildu pārbaudījumi un/vai apmācības.
3. Vadītāji, kuriem ir atļauja vadīt transportu saskaņā ar noteikumiem, ko piemēroja pirms tam, kad sāka piemērot 2. punkta a) un b) apakšpunktu, var, pamatojoties uz viņu dokumentiem un nepiemērojot šīs direktīvas noteikumus, turpināt savu profesionālo darbību septiņus gadus pēc 1. punktā paredzētās reģistru izveidošanas.

Tādu mācekļu gadījumā, kas sākuši mācīties apstiprinātā izglītības vai apmācību programmā, vai apstiprinātā apmācību kursā pirms 2. punkta a) un b) apakšpunkta piemērošanas, dalībvalstis var sertificēt šos mācekļus saskaņā ar esošajiem valstu noteikumiem.

Attiecībā uz šajā punktā minētajiem vadītājiem un mācekļiem attiecīgā kompetentā iestāde vai iestādes īpašos gadījumos var pieļaut atkāpes no II pielikumā noteiktajām medicīniskajām prasībām. Apliecība, kas izdota ar šādu atkāpi, ir derīga tikai attiecīgo dalībvalstu teritorijā.

4. Kompetentās iestādes, dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina to, ka pakāpeniski ievieš periodiskas pārbaudes, kas atbilst 16. pantā noteiktajām, transportlīdzekļu vadītājiem, kam nav šai direktīvai atbilstošu apliecību un sertifikātu.
5. Attiecībā uz dalībvalstīm, kas to lūdz, Komisija, konsultējoties ar dalībvalsti, lūgs aģentūru veikt izmaksu un ieguvumu analīzi par šīs direktīvas noteikumu piemērošanu vilcienu vadītājiem, kas darbojas tikai attiecīgās dalībvalsts teritorijā. Izmaksu un ieguvumu analīze aptver 10 gadus. Komisijai izmaksu un ieguvumu analīzi iesniedz divos gados no 1. punktā paredzētās reģistru izveidošanas.

Ja šī izmaksu un ieguvumu analīze liecina, ka izmaksas, kas radušās, piemērojot direktīvas noteikumus šādiem vilciena vadītājiem, ir lielākas nekā ieguvumi, Komisija saskaņā ar 32. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru pieņem lēmumu sešu mēnešu laikā pēc izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātu iesniegšanas. Var pieņemt lēmumu, ka šā panta 2. punkta b) un c) apakšpunkta noteikumi nav jāpiemēro šādiem vadītājiem laikposmā līdz desmit gadiem attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

Ne vēlāk kā 24 mēnešus pirms šā pagaidu atbrīvošanas laikposma beigām Komisija, ņemot vērā būtisku attīstību attiecīgās dalībvalsts dzelzceļa nozarē, var saskaņā ar 32. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru lūgt aģentūru veikt atkārtotu izmaksu un ieguvumu analīzi, ko iesniedz Komisijai ne vēlāk kā 12 mēnešus pirms šī pagaidu atbrīvošanas laikposma beigām. Komisija pieņem lēmumu saskaņā ar šī punkta otrajā daļā aprakstīto procedūru.

38. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

39. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2007. gada 23. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
M. LOBO ANTUNES

I PIELIKUMS

KOPIENAS PARAUGA APLIECĪBA UN SASKAŅOTS PAPILDU SERTIFIKĀTS

1. APLIECĪBAS APRAKSTS

Vilciena vadītāja apliecības fiziskajiem raksturlielumiem jābūt saskaņā ar ISO standartiem 7810 un 7816-1.

Karte jāizgatavo no polikarbonāta.

Lai nodrošinātu atbilstību starptautiskajiem standartiem, kartes fizisko parametru pārbaudes metodēm jāatbilst ISO standartam 10373.

2. APLIECĪBAS SATURS

Apliecības priekšpusē jāietver šāda informācija:

- a) vārdi "Vilciena vadītāja apliecība", iespiesti ar lielajiem burtiem tās dalībvalsts valodā vai valodās, kura izdod apliecību;
- b) tās dalībvalsts nosaukums, kura izdevusi apliecību;
- c) apliecības izsniedzējas dalībvalsts atšķirības zīme saskaņā ar ISO 3166 valstu kodu, kas iespiesta negatīvā uz zila taisnstūra un ko ietver 12 dzeltenas zvaigznes;
- d) informācija par izdoto apliecību, kas sarindota šādi:
 - i) turētāja uzvārds;
 - ii) turētāja vārds(-i);
 - iii) turētāja dzimšanas datums un vieta;
 - iv) — apliecības izdošanas datums,
— apliecības derīguma termiņš,
— izsniedzējas iestādes nosaukums,
— atsauces numurs, ko darbiniekam piešķiris darba devējs (var nenorādīt);
 - v) apliecības numurs, kas nodrošina piekļuvi valsts reģistram;
 - vi) turētāja fotogrāfija;
 - vii) turētāja paraksts;
 - viii) turētāja pastāvīgās dzīvesvietas vai pasta adrese (var nenorādīt);
- e) vārdi "Eiropas Kopienas paraugs" tās dalībvalsts valodā(-ās), kura izdod apliecību, un vārdi "Vilciena vadītāja apliecība" Kopienas pārējās valodās, iespiesti rozā krāsā, veidojot apliecības fonu;
- f) standartkrāsas:
 - zilā: pantoņa reflektoriski zila,
 - dzeltenā: pantoņa dzeltena;

- g) papildinformācija vai medicīniski lietošanas ierobežojumi, ko kodu veidā noteikusi kompetentā iestāde saskaņā ar II pielikumu.

Par kodiem, balstoties uz Aģentūras ieteikumu, lemj Komisija saskaņā ar 32. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

3. SERTIFIKĀTS

Sertifikātā jāietver šāda informācija:

- a) turētāja uzvārds;
- b) turētāja vārds(-i);
- c) turētāja dzimšanas datums un vieta;
- d) — sertifikāta izdošanas datums,
— sertifikāta derīguma termiņš,
— izsniedzējas iestādes nosaukums,
— atsauces numurs, ko darbiniekam piešķīris darba devējs (var nenorādīt);
- e) apliecības numurs, kas nodrošina piekļuvi valsts reģistram;
- f) turētāja fotogrāfija;
- g) turētāja paraksts;
- h) turētāja pastāvīgās dzīvesvietas vai pasta adrese (var nenorādīt);
- i) tā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja nosaukums un adrese, kuros vilciena vadītājam ir atļauts vadīt vilcienus;
- j) kategorija, kurai atbilst sertifikāta turētāja tiesības vadīt vilcienu;
- k) ritošā sastāva veids vai veidi, ko sertifikāta turētājs ir tiesīgs vadīt;
- l) infrastruktūras, kurā sertifikāta turētājs ir tiesīgs vadīt vilcienu;
- m) jebkura cita informācija vai ierobežojumi;
- n) valodu prasmes.

4. OBLIGĀTIE DATI, KAM JĀIETILPST VALSTS REĢISTROS

- a) Dati par apliecību:

Visi apliecībā minētie dati un dati, kas attiecas uz 11. un 16. pantā minētajām prasībām.

- b) Dati par sertifikātu:

Visi sertifikātā minētie dati un dati, kas attiecas uz 12., 13. un 16. pantā minētajām prasībām.

II PIELIKUMS

MEDICĪNISKĀS PRASĪBAS

1. VISPĀRĒJAS PRASĪBAS

1.1. Vadītāji nedrīkst ciest no jebkāda veida veselības traucējumiem vai lietot medikamentus, narkotikas vai vielas, kas varētu izraisīt:

- pēkšņu samaņas zudumu,
- uzmanības vai koncentrēšanās spēju mazināšanos,
- pēkšņu darbnespēju,
- līdzsvara vai koordinācijas zudumu,
- ievērojamu pārvietošanās spēju ierobežojumu.

1.2. Redze

Attiecībā uz redzi jāatbilst šādām prasībām:

- redzes asums ar vai bez redzes uzlabošanas līdzekļiem: 1,0; vismaz 0,5 acij ar pasliktinātu redzes spēju,
- maksimālais redzi koriģējošu lēcu stiprums: hipermetropijai + 5/miopijai – 8. Atkāpes ir pieļaujamas izņēmuma gadījumos un pēc acu ārsta atzinuma saņemšanas. Tad ārsts pieņem lēmumu,
- redze tuvumā un vidējā attālumā: pietiekama, ar vai bez redzes uzlabošanas līdzekļiem,
- atļautas kontaktlēcas un brilles, ko regulāri pārbauda speciālists,
- normāla krāsu redze: izmantot atzītu testu, piemēram, Išihara krāsu atšķiršanas tabulas, kā arī, ja nepieciešams, citu atzītu testu,
- redzes lauks: pilns,
- redze abām acīm: efektīva; nav obligāta, ja persona ir pietiekami pielāgojusies un tai ir pietiekamas kompensējošas spējas. Tikai tad, ja tā zaudējusi binokulāro redzi pēc tam, kad sākusi strādāt,
- binokulārā redze: efektīva,
- krāsu signālu atpazīšana: pārbaude būs balstīta tikai uz krāsu, nevis salīdzināmo atšķirību atpazīšanu,
- kontrastjutība: laba,
- nav progresējošu redzes saslimšanu,
- lēcu implantī, keratomijas un keratektomijas ir atļautas tikai, ja tās pārbauda reizi gadā vai ārsta noteiktajos intervālos,
- spēja paciest apžilbināšanu,
- nav atļauts lietot krāsainās kontaktlēcas un fotohromatiskās lēcas. Drīkst lietot lēcas ar UV staru aizsargfiltru.

1.3. Dzirdes un runas prasības

Pietiekama, audiogrammas apstiprināta dzirde, t. i.:

- pietiekami laba dzirde, lai varētu sarunāties pa telefonu, kā arī sadzirdēt brīdinājuma skaņas un radio ziņojumus.

Kā pamatnostādnes nosaka šādas vērtības:

- dzirdes nepietiekamība nedrīkst pārsniegt 40 dB 500 un 1 000 Hz frekvencē,
- dzirdes nepietiekamība nedrīkst pārsniegt 45 dB 2 000 Hz frekvencē ausij ar pasliktinātu skaņas plūsmas vadītspēju,
- nekādas vestibulārā aparāta anomālijas,
- nekādi hroniski runas defekti (spēja nodot ziņojumus skaļā un skaidrā balsī),
- dzirdes aparātu lietošana ir atļauta īpašos gadījumos.

1.4. Grūtniecība

Nepanesamības vai patoloģijas gadījumos grūtniecība jāuzskata par iemeslu pagaidu atbrīvošanai no vilciena vadītāju pienākumu pildīšanas. Jāpiemēro tiesiskās normas, kas aizsargā transportlīdzekļu vadītājas – grūtnieces.

2. PĀRBAUDES OBLIGĀTAIS SATURS PIRMS NORĪKOŠANAS DARBĀ

2.1. Medicīniskā izmeklēšana:

- vispārējā medicīniskā izmeklēšana,
- sensoro funkciju pārbaude (redze, dzirde, krāsu uztvere),
- asins vai urīna analīzes, tostarp, lai noteiktu cukura diabētu, ciktāl tās nepieciešamas, lai novērtētu pretendenta fiziskās spējas,
- elektrokardiogramma (EKG) miera stāvoklī,
- analīzes, lai noteiktu psihotropu vielu, piemēram, narkotiku vai psihotropu medikamentu vai pārmērīgu alkohola klātbūtni organismā, kas liek apšaubīt personas piemērotību darbam,
- kognitīvās spējas: uzmanība un koncentrēšanās spējas; atmiņa; uztvere; spriestspēja,
- komunikācijas spēja,
- psihomotorās spējas: reakcijas ātrums, roku kustību koordinācija.

2.2. Arodpsiholoģiskās pārbaudes

Arodpsiholoģisko pārbaūžu mērķis ir palīdzēt norīkot darbā un vadīt personālu. Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, izmeklēšanas gaitā ir jāpārbauda, vai pretendentam nav atklātu arodpsiholoģisku trūkumu, īpaši attiecībā uz rīcībspēju, vai citu būtisku, personību ietekmējošu faktoru, kas var kavēt pilnvērtīgi un droši pildīt pienākumus.

3. PERIODISKĀS IZMEKLĒŠANAS PĒC NORĪKOŠANAS DARBĀ

3.1. Biežums

Medicīniskās izmeklēšanas (par fizisko piemērotību) jāveic vismaz reizi trīs gados līdz 55 gadu vecumam, pēc tam katru gadu.

Saskaņā ar 20. pantu akreditētam vai atzītam ārstam jāpalielina pārbažu biežums, ja tas nepieciešams darbinieka veselības stāvokļa dēļ.

Neskarot 16. panta 1. punktu, attiecīgu medicīnisku izmeklēšanu jāveic, ja ir pamats bažām, ka apliecības vai sertifikāta turētājs vairs neatbilst II pielikuma 1. iedaļā noteiktajām prasībām.

Fiziskā piemērotība jāpārbauda regulāri un pēc ikviena nelaimes gadījuma darbā. Saskaņā ar 20. pantu akreditēts vai atzīts ārsts var nolemt veikt papildu medicīniskās pārbaudes, jo īpaši pēc vismaz 30 dienu slimības atvaļinājuma. Darba devējam ir jālūdz saskaņā ar 20. pantu atzītam vai akreditētam ārstam pārbaudīt vilciena vadītāja fizisko piemērotību, ja darba devējam ir jāatsauc vilciena vadītājs no pienākumu veikšanas drošības apsvērumu dēļ.

3.2. Periodisko medicīnisko izmeklēšanu obligātais saturs

Ja vadītājs atbilst kritērijiem, kas noteikti pirms norīkošanas darbā veicamajai izmeklēšanai, periodiskajās pārbaudēs obligāti jāiekļauj:

- vispārējā medicīniskā izmeklēšana,
- sensoro funkciju pārbaude (redze, dzirde, krāsu uztvere),
- asins vai urīna analīzes, lai noteiktu cukura diabētu un pārējos klīniskajā izmeklēšanā norādītos priekšnoteikumus,
- narkotiku klātbūtnes pārbaudes, ja šīs vielas uzrādītas klīniskajā izmeklēšanā.

Vilcienu vadītājiem pēc 40 gadu vecuma papildus jāveic EKG miera stāvoklī.

*III PIELIKUMS***APMĀCĪBU METODE**

Jābūt labam līdzsvaram starp teorētisko apmācību (apmācība klasē un uzskates līdzekļi) un praktisko apmācību (pieredze darba vietā, vilciena vadīšana ar uzraudzību un bez tās maršrutos, ko izmanto tikai apmācību nolūkos).

Datorizētas apmācības ir pieļaujamas, individuāli apgūstot darbības noteikumus, signalizēšanas situācijas u. c.

Simulatoru izmantošana, lai gan nav obligāta, var būt noderīga efektīvās vilcienu vadītāju apmācībās; tie ir īpaši noderīgi apmācībām anormālos darba apstākļos vai attiecībā uz noteikumiem, ko reti piemēro. Tiem ir īpaša priekšrocība sniegt audzēkņiem iespēju apgūt praksē lietas, kurām nevar sagatavot reālajos apstākļos. Principā jāizmanto jaunākās paaudzes simulatori.

Attiecībā uz maršruta zināšanu apguvi vēlāmākā metode ir tāda, ja vilciena vadītājs pavada citu vilciena vadītāju vairākos braucienos pa maršrutu gan dienas, gan nakts laikā. Kā alternatīvu apmācību metodi cita starpā var izmantot video ierakstus, kuros redzams maršruts no vilciena vadītāja kabīnes.

IV PIELIKUMS

VISPĀRĒJĀS PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS UN PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ APLIECĪBU

Vispārīgo apmācību mērķi ir šādi:

- apgūt zināšanas un procedūras, kas attiecas uz dzelzceļa tehnoloģijām, tostarp drošības principus un ekspluatācijas noteikumu jēgu,
- apgūt zināšanas un procedūras par riskiem, kas saistīti ar dzelzceļa ekspluatāciju un dažādiem līdzekļiem, ko izmanto šo risku novēršanā,
- apgūt zināšanas un procedūras par viena vai vairāku dzelzceļa ekspluatācijas režīmu pamatprincipiem,
- apgūt zināšanas un procedūras attiecībā uz vilcieniem, to sastāvu un tehniskajām prasībām vilces vienībām, preču vagoniem, pasažieru vagoniem un pārējam ritošajam sastāvam.

Vilcienu vadītājiem jo īpaši jāspēj:

- izprast darbam vilciena vadītāja profesijā nepieciešamās konkrētās prasības, to nozīmi, kā arī profesionālās un personiskās prasības (ilgas darba stundas, prombūtne no mājām u. c.),
- ievērot personāla drošības noteikumus,
- atpazīt ritošo sastāvu,
- zināt un precīzi pielietot darba metodi,
- pārzināt standarta un ekspluatācijas dokumentus (procedūru rokasgrāmatu un dzelzceļa līniju rokasgrāmatu saskaņā ar ekspluatācijas SITS, vadītāja rokasgrāmatu, tehniskās palīdzības rokasgrāmatu u. c.),
- iemācīties rīkoties atbilstoši svarīgiem ar drošību saistītiem uzdevumiem,
- pārzināt procedūras, kas piemērojamas negadījumos ar cietušajiem,
- vispārīgi pārzināt ar dzelzceļa ekspluatāciju saistītās iespējamās briesmas,
- zināt satiksmes drošību noteicošos principus,
- piemērot elektrotehnoloģijas pamatprincipus.

V PIELIKUMS

PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS PAR RITOŠO SASTĀVU UN PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ SERTIFIKĀTU

Pēc speciālām apmācībām par ritošo sastāvu pabeigšanas vilcienu vadītājiem jāprot veikt šādus uzdevumus.

1. TESTI UN PĀRBAUDES PIRMS ATIEŠANAS

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- apkopot dokumentāciju un sagādāt vajadzīgās iekārtas,
- pārbaudīt vilces vienības stāvokli,
- vilces vienībā pārbaudīt dokumentos ierakstīto informāciju,
- veicot īpašas pārbaudes un testus, pārliecināties, vai vilces vienība spēj nodrošināt nepieciešamo vilcēj spēku un vai darbojas drošības ierīce,
- nododot lokomotīvi vai sākot reisu, pārbaudīt, vai noteiktās aizsardzības un drošības iekārtas ir pieejamas un darbojas,
- veikt jebkādu ikdienas profilaktisko apkopi.

2. ZINĀŠANAS PAR RITOŠO SASTĀVU

Lai vadītu lokomotīvi, vilcienu vadītājam jāpārzina visas tā rīcībā esošās vadības un uztveršanas ierīces, jo īpaši tās, kas saistītas ar:

- vilci,
- bremzēšanu,
- satiksmes drošību.

Lai atklātu un konstatētu ritošā sastāva bojājumu vietas, ziņotu par tām un noteiktu, kas ir nepieciešams to remontam, un atsevišķos gadījumos veiktu remontu, vilcienu vadītājam jāpārzina:

- mehāniskā uzbūve,
- balstiekārtas un atkabināšanas un sakabināšanas iekārtas,
- ritošā daļa,
- drošības iekārtas,
- degvielas tvertnes, degvielas padeves sistēma, izplūdes iekārta,
- ritošā sastāva iekšpusē un ārpusē marķējuma nozīme, jo īpaši to simbolu nozīme, kurus lieto bīstamu preču pārvadāšanā,
- reisu reģistrācijas sistēmas,
- elektriskās un pneimatiskās shēmas,
- pantogrāfs un augstsprieguma shēmas,
- sakaru iekārta (radio saziņai starp zemes staciju un vilcienu u. c.),
- reisu kārtība,

- ritošā sastāva sastāvdaļas, to pielietojums, kā arī īpašs vagonu aprīkojums, jo īpaši sistēma vilciena apturēšanai, atverot bremžu caurulīti,
- bremžu sistēma,
- vilcējiem raksturīgās detaļas,
- vilces ķēde, dzinēji un transmisija.

3. BREMŽU PĀRBAUDE

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- pirms atiešanas pārbaudīt un aprēķināt, vai vilciena bremzēšanas jauda atbilst tai bremzēšanas jaudai, kāda nepieciešama dzelzceļa līnijā saskaņā ar transportlīdzekļa dokumentāciju,
- ja vajadzīgs, pirms atiešanas, palāides laikā un braukšanas laikā pārbaudīt vilces vienības un vilciena bremžu sistēmas dažādu elementu darbību.

4. VILCIENA EKSPLUATĀCIJAS REŽĪMS UN MAKSIMĀLAIS ĀTRUMS SAISTĪBĀ AR DZELZCEĻA LĪNIJAS RAKSTURLIELUMIEM

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- ņemt vērā pirms atiešanas saņemto informāciju,
- noteikt vilciena vadīšanas veidu un maksimālo ātrumu, pamatojoties uz tādiem mainīgajiem lielumiem kā ātruma ierobežojumi, klimatiskie apstākļi vai jebkādas signalizācijas izmaiņas.

5. VILCIENA VADĪŠANA, NEBOJĀJOT IEKĀRTAS VAI RITOŠO SASTĀVU

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- izmantot visas pieejamās vadības sistēmas saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem,
- iedarbināt vilcienu, ņemot vērā adhēziju un jaudas ierobežojumus,
- pielietot bremzes, lai samazinātu ātrumu un apturētu vilcienu, ņemot vērā ritošā sastāva un iekārtu stāvokli.

6. BOJĀJUMI

Vilcienu vadītājiem:

- jāspēj pamanīt vilciena darbībai neraksturīgas iezīmes,
- jāspēj pārbaudīt vilcienu un noteikt bojājumu pazīmes, izšķirt tās un reaģēt atbilstīgi to salīdzinošajai nozīmei un mēģināt tās novērst, vienmēr piešķirot prioritāti dzelzceļa satiksmes un cilvēku drošībai,
- jāpārzina pieejamie aizsardzības un sakaru līdzekļi.

7. EKSPLUATĀCIJAS STARPGADĪJUMI UN NELAIMES GADĪJUMI, UGUNSGRĒKI UN NELAIMES GADĪJUMI AR CIETUŠAJIEM

Vilcienu vadītājiem:

- jāspēj veikt pasākumus, lai aizsargātu vilcienu un izsauktu palīdzību, ja nelaimes gadījumā cietuši vilcienā esošie cilvēki,
- jāspēj noteikt, vai vilciens pārvadā bīstamas preces, kā arī noteikt to atrašanās vietu, vadoties pēc vilciena dokumentācijas un vagonu sarakstiem,
- jāpārzina procedūras, kas saistītas ar vilciena evakuāciju avārijas gadījumā.

8. NOSACĪJUMI BRAUCIENA TURPINĀŠANAI PĒC STARPGADĪJUMA, KAS SAISTĪTS AR RITOŠO SASTĀVU

Pēc starpgadījuma vadītājam ir jāspēj novērtēt, vai transportlīdzeklis var turpināt ceļu un ar kādiem nosacījumiem to var darīt, lai pēc iespējas drīz par šiem nosacījumiem informētu infrastruktūras pārvaldītāju.

Vadītājam ir jāspēj noteikt, vai pirms ceļa turpināšanas ekspertam būtu jāveic vilciena novērtējums.

9. VILCIENA APSTĀDINĀŠANA

Vilcienu vadītājiem jāspēj veikt pasākumus, lai nodrošinātu to, ka vilciens vai tā daļas pēkšņi neiedarbojas vai nesakustas pat vissarežģītākajos apstākļos.

Turklāt vadītājiem ir jāzina, kā apstādināt vilcienu vai tā daļas, ja tas ir pēkšņi sakustējies.

VI PIELIKUMS

PROFESIONĀLĀS ZINĀŠANAS PAR INFRASTRUKTŪRU UN PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ SERTIFIKĀTU

Jautājumi, kas saistīti ar infrastruktūru

1. BREMŽU PĀRBAUDE

Vilcienu vadītājiem jāspēj pirms atiešanas pārbaudīt un aprēķināt, vai vilciena bremsēšanas jauda atbilst tai bremsēšanas jaudai, kāda nepieciešama dzelzceļa līnijā saskaņā ar transportlīdzekļa dokumentāciju.

2. EKSPLOATĀCIJAS VEIDS UN VILCIENA MAKSIMĀLAIS ĀTRUMS SASKAŅĀ AR DZELZCEĻA LĪNIJAS RAKSTURLIELUMIEM

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- ņemt vērā saņemto informāciju, piemēram, ātruma ierobežojumus vai signalizācijas izmaiņas,
- noteikt vilciena vadīšanas veidu un maksimālo ātrumu, ņemot vērā dzelzceļa līnijas raksturlielumus.

3. DZELZCEĻA LĪNIJAS PĀRZINĀŠANA

Vilcienu vadītājiem jāparedz iespējamās problēmas un atbilstīgi jāreaģē saskaņā ar drošības un citiem izpildes noteikumiem, piemēram, precizitāti un ekonomiskajiem aspektiem. Tāpēc viņiem pilnībā jāpārzina dzelzceļa līnijas un objekti savā maršrutā, kā arī jebkurā iepriekš apstiprinātā līdzvērtīgā maršrutā.

Būtiski ir šādi elementi:

- ekspluatācijas nosacījumi (sliežu ceļu maiņa, vienvirziena ceļš u. c.),
- maršruta pārbaudes veikšana un attiecīgo dokumentu izskatīšana,
- attiecīgajam braukšanas veidam piemēroto sliežu ceļu noteikšana,
- piemērojamie satiksmes noteikumi un signalizācijas sistēmu nozīme,
- ekspluatācijas režīms,
- bloku sistēma un ar to saistītie noteikumi,
- staciju nosaukumi, kā arī staciju un signālposteņu atrašanās vietas un to attālumi, lai atbilstīgi pielāgotu braukšanas veidu,
- signalizācija par dažādu ekspluatācijas vai energoapgādes sistēmu maiņu,
- ātruma ierobežojumi dažādām vilcienu kategorijām, ko ekspluatē vilciena vadītājs,
- topogrāfiskā struktūra,
- īpaši bremsēšanas nosacījumi, piemēram, dzelzceļa līnijās ar stāvu nogāzi,
- īpašas ekspluatācijas īpatnības: īpaši signāli, zīmes, atiešanas nosacījumi u. c.

4. DROŠĪBAS NOTEIKUMI

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- iedarbināt vilcienus pēc visu paredzēto nosacījumu izpildes (vilcienu saraksts, izbraukšanas pavēle vai signāls, signālu ieslēgšana vajadzības gadījumā u. c.),
- ievērot signālus sliežu ceļa malā un vadītāja kabīnē, nekavējoties tos izprast un nekļūdīgi rīkoties saskaņā ar norādījumiem,
- nodrošināt drošu vilciena vadību saskaņā ar īpašiem ekspluatācijas režīmiem: ievērot īpašu režīmu, ja tas noteikts instrukcijās, kā arī pagaidu ātruma ierobežojumus, braukšanu pretējā virzienā, atļauju braukt garām signāliem briesmu gadījumā, pārslēgšanas operācijas, pagriezienus, noteikumus braucot cauri būvlaukumiem u. c.,
- ievērot plānotās vai papildu pieturas un, ja nepieciešams, šo pieturu laikā veikt pasažieriem nepieciešamās papildu darbības, proti, atvērt un aizvērt durvis.

5. VILCIENA VADĪŠANA

Vilcienu vadītājiem nepieciešams:

- jebkurā brīdī zināt vilciena pozīciju uz dzelzceļa līnijas,
- pielietot bremzes, lai samazinātu ātrumu un apturētu vilcienu, ņemot vērā ritošā sastāva un iekārtu stāvokli,
- pielāgot vilciena vadīšanu saskaņā ar grafiku un saņemtajām energotaupības pavēlēm, ņemot vērā vilces vienības, vilciena, dzelzceļa līnijas un vides raksturlielumus.

6. BOJĀJUMI

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- pamanīt, ciktāl to atļauj vilciena ekspluatācija, infrastruktūrai vai videi neraksturīgas iezīmes attiecībā uz signāliem, sliežu ceļiem, energoapgādi, pārmijām, sliežu ceļa apkārtni, pārējo satiksmi,
- zināt noteiktus attālumus, lai izvairītos no šķēršļiem,
- iespējami īsā laikā ziņot infrastruktūras pārvaldītājam par pamanīto bojājumu vietu un veidu, pārliedzinoties, ka informācija ir pareizi saprasta,
- ņemot vērā infrastruktūru, kad vien tas nepieciešams, nodrošināt vai veikt pasākumus, lai nodrošinātu satiksmes un cilvēku drošību.

7. EKSPLUATĀCIJAS STARPGADĪJUMI UN NELAIMES GADĪJUMI, UGUNSGRĒKI UN NELAIMES GADĪJUMI AR CIETUŠAJIEM

Vilcienu vadītājiem jāspēj:

- veikt pasākumus, lai aizsargātu vilcienu un izsauktu palīdzību, ja nelaimes gadījumā cietuši cilvēki,
- noteikt nepieciešamo vilciena pieturvietu ugunsgrēka gadījumā un, ja nepieciešams, palīdzēt evakuēt pasažierus,
- iespējami īsā laikā sniegt noderīgu informāciju par ugunsgrēku, ja vilciena vadītājs viens pats nespēj kontrolēt uguns izplatību,
- iespējami īsā laikā šos nosacījumus paziņot infrastruktūras pārvaldītājam,
- novērtēt, vai infrastruktūra ļauj transportlīdzeklim turpināt ceļu un ar kādiem nosacījumiem to var darīt.

8. VALODAS PRASMJU PĀRBAUDES

Vilcienu vadītājiem, kam jāsažinās ar infrastruktūras pārvaldītāju būtiskos drošības jautājumos, jābūt attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja norādītās valodas prasmēm. Darbinieku valodas prasmēm jābūt tādā līmenī, lai viņi varētu aktīvi un efektīvi sazināties ikdienas, sarežģītās un ārkārtas situācijās.

Viņiem jāprot pielietot ekspluatācijas SITS aprakstītā ziņojumu un sazināšanās metode. Vadītājiem jāspēj sazināties atbilstoši šajā tabulā norādītajam 3. līmenim:

Valodas un saziņas līmenis

Mutisko saziņu var iedalīt piecos līmeņos:

Līmenis	Apraksts
5	<ul style="list-style-type: none"> — spēj mainīt runas veidu atkarībā no sarunu partnera — spēj izteikt viedokli — spēj vienoties — spēj pārliecināt — spēj dot padomu
4	<ul style="list-style-type: none"> — spēj risināt pilnīgi neparedzamas situācijas — spēj izteikt pieņēmumus — spēj izteikt argumentētu viedokli
3	<ul style="list-style-type: none"> — spēj risināt praktiskas situācijas, kurās ietilpst neparedzēti elementi — spēj aprakstīt — spēj uzturēt vienkāršu sarunu
2	<ul style="list-style-type: none"> — spēj risināt vienkāršas praktiskas situācijas — spēj uzdot jautājumus — spēj atbildēt uz jautājumiem
1	<ul style="list-style-type: none"> — spēj runāt, izmantojot iemācītus teikumus

VII PIELIKUMS

PĀRBAUŽU BIEŽUMS

Periodisko pārbažu minimālais biežums ir šāds:

- a) valodu zināšanas (personām, kurām tā nav dzimtā valoda): reizi trīs gados vai ik reizi pēc vairāk nekā gadu ilgas prombūtnes;
 - b) zināšanas par infrastruktūru (tostarp zināšanas par maršrutu un ekspluatācijas noteikumiem): reizi trīs gados vai ik reizi pēc vairāk nekā gadu ilgas prombūtnes no attiecīgā maršruta;
 - c) zināšanas par ritošo sastāvu: reizi trīs gados.
-