

Jurnalul Oficial

al Uniunii Europene

L 315

Ediția
în limba română

Legislație

Anul 50

3 decembrie 2007

Cuprins

I Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului** 1
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar** 14
- ★ **Regulamentul (CE) nr. 1372/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 577/98 al Consiliului privind organizarea unei anchete prin sondaj asupra forței de muncă din Comunitate ⁽¹⁾** 42

DIRECTIVE

- ★ **Directiva 2007/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare** 44
- ★ **Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar** 51

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

Preț: 18 EUR

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 octombrie 2007

privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor
(CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 71 și 89,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Articolul 16 din tratat confirmă locul ocupat de serviciile de interes economic general în rândul valorilor comune ale Uniunii.

(2) Articolul 86 alineatul (2) din tratat prevede că întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și, în special, normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate.

(3) Articolul 73 din tratat constituie *lex specialis* în raport cu articolul 86 alineatul (2). Acest articol stabilește normele aplicabile compensării obligațiilor de serviciu public din transportul terestru.

(4) Principalele obiective ale Cărții albe a Comisiei din 12 septembrie 2001, „Politica europeană în domeniul transportului pentru anul 2010: momentul deciziei”, sunt: garantarea unor servicii de transport de călători sigure, eficiente și de o înaltă calitate prin intermediul concurenței reglementate, garantând în același timp transparența și buna funcționare a serviciilor publice de transport de călători, luând în considerare factorii sociali, de mediu și de dezvoltare regională, sau oferirea de condiții tarifare specifice anumitor categorii de călători, cum ar fi pensionarii, și eliminarea disparităților între întreprinderile de transport din diferite state membre care pot da naștere unor denaturări substanțiale ale concurenței.

(5) În prezent, multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Autoritățile competente ale statelor membre trebuie să poată acționa pentru a se asigura că asemenea servicii sunt prestate. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor. În cazul în care statele membre decid, în conformitate cu prezentul regulament, să excludă anumite norme generale din domeniul de aplicare al acestuia, ar trebui să se aplice regimul general privind ajutoarele de stat.

⁽¹⁾ JO C 195, 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ JO C 192, 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 14 noiembrie 2001 (JO C 140 E, 13.6.2002, p. 262), Poziția comună a Consiliului din 11 decembrie 2006 (JO C 70 E, 27.3.2007, p. 1) și Poziția Parlamentului European din 10 mai 2007. Decizia Consiliului din 18 septembrie 2007.

- (6) Multe state membre au adoptat reglementări care prevăd atribuirea de drepturi exclusive și de contracte de servicii publice cel puțin pe o parte a pieței lor de transporturi publice, în temeiul unor proceduri de atribuire transparente și competitive echitabile. În consecință, schimburile comerciale dintre statele membre s-au dezvoltat în mod semnificativ, și o serie de operatori de servicii publice oferă în prezent servicii publice de transport de călători în mai multe state membre. Cu toate acestea, evoluțiile reglementărilor naționale au dus la disparități între procedurile aplicate și au generat insecuritate juridică în ceea ce privește drepturile operatorilor de servicii publice și obligațiile autorităților competente. Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ⁽¹⁾ nu reglementează modul în care urmează să fie atribuite contractele de servicii publice în Comunitate și, în special, circumstanțele în care acestea ar trebui să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire. Ar fi, prin urmare, necesară o actualizare a cadrului juridic comunitar.
- (7) Studiile efectuate și experiența statelor membre în care există de mai mulți ani concurență în sectorul transporturilor publice arată că, în condițiile existenței unor garanții corespunzătoare, introducerea unei concurențe reglementate între operatori duce la servicii mai atractive și mai inovatoare la costuri mai scăzute și că acest lucru nu este susceptibil să împiedice îndeplinirea sarcinilor speciale atribuite operatorilor de servicii publice. Această abordare a fost confirmată de Consiliul European în cadrul așanumitului Proces de la Lisabona din 28 martie 2000, care a invitat Comisia, Consiliul și statele membre să „acelereze liberalizarea în domeniul cum ar fi ... transportul”, în conformitate cu competențele lor respective.
- (8) Ar trebui să se permită ca piețele transportului de călători care fac obiectul unei dereglementări și în cadrul cărora nu există drepturi exclusive să își păstreze caracteristicile și modul de funcționare, în măsura în care acestea sunt compatibile cu cerințele tratatului.
- (9) Pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și alege în mod liber operatorii de servicii publice, ținând seama de interesele întreprinderilor mici și mijlocii, în condițiile prevăzute în prezentul regulament. Pentru a garanta aplicarea principiilor transparenței, egalității de tratament privind operatorii aflați în concurență și proporționalității, atunci când sunt acordate compensații sau drepturi exclusive este esențial ca un contract de servicii publice încheiat între autoritatea competentă și operatorul de servicii publice ales să definească
- natura obligațiilor de serviciu public și retribuirea convenită. Forma sau denumirea contractului poate varia în conformitate cu sistemele juridice ale statelor membre.
- (10) Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile publice de transport de călători pe căi navigabile interioare, nu se consideră oportun ca prezentul regulament să reglementeze atribuirea contractelor de servicii publice în domeniul specific respectiv. Prin urmare, organizarea serviciilor publice de transport de călători pe căi navigabile interioare și, în măsura în care nu sunt reglementate de prevederi specifice ale dreptului comunitar, pe apele maritime naționale este supusă respectării principiilor generale ale tratatului, cu excepția cazului în care statele membre decid să aplice prezentul regulament respectivelor domenii specifice. Dispozițiile prezentului regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare și pe ape maritime naționale într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători.
- (11) Contrar Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, al cărui domeniu de aplicare include și serviciile de transport de marfă, nu se consideră oportun ca prezentul regulament să reglementeze atribuirea de contracte de servicii publice în domeniul specific respectiv. Prin urmare, la trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, organizarea serviciilor de transport de marfă ar trebui să fie supusă respectării principiilor generale ale tratatului.
- (12) Din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private. Prezentul regulament se bazează pe principiul neutralității în ceea ce privește regimul proprietății menționat la articolul 295 din tratat, pe principiul dreptului statelor membre de a defini serviciile de interes economic general menționat la articolul 16 din tratat, precum și pe principiile subsidiarității și proporționalității menționate la articolul 5 din tratat.
- (13) Unele servicii, legate adesea de o infrastructură anume, sunt exploatate în principal datorită interesului istoric sau turistic pe care îl prezintă. Având în vedere faptul că scopul acestor exploatare este vădit diferit de prestarea transportului public de călători, nu este, prin urmare, necesar ca acestea să fie reglementate de normele și procedurile care se aplică în cazul obligațiilor de serviciu public.
- (14) În cazul în care autoritățile competente răspund de organizarea rețelei publice de transport, în afară de exploatarea efectivă a serviciului de transport, acest lucru poate să includă o gamă întreagă de alte activități și obligații pe care autoritățile competente trebuie să aibă libertatea fie de a le îndeplini ele însele, fie de a le încredința, în tot sau în parte, unui terț.

(1) JO L 156, 28.6.1969, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 (JO L 169, 29.6.1991, p. 1).

- (15) Contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență. Pentru a reduce la minimum denaturarea concurenței, protejând în același timp calitatea serviciilor, contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. Prolungirea unor astfel de contracte ar putea să se facă sub rezerva unei confirmări pozitive din partea utilizatorilor. În acest context, este necesar să se prevadă prelungirea contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial, în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și în cazul regiunilor ultraperiferice astfel cum sunt menționate la articolul 299 din tratat, din cauza caracteristicilor și a constrângerilor speciale ale acestora. În plus, în cazul în care un operator de servicii publice investește în infrastructură sau în material rulant și în vehicule care au caracter excepțional, în sensul că ambele implică fonduri însemnate, și cu condiția ca respectivul contract să fie atribuit în urma unei proceduri competitive echitabile de atribuire, ar trebui să poată fi acordată o prelungire pe termen chiar mai lung.
- (16) În cazul în care încheierea unui contract de servicii publice poate duce la schimbarea operatorului de servicii publice, ar trebui ca autoritățile competente să poată cere operatorului de servicii publice ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități⁽¹⁾. Directiva menționată nu împiedică statele membre să protejeze alte condiții privind transferul drepturilor angajaților decât cele reglementate prin Directiva 2001/23/CE și, ca urmare, dacă este cazul, să țină seama de standardele sociale stabilite de actele cu putere de lege și de actele administrative naționale, sau de contractele colective, ori de acordurile încheiate între partenerii sociali.
- (17) În conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a institui criterii sociale și calitative menite să mențină și să ridice standardele de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu, cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, securitatea pasagerilor și a angajaților, precum și obligațiile aferente contractului colectiv și alte norme și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este prestat serviciul. Pentru a asigura condiții concurențiale transparente și comparabile între operatori și pentru a evita riscul de dumping social, autoritățile competente ar trebui să aibă dreptul să impună standarde de calitate specifice în domeniul social și al serviciilor.
- (18) Sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, orice autoritate locală sau, în absența acesteia, orice autoritate națională poate decide să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire. Cu toate acestea, pentru a asigura condiții de concurență echitabile, această opțiune de prestare proprie trebuie să fie strict controlată. Autoritatea competentă sau grupul de autorități competente care oferă servicii publice integrate de transport de călători, în mod colectiv sau prin intermediul membrilor săi, ar trebui să exercite controlul necesar. De asemenea, unei autorități competente care prestează propriile servicii de transport sau unui operator intern ar trebui să i se interzică participarea la procedurile competitive de atribuire în afara teritoriului autorității respective. Autoritatea care deține controlul asupra operatorului intern respectiv ar trebui să poată să îi interzică operatorului respectiv participarea la procedurile competitive de atribuire organizate pe teritoriul său. Restricțiile cu privire la activitățile unui operator intern nu aduc atingere posibilității de a atribui direct contracte de servicii publice în cazurile în care acestea vizează transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, cum ar fi metroul sau tramvaiele. Mai mult, atribuirea directă de contracte de servicii publice pentru transportul feroviar greu nu împiedică autoritățile competente să atribuie unui operator intern contracte de servicii publice pentru servicii publice de transport de călători cu alte moduri de transport pe șine, cum ar fi metroul sau tramvaiul.
- (19) Subcontractarea poate contribui la un transport în comun pentru călători mai eficient și face posibilă participarea întreprinderilor, altele decât operatorul de servicii publice cărui i-a fost acordat contractul de servicii publice. Cu toate acestea, în scopul utilizării optime a fondurilor publice, autoritățile competente ar trebui să fie în măsură să stabilească modalitatea de subcontractare a serviciilor lor publice de transport de călători, în special în cazul serviciilor prestate de către un operator intern. Mai mult, subcontractanților nu ar trebui să li se interzică participarea la proceduri competitive de atribuire pe teritoriul oricărei autorități competente. Selecția unui subcontractant de către autoritatea competentă sau operatorul intern al acesteia trebuie să fie realizată în conformitate cu dreptul comunitar.
- (20) În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament. În special, dispozițiile prezentului regulament nu aduc atingere obligațiilor care revin autorităților publice în temeiul directivelor privind atribuirea de contracte de achiziții publice, în cazul în care contractele respective de servicii publice se înscriu în domeniul de aplicare al acestor directive.

(¹) JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

- (21) Ar trebui garantată protecția juridică efectivă nu numai pentru atribuirea de contracte ce intră în domeniul de aplicare al Directivei 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale ⁽¹⁾ și al Directivei 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii ⁽²⁾, ci și pentru alte contracte atribuite în temeiul prezentului regulament. O procedură efectivă privind căile de atac este necesară și ar trebui să fie comparabilă, după caz, cu procedurile relevante prevăzute în Directiva 89/665/CEE a Consiliului din 21 decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind aplicarea procedurilor care vizează căile de atac față de atribuirea contractelor de achiziții publice de produse și a contractelor publice de lucrări ⁽³⁾ și în Directiva 92/13/CEE a Consiliului din 25 februarie 1992 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative referitoare la aplicarea normelor comunitare cu privire la procedurile de achiziții publice ale entităților care desfășoară activități în sectoarele apei, energiei, transporturilor și telecomunicațiilor ⁽⁴⁾.
- (22) Unele invitații de participare la procedura competitivă de atribuire fac necesare definirea și descrierea unor sisteme complexe de către autoritățile competente. De aceea, aceste autorități ar trebui să fie împuternicite ca, atunci când atribuie contracte în astfel de cazuri, să negocieze detaliile respective cu unii sau cu toți potențialii operatori de serviciu public, după ce ofertele au fost depuse.
- (23) Invitațiile de participare în vederea atribuirii de contracte de servicii publice nu ar trebui să fie obligatorii în cazurile în care contractele se referă la sume sau distanțe mici. În acest sens, sumele sau distanțele mai mari ar trebui să permită autorităților competente să țină seama de interesele speciale ale întreprinderilor mici și mijlocii. Autorităților competente nu ar trebui să li se permită să divizeze contractele sau rețelele, pentru a evita organizarea unei proceduri competitive de atribuire.
- (24) În cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să introducă măsuri de urgență pe termen scurt, până la atribuirea unui nou contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului regulament.
- (25) Transportul public feroviar de călători prezintă aspecte specifice legate de volumul investițiilor și de costurile infrastructurii. În martie 2004, Comisia a prezentat o propunere de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽⁵⁾, astfel încât să garanteze accesul tuturor întreprinderilor feroviare comunitare la infrastructura tuturor statelor membre în scopul exploatării serviciilor internaționale de transport de călători. Scopul prezentului regulament este de a institui un cadru juridic pentru compensare și/sau drepturi exclusive pentru contractele de servicii publice, și nu de a liberaliza suplimentar piața serviciilor de transport feroviar.
- (26) În cazul serviciilor publice, prezentul regulament permite fiecărei autorități competente, în contextul unui contract de servicii publice, să își aleagă operatorul de servicii publice de transport de călători. Date fiind diferențele între modurile în care statele membre își organizează teritoriul în această privință, autoritățile competente pot primi în mod justificat permisiunea de a atribui direct contracte de servicii publice pentru călătoriile pe calea ferată.
- (27) Compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces. În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuie un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor.
- (28) În urma unei analize adecvate a tuturor efectelor pe care le are respectarea obligațiilor de serviciu public asupra cererii de servicii publice de transport de călători, în cadrul schemei de calcul din anexă, autoritatea competentă și operatorul de servicii publice pot dovedi că s-a evitat compensarea în exces.
- (29) În vederea atribuirii de contracte de servicii publice, cu excepția măsurilor de urgență și a contractelor privind distanțe mici, autoritățile competente ar trebui să ia măsurile necesare pentru a face public, cu cel puțin un an înainte, faptul că intenționează să atribuie astfel de contracte, astfel încât să permită un răspuns din partea potențialilor operatori de servicii publice.
- (30) Contractele de servicii publice atribuite direct ar trebui să facă obiectul unei transparențe sporite.

(1) JO L 134, 30.4.2004, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 107).

(2) JO L 134, 30.4.2004, p. 114. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE a Consiliului.

(3) JO L 395, 30.12.1989, p. 33. Directivă modificată prin Directiva 92/50/CEE (JO L 209, 24.7.1992, p. 1).

(4) JO L 76, 23.3.1992, p. 14. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/97/CE.

(5) JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

- (31) Dat fiind faptul că autoritățile competente și operatorii de serviciu public au nevoie de timp pentru a se adapta la dispozițiile prezentului regulament, ar trebui să fie prevăzute dispoziții tranzitorii. În vederea atribuirii treptate a contractelor de servicii publice în conformitate cu prezentul regulament, statele membre ar trebui să transmită Comisiei un raport privind progresele înregistrate, în termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție. Comisia poate propune măsuri corespunzătoare pe baza acestor rapoarte.
- (32) În cursul perioadei de tranziție, autoritățile competente pot pune în aplicare dispozițiile prezentului regulament la date diferite. Prin urmare, este posibil ca, în cursul acestei perioade, operatorii de serviciu public de pe piețele încă neafectate de dispozițiile prezentului regulament să își depună ofertele pentru contracte de servicii publice pe piețe care s-au deschis mai rapid concurenței controlate. Pentru a evita, prin intermediul unor acțiuni proporționale, orice dezechilibre la deschiderea pieței de transporturi publice, autoritățile competente ar trebui să aibă posibilitatea de a refuza, în cursul celei de-a doua jumătăți a perioadei de tranziție, ofertele depuse de întreprinderile care prestează servicii publice de transport a căror valoare nu este acordată, în proporție de peste jumătate, în conformitate cu prezentul regulament, cu condiția ca acest lucru să se aplice în mod nediscriminatoriu și să se decidă înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.
- (33) La punctele 87-95 din hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât că o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din tratat, cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative. În cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite și sunt îndeplinite condițiile generale de aplicare a articolului 87 alineatul (1) din tratat, compensația de serviciu public reprezintă ajutor de stat și se află sub incidența articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat.
- (34) Compensația pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile. O astfel de compensație poate fi compatibilă cu tratatul în temeiul articolului 73 în anumite condiții. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul tratatului. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil.
- (35) Prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din tratat.
- (36) Prezentul regulament înlocuiește Regulamentul (CEE) nr. 1191/69; în consecință, regulamentul în cauză ar trebui abrogat. În cazul serviciilor publice de transport de marfă se prevede o perioadă de tranziție de trei ani, care va înlesni eliminarea treptată a compensațiilor neautorizate de către Comisie în conformitate cu articolele 73, 86, 87 și 88 din tratat. Orice compensație acordată cu privire la prestarea de servicii publice de transport de călători, altele decât cele reglementate prin prezentul regulament, care riscă să implice ajutoare de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din tratat, ar trebui să respecte dispozițiile articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, inclusiv interpretările relevante ale Curții de Justiție a Comunităților Europene și, mai ales, hotărârea acesteia în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH. În analiza unor astfel de cazuri, Comisia ar trebui, în consecință, să aplice principii similare cu cele stabilite prin prezentul regulament sau, după caz, prin alte reglementări în domeniul serviciilor de interes economic general.
- (37) Domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare ⁽²⁾ este reglementat de prezentul regulament. Regulamentul respectiv este considerat caduc, limitând în același timp aplicarea articolului 73 din tratat, fără a oferi un temei legal corespunzător pentru autorizarea schemelor actuale de investiții, în special în ceea ce privește investițiile în infrastructura de transport în cadrul unui parteneriat public-privat. Prin urmare, respectivul regulament ar trebui abrogat pentru ca articolul 73 din tratat să se aplice în mod corespunzător evoluțiilor permanente din acest sector, fără a aduce atingere prezentului regulament sau Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare ⁽³⁾. În vederea facilitării în continuare a aplicării normelor comunitare relevante, Comisia va propune linii directe privind ajutoarele de stat pentru investițiile feroviare, inclusiv investițiile în infrastructură în 2007.
- (38) Comisia ar trebui să întocmească un raport în vederea evaluării punerii în aplicare a prezentului regulament și a evoluțiilor în asigurarea transportului public de călători în Comunitate, în special a calității serviciilor publice de transport de călători și a efectelor pe care le are acordarea de contracte de servicii publice prin atribuire directă. Dacă este necesar, acest raport poate fi însoțit de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului regulament,

⁽¹⁾ Rec. 2003, p. I-7747.

⁽²⁾ JO L 130, 15.6.1970, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 543/97 (JO L 84, 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ JO L 156, 28.6.1969, p. 8. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Scopul și domeniul de aplicare

(1) Scopul prezentului regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței.

În acest scop, prezentul regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

(2) Prezentul regulament se aplică exploatarea națională și internațională a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatare în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Statele membre pot aplica prezentul regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare și, fără a aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) ⁽¹⁾, pe ape maritime naționale.

(3) Prezentul regulament nu se aplică concesiunilor de lucrări publice în sensul articolului 1 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2004/17/CE sau în sensul articolului 1 alineatul (3) din Directiva 2004/18/CE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament:

- (a) prin „transport public de călători” se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu;
- (b) prin „autoritate competentă” se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre, care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism investit cu o astfel de autoritate;
- (c) prin „autoritate locală competentă” se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național;
- (d) prin „operator de serviciu public” se înțelege orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători;
- (e) prin „obligație de serviciu public” se înțelege o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit;
- (f) prin „drept exclusiv” se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator;
- (g) prin „compensație de serviciu public” se înțelege orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă;
- (h) prin „atribuire directă” se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă;
- (i) prin „contract de servicii publice” se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:
- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau
 - care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;
- (j) prin „operator intern” se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente;

⁽¹⁾ JO L 364, 12.12.1992, p. 7.

- (k) prin „valoare” se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză;
- (l) prin „normă generală” se înțelege o măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă;
- (m) prin „servicii publice integrate de transport de călători” se înțelege serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

Articolul 3

Contractele de servicii publice și normele generale

- (1) În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice.
- (2) Prin derogare de la alineatul (1), obligațiile de serviciu public care urmăresc să instituie tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători pot fi supuse, la rândul lor, normelor generale. În conformitate cu principiile stabilite la articolele 4 și 6 și în anexă, autoritatea competentă compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces. Acest lucru nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra în contractele de servicii publice obligații de serviciu public care instituie tarife maxime.
- (3) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulamentul noile generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. Aceste norme generale sunt notificate în conformitate cu articolul 88 din tratat. Orice astfel de notificare cuprinde informații complete privind măsura respectivă și, în special, detaliile privind metoda de calcul.

Articolul 4

Conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale

- (1) Contractele de servicii publice și normele generale:
- (a) definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;

- (b) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent,
- (i) parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și
- (ii) natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat,

într-un mod care să prevină compensarea în exces. În cazul contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) și (6), acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;

- (c) stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.
- (2) Contractele de servicii publice și normele generale determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.
- (3) Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză.
- (4) Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

În cazul în care acest lucru este justificat de costurile care derivă din situația geografică deosebită, durata contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, contracte menționate la alineatul (3), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială.

În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și dacă respectivul contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire, contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă. Pentru a asigura transparența în acest caz, în termen de un an de la încheierea contractului, autoritatea competentă transmite Comisiei contractul de servicii publice și elementele care justifică durata mai lungă a acestuia.

(5) Fără a aduce atingere dreptului intern sau dreptului comunitar, inclusiv contractelor colective încheiate de partenerii sociali, autoritățile competente pot solicita ca operatorul de servicii publice ales să acorde personalului angajat anterior pentru a presta servicii drepturile pe care acesta le-ar fi avut dacă ar fi fost transferat în sensul Directivei 2001/23/CE. În cazul în care autoritățile competente solicită operatorilor de serviciu public să respecte anumite standarde sociale, caietele de sarcini aferente procedurilor competitive de atribuire și contractele de servicii publice cuprind o listă cu personalul în cauză și oferă în condiții de transparență detalii privind drepturile contractuale ale acestuia și condițiile în care angajații sunt considerați ca fiind legați de serviciile respective.

(6) În cazul în care autoritățile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicită ca operatorii de servicii publice să respecte anumite standarde de calitate, aceste standarde sunt cuprinse în caietele de sarcini și în contractele de servicii publice.

(7) Caietele de sarcini și contractele de servicii publice indică, de o manieră transparentă, dacă subcontractarea poate să fie avută în vedere și, dacă da, în ce măsură. Dacă are loc o subcontractare, operatorul însărcinat cu administrarea și prestarea serviciilor publice de transport de călători în conformitate cu prezentul regulament trebuie să presteze el însuși o mare parte a serviciilor publice de transport de călători. Un contract de servicii publice, care acoperă în același timp proiectarea, construcția și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, poate permite subcontractarea integrală pentru exploatarea acelor servicii. În conformitate cu dreptul intern și cu dreptul comunitar, contractul de servicii publice stabilește condițiile aplicabile subcontractării.

Articolul 5

Atribuirea de contracte de servicii publice

(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul regulament. Cu toate acestea, contractele de servicii sau contractele de servicii publice, astfel cum sunt definite în Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor directive, în cazul în care astfel de contracte nu iau forma contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(6) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

(2) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

(d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;

(e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să prezente el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.

(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.

(4) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

(5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

(6) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

(7) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura că deciziile adoptate în conformitate cu alineatele (2)-(6) pot fi supuse unei căi de atac în mod rapid și eficace, la cererea oricărei persoane care are sau a avut un interes în obținerea unui anumit contract și care a fost sau riscă să fie prejudiciată de o presupusă încălcare, pe motivul că asemenea decizii au încălcat dreptul comunitar sau normele naționale de punere în aplicare a acestuia.

În cazul în care organismele de recurs nu sunt de natură judiciară, acestea prezintă întotdeauna motivații scrise privind deciziile adoptate. Mai mult, în astfel de cazuri, trebuie prevăzute dispoziții pentru ca orice măsură presupusă ilegală luată de organismul de recurs sau orice presupusă deficiență în exercitarea competențelor acordate acestuia să poată face obiectul unui control judiciar sau al controlului exercitat de un alt organism care este o instanță judecătorească în înțelesul articolului 234 din tratat și este independent atât față de autoritatea contractantă, cât și față de organismul de recurs.

Articolul 6

Compensația de serviciu public

(1) Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în anexă.

(2) La solicitarea scrisă din partea Comisiei, statele membre comunică în termen de trei luni sau într-un termen mai lung prevăzut de solicitare toate informațiile pe care Comisia le consideră necesare pentru a stabili dacă respectiva compensație acordată este compatibilă cu prezentul regulament.

Articolul 7

Publicarea

(1) Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.

(2) Fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* cel puțin următoarele informații:

- (a) numele și adresa autorității competente;
- (b) tipul de atribuire vizat;
- (c) serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Autoritățile competente pot decide să nu publice aceste informații, în cazul în care contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50 000 de kilometri de servicii publice de transport de călători.

Dacă aceste informații se modifică după publicare, autoritatea competentă trebuie să publice o rectificare corespunzătoare cât mai curând posibil. Această rectificare nu aduce atingere datei de lansare a atribuirii directe sau a invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

Prezentul alineat nu se aplică articolului 5 alineatul (5).

(3) În cazul atribuirii directe de contracte de servicii publice pentru transportul feroviar, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (6), autoritatea competentă face publice, în termen de un an de la atribuirea respectivă, următoarele informații:

- (a) numele entității contractante, participarea la capitalul social al acesteia și, după caz, numele părții sau părților care exercită controlul juridic;
- (b) durata contractului de servicii publice;
- (c) descrierea serviciilor de transport călători care urmează să fie prestate;
- (d) descrierea parametrilor compensației financiare;
- (e) obiectivele de calitate, precum punctualitatea și fiabilitatea, precum și retribuțiile și sancțiunile aplicabile;
- (f) condițiile privitoare la activele esențiale.

(4) La solicitarea uneia dintre părțile interesate, autoritatea competentă transmite acesteia motivele care au stat la baza deciziei sale de atribuire directă a unui contract de servicii publice.

Articolul 8

Tranziția

(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul regulament. Cu toate acestea, contractele de servicii sau contractele de servicii publice, astfel cum sunt acestea definite în Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor directive, în cazul în care astfel de contracte nu iau forma contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(4) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de contracte de servicii publice feroviare și rutiere respectă articolul 5 începând cu 3 decembrie 2019. În această perioadă de tranziție, statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5, cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate, în special, de capacitatea de transport.

În termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție, statele membre transmit Comisiei un raport privind progresele înregistrate, care subliniază punerea în aplicare a oricărei atribuirii treptate de contracte de servicii publice în conformitate cu articolul 5. Pe baza rapoartelor statelor membre, Comisia poate propune măsuri corespunzătoare adresate statelor membre.

(3) În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- (a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- (b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- (c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- (d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), autoritățile competente pot alege, în a doua jumătate a perioadei de tranziție prevăzute la alineatul (2), să excludă de la participarea la procedurile de atribuire de contracte prin invitație de participare acei operatori de serviciu public care nu pot dovedi că valoarea serviciilor publice de transport pentru care primesc compensație sau pentru care se bucură de un drept exclusiv acordat în conformitate cu prezentul regulament reprezintă cel puțin jumătate din valoarea tuturor serviciilor publice de transport pentru care primesc compensații sau pentru care se bucură de un drept exclusiv. O astfel de excludere nu se aplică operatorilor de serviciu public care exploatează serviciile care urmează să fie atribuite prin procedura competitivă de atribuire. Pentru aplicarea acestui criteriu nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență, astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (5).

În cazul în care autoritățile competente recurg la posibilitatea menționată la primul paragraf, ele trebuie să facă acest lucru în mod nediscriminatoriu, excluzând toți potențialii operatori de serviciu public care îndeplinesc criteriul respectiv și informând operatorii potențiali cu privire la decizia lor la începutul procedurii de atribuire a contractelor de servicii publice.

Autoritățile competente în cauză informează Comisia cu privire la intenția lor de a aplica această dispoziție cu cel puțin două luni înaintea publicării invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.

Articolul 9

Conformitatea cu tratatul

(1) Compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul regulament este compatibilă cu piața comună. O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 alineatul (3) din tratat.

(2) Fără a aduce atingere articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot continua să acorde ajutoare pentru sectorul transporturilor în temeiul articolului 73 din tratat, care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, altele decât cele vizate de prezentul regulament, în special:

- (a) până la intrarea în vigoare a normelor comune privind alocarea costurilor de infrastructură, în cazul în care ajutorul este acordat întreprinderilor care trebuie să suporte cheltuieli legate de infrastructura utilizată, în timp ce alte întreprinderi nu trebuie să suporte astfel de cheltuieli. La stabilirea valorilor ajutoarelor astfel acordate se ține seama de costurile de infrastructură pe care modurile de transport concurente nu trebuie să le suporte;
- (b) în cazul în care scopul ajutorului este acela de a promova cercetarea sau dezvoltarea sistemelor și a tehnologiilor de transport care sunt mai economice pentru Comunitate, în general.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 octombrie 2007.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
M. LOBO ANTUNES

Astfel de ajutoare se limitează la stadiul de cercetare și dezvoltare și nu se pot extinde asupra exploatarea comercială a unor astfel de sisteme și tehnologii de transport.

Articolul 10

Abrogarea

(1) Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se abrogă. Cu toate acestea, dispozițiile sale continuă să se aplice referitor la serviciile de transport de marfă pe o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(2) Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 se abrogă.

Articolul 11

Rapoarte

După expirarea perioadei de tranziție menționate la articolul 8 alineatul (2), Comisia prezintă un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament și la evoluțiile privind prestarea transportului public de călători în Comunitate, evaluând în special evoluția calității serviciilor publice de transport de călători și efectele atribuirilor directe, raport însoțit, dacă este necesar, de propuneri corespunzătoare de modificare a prezentului regulament.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la 3 decembrie 2009.

ANEXĂ

Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1)

1. Compensația legată de contractele de servicii publice atribuite direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie calculată în conformitate cu normele stabilite prin prezenta anexă.

2. Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism:

costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un contract de servicii publice și/sau într-o normă generală;

minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

plus un profit rezonabil;

egal efectul financiar net.

3. Respectarea obligației de serviciu public poate avea un impact asupra eventualelor activități de transport ale unui operator dincolo de obligația/obligațiile de serviciu public în cauză. Pentru a evita compensarea în exces sau lipsa de compensare, la calculul efectului financiar net se iau în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului în cauză.

4. Costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

5. Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

— conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

— toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;

— costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

6. „Profitul rezonabil” trebuie înțeles ca rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice.

-
7. Metoda de compensare trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea:
- unei gestiuni eficiente efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective, și
 - prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte.
-

REGULAMENTUL (CE) NR. 1371/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 octombrie 2007

privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European (1),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor (2),

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 31 iulie 2007 (3),

întrucât:

- (1) În cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar și să se îmbunătățească calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar de călători pentru a contribui la creșterea ponderii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport.
- (2) Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru politica de protecție a consumatorilor 2002-2006” (4) stabilește ca obiectiv atingerea unui nivel ridicat de protecție a consumatorilor în domeniul transporturilor în conformitate cu articolul 153 alineatul (2) din tratat.
- (3) Deoarece călătorul din transportul feroviar reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate.
- (4) Drepturile utilizatorilor de servicii feroviare includ primirea de informații privind serviciul de transport, atât înaintea cât și în timpul călătoriei. Ori de câte ori este posibil, întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport trebuie să furnizeze aceste informații în prealabil și cât mai curând posibil.
- (5) Cerințe mai detaliate privind furnizarea de informații asupra călătoriei vor fi stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) menționate în Directiva

2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional (5).

- (6) Consolidarea drepturilor călătorilor în transportul feroviar trebuie să se bazeze pe sistemul dreptului internațional existent în această privință, prevăzut în Apendicele A – Reguli uniforme privind Contractul de transport feroviar internațional de călători și bagaje (CIV) la Convenția privind transporturile feroviare internaționale (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată de Protocolul de modificare a Convenției privind transporturile feroviare internaționale din 3 iunie 1999 (Protocolul din 1999). Cu toate acestea, este de dorit să se extindă domeniul de aplicare al acestui regulament și să se protejeze nu numai călătorii internaționali, ci și călătorii naționali.
- (7) Întreprinderile feroviare ar trebui să coopereze pentru a facilita transferul călătorilor din transportul feroviar de la un operator la altul prin furnizarea de bilete directe ori de câte ori este posibil.
- (8) Furnizarea de informații și legitimații de transport pentru călătorii din traficul feroviar trebuie facilitată prin adaptarea sistemelor informatice la o specificație comună.
- (9) Punerea în aplicare ulterioară a sistemelor de informare a călătorilor și de rezervare trebuie să fie realizată în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI).
- (10) Serviciile de transport feroviar de călători ar trebui să fie în avantajul tuturor cetățenilor. În consecință, persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, cauzată de invaliditate, de vârstă sau de orice alt factor, ar trebui să beneficieze de acces la transportul feroviar în condiții comparabile cu ceilalți cetățeni. Persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă au în egală măsură cu toți ceilalți cetățeni dreptul la libera circulație, la libertatea de alegere și la nediscriminare. Între altele, trebuie acordată o atenție deosebită furnizării de informații persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă cu privire la accesibilitatea serviciilor feroviare, condițiile de acces la materialul rulant și echipamentele de la bord. Pentru a furniza călătorilor cu deficiențe senzoriale informații optime privind întârzierile, ar trebui utilizate sisteme vizuale și auditive adecvate. Persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă ar trebui să aibă posibilitatea de a cumpăra legitimații de transport la bordul trenului fără taxe suplimentare.

(1) JO C 221, 8.9.2005, p. 8.

(2) JO C 71, 22.3.2005, p. 26.

(3) Avizul Parlamentului European din 28 septembrie 2005 (JO C 227 E, 21.9.2006, p. 490), Poziția Comună a Consiliului din 24 iulie 2006 (JO C 289 E, 28.11.2006, p. 1), Poziția Parlamentului European din 18 ianuarie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 25 septembrie 2007 și Decizia Consiliului din 26 septembrie 2007.

(4) JO C 137, 8.6.2002, p. 2.

(5) JO L 110, 20.4.2001, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei (JO L 141, 2.6.2007, p. 63).

- (11) Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară ar trebui să ia în considerare nevoile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă, respectând specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă, pentru a asigura faptul că, în conformitate cu normele comunitare privind achizițiile publice, toate clădirile și întreg materialul rulant devin accesibile, eliminându-se progresiv obstacolele fizice și funcționale atunci când se achiziționează material nou sau se construiește ori se efectuează lucrări de renovare majore.
- (12) Întreprinderile feroviare ar trebui să fie obligate să încheie o asigurare sau să ia măsuri echivalente pentru asigurarea responsabilității față de călătorii din transportul feroviar în cazul unui accident. Valoarea minimă a asigurării pentru întreprinderile feroviare ar trebui să facă obiectul unei reexaminări viitoare.
- (13) Consolidarea drepturilor la despăgubire și asistență în caz de întârziere, pierderea legăturii sau anulare a unui serviciu de transport ar trebui să ducă la creșterea stimulentei pentru piața serviciilor de transport feroviar de călători, în beneficiul călătorilor.
- (14) Este de dorit ca prezentul regulament să instituie un sistem de despăgubire pentru călători în cazul unei întârzieri care ține de răspunderea întreprinderii feroviare, pe aceeași bază ca și sistemul internațional prevăzut de COTIF și, în special, de apendicele CIV privind drepturile călătorilor.
- (15) Atunci când un stat membru acordă unei întreprinderi feroviare o derogare de la prevederile prezentului regulament, acesta, în consultare cu organizațiile reprezentative ale călătorilor, ar trebui să încurajeze întreprinderile feroviare să instituie înțelegeri pentru compensare și asistență în cazul unei tulburări grave a serviciului de transport feroviar de călători.
- (16) Este, de asemenea, de dorit să se ofere victimelor accidentelor și persoanelor aflate în întreținerea acestora un ajutor financiar pe termen scurt în perioada imediat următoare accidentului.
- (17) Este în interesul călătorilor din transportul feroviar să se adopte măsuri adecvate, de comun acord cu autoritățile publice, pentru a li se asigura securitatea personală în gări, precum și la bordul trenurilor.
- (18) Călătorii din transportul feroviar ar trebui să aibă posibilitatea de a depune, la oricare întreprindere feroviară sau vânzător de legitimații de transport în cauză, o plângere privind drepturile și obligațiile prevăzute de prezentul regulament și ar trebui să aibă dreptul de a primi un răspuns într-un termen rezonabil.
- (19) Întreprinderile feroviare ar trebui să definească, să administreze și să controleze standardele de calitate a serviciilor pentru serviciile de transport feroviar de călători.
- (20) Conținutul prezentului regulament ar trebui reexaminat în ceea ce privește ajustarea valorilor financiare la inflație și cerințele în materie de informații și calitate a serviciilor, în lumina evoluției pieței, precum și în lumina efectelor prezentului regulament asupra calității serviciilor.
- (21) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽¹⁾.
- (22) Statele membre ar trebui să stabilească sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să asigure punerea în aplicare a acestor sancțiuni. Sancțiunile, care pot include plata despăgubirii către persoana în cauză, ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (23) Deoarece obiectivele prezentului regulament, respectiv dezvoltarea căilor ferate comunitare și introducerea drepturilor călătorilor nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre și pot fi, prin urmare, realizate mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, așa cum este enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective.
- (24) Unul dintre obiectivele prezentului regulament este de a îmbunătăți serviciile de transport feroviar de călători în cadrul Comunității. Prin urmare, statele membre ar trebui să poată acorda derogări pentru servicii în regiuni unde o parte semnificativă din servicii este exploatată în afara Comunității.
- (25) Întreprinderile feroviare în anumite state membre pot avea dificultăți în aplicarea integralității dispozițiilor prezentului regulament la data intrării sale în vigoare. Prin urmare, statele membre ar trebui să poată acorda derogări temporare de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor feroviare naționale pe distanțe lungi de transport de călători. Derogarea temporară ar trebui totuși să nu se aplice prevederilor prezentului regulament care permit persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă accesul la transportul feroviar și celor care doresc achiziționarea legitimațiilor de transport feroviar de a le achiziționa fără dificultăți inutile, și nici prevederilor referitoare la răspunderea întreprinderilor feroviare față de călători și bagajele acestora, cerinței de asigurare corespunzătoare a întreprinderilor și cerinței ca respectivele întreprinderi feroviare să ia toate măsurile necesare pentru a garanta siguranța personală a călătorilor în gară și la bordul trenului și să gestioneze riscul.

⁽¹⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31. Directivă modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

- (26) Serviciile feroviare urbane, suburbane și regionale pentru transportul de călători sunt diferite prin natura lor de servicii pe distanțe lungi. Prin urmare, cu excepția anumitor prevederi care se aplică tuturor serviciilor de transport de călători în cadrul Comunității, statele membre ar trebui să acorde derogări de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor feroviare urbane, suburbane și regionale pentru transportul de călători.
- (27) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (28) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte măsuri având un domeniu general de aplicare și destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și să îl completeze cu elemente noi neesențiale; aceste măsuri ar trebui adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește reguli cu privire la:

- (a) informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile feroviare, încheierea de contracte de transport, emiterea de legitimații de transport și punerea în aplicare a unui sistem informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar;
- (b) răspunderea întreprinderilor feroviare și obligațiile lor în materie de asigurare a călătorilor și a bagajelor;
- (c) obligațiile întreprinderilor feroviare față de călători în caz de întârziere;
- (d) acordarea de protecție și asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă care călătoresc cu trenul;
- (e) definirea și controlul standardelor de calitate a serviciilor, gestionarea riscurilor care ar putea afecta siguranța personală a călătorilor și tratarea plângerilor; și
- (f) regulile generale în materie de punere în aplicare.

⁽¹⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor călătorilor și serviciilor feroviare în întreaga Comunitate, oferite de una sau mai multe întreprinderi feroviare care au obținut licența în conformitate cu Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare ⁽²⁾.

(2) Prezentul regulament nu se aplică întreprinderilor feroviare și serviciilor de transport cărora nu li s-a acordat o licență în conformitate cu Directiva 95/18/CE.

(3) De la data intrării în vigoare a prezentului regulament, articolele 9, 11, 12, 19, articolul 20 alineatul (1) și articolul 26 se aplică tuturor serviciilor feroviare pentru transportul de călători în întreaga Comunitate.

(4) Cu excepția dispozițiilor din alineatul (3), un stat membru poate acorda, în mod transparent și nediscriminatoriu, o derogare pentru o perioadă de maximum 5 ani, reînnoibilă de două ori cu câte o perioadă de maximum 5 ani, de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor naționale de transport feroviar de călători.

(5) Cu excepția dispozițiilor din alineatul (3) al prezentului articol, un stat membru poate acorda o derogare de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători. Pentru a distinge între serviciile urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători, statele membre aplică definițiile conținute în Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽³⁾. În vederea aplicării acestor definiții, statele membre iau în considerare următoarele criterii: distanța, frecvența serviciilor, numărul opririlor regulate, materialul rulant utilizat, regimul de taxare a legitimațiilor de transport, fluctuațiile serviciilor privind numărul călătorilor între sezonul de vârf și perioadele extrasezon, numerele trenurilor și orele.

(6) Pentru o perioadă de maximum 5 ani, un stat membru poate acorda, în mod transparent și nediscriminatoriu, anumitor servicii sau călătorii, o derogare reînnoibilă de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, pe motivul că o parte semnificativă a serviciilor de transport feroviar de călători, ce include cel puțin o oprire regulată într-o gară, este exploatată în afara Comunității.

(7) Statele membre informează Comisia cu privire la derogările acordate în temeiul alineatelor (4), (5) și (6). Comisia ia măsurile necesare dacă o asemenea derogare nu este considerată conformă cu dispozițiile prezentului articol. Până la 3 decembrie 2014, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind derogările acordate în conformitate cu alineatele (4), (5) și (6).

⁽²⁾ JO L 143, 27.6.1995, p. 70. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară, așa cum este definită în articolul 2 al Directivei 2001/14/CE ⁽¹⁾ și orice altă întreprindere publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere; de asemenea, sunt incluse întreprinderi care furnizează numai tracțiune;
2. „operator de transport” înseamnă întreprinderea feroviară contractuală cu care călătorul a încheiat contractul de transport sau o serie de întreprinderi feroviare succesive care sunt responsabile în baza acestui contract;
3. „operator de transport substituit” înseamnă întreprinderea feroviară care nu a încheiat un contract de transport cu călătorul, dar căruia întreprinderea feroviară parte la contract i-a încredințat, în întregime sau în parte, executarea transportului feroviar;
4. „gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabil în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, așa cum este definită în articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate de asemenea include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii; atribuțiile gestionarului de infrastructură în ceea ce privește o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau întreprinderi diferite;
5. „gestionar de gară” înseamnă entitatea organizațională dintr-un stat membru care a fost însărcinată cu administrarea unei gări feroviare și care poate fi gestionarul de infrastructură;
6. „operator de turism” înseamnă un organizator sau distribuitor cu amănuntul, altul decât întreprinderea feroviară, în sensul articolului 2 alineatele (2) și (3) ale Directivei 90/314/CEE ⁽²⁾;
7. „vânzător de legitimații de transport” înseamnă distribuitorul cu amănuntul de servicii de transport feroviar care încheie contracte de transport și vinde legitimații de transport în numele unei întreprinderi feroviare sau pe cont propriu;
8. „contract de transport” înseamnă un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport;
9. „rezervare” înseamnă o autorizație, pe suport de hârtie sau în format electronic, care dă drept la transport pe baza planului personalizat de transport confirmat anterior;
10. „bilet direct” înseamnă legitimația sau legitimațiile de transport care reprezintă un contract pentru servicii feroviare succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare;
11. „serviciul național feroviar de călători” înseamnă serviciul feroviar pentru transportul călătorilor care nu traversează frontiera unui stat membru;
12. „întârziere” înseamnă intervalul de timp dintre ora la care călătorul trebuia să ajungă, în conformitate cu orarul publicat, și ora sa de sosire reală sau prevăzută;
13. „permis de călătorie” sau „abonament” înseamnă o legitimație pentru un număr nelimitat de călătorii care permite titularului autorizat să călătorească pe calea ferată, pentru o anumită perioadă de timp, pe o anumită rută sau rețea;
14. „sistem informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar (CIRSRT)” înseamnă un sistem informatizat care conține informații despre serviciile de transport feroviar oferite de către întreprinderile feroviare; informațiile referitoare la serviciile de transport de călători stocate în sistemul CIRSRT cuprind informații cu privire la:
 - (a) graficul de circulație și orarele serviciilor de transport de călători;
 - (b) locurile disponibile în mijloacele de transport pentru călători;
 - (c) tarifele și condițiile speciale;
 - (d) accesibilitatea trenurilor pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;
 - (e) mijloacele prin care se pot face rezervări sau se pot emite legitimații de transport sau bilete directe, în măsura în care unele mijloace sau totalitatea acestora sunt puse la dispoziția utilizatorilor;
15. „persoană cu handicap” sau „persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când folosește mijloacele de transport, este redusă din cauza unei invalidități fizice (senzoriale sau locomotorii, permanente sau temporare), a unei dizabilități sau deficiențe intelectuale, din cauză de orice alt tip de dizabilitate sau din cauza vârstei și a cărei situație necesită o atenție specială și adaptarea serviciilor puse la dispoziția tuturor călătorilor la nevoile sale;
16. „condiții generale de transport” înseamnă condițiile operatorului de transport sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în toate statele membre și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta;
17. „vehicul” înseamnă un vehicul motor sau o remorcă, transportate cu ocazia unui transport de călători.

⁽¹⁾ Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare (JO L 75, 15.3.2001, p. 29). Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite (JO L 158, 23.6.1990, p. 59).

CAPITOLUL II

**CONTRACTUL DE TRANSPORT, INFORMAȚIILE
ȘI LEGITIMAȚIILE DE TRANSPORT**

Articolul 4

Contractul de transport

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, încheierea și executarea unui contract de transport, precum și furnizarea de informații și de legitimații de transport sunt reglementate de dispozițiile titlurilor II și III din anexa I.

Articolul 5

Bicicletele

Întreprinderile feroviare permit călătorilor să-și aducă bicicletele la bordul trenului, dacă acestea sunt ușor de manevrat, dacă nu afectează în mod negativ acel serviciu de transport feroviar și dacă materialul rulant utilizat permite acest lucru, contra cost după caz.

Articolul 6

Inadmisibilitatea renunțării și stipularea limitelor

(1) Obligațiile față de pasageri în temeiul prezentului regulament nu pot face obiectul unei limitări sau renunțări, în special printr-o derogare sau o clauză restrictivă cuprinsă în contractul de transport.

(2) Întreprinderile feroviare pot oferi călătorilor condiții contractuale mai favorabile decât condițiile stabilite în prezentul regulament.

Articolul 7

**Obligația de a furniza informații privind întreruperea
serviciilor feroviare**

Întreprinderile feroviare sau, după caz, autoritățile competente care răspund de contractele de servicii publice feroviare își fac publice deciziile de întrerupere a serviciilor feroviare prin mijloace adecvate și înainte punerii în aplicare a acestor decizii.

Articolul 8

Informații de călătorie

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 10, întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport care oferă contracte de transport în numele uneia sau mai multor întreprinderi feroviare furnizează călătorilor, la cerere, cel puțin informațiile precizate în anexa II partea I, privind călătoriile pentru care contractul de transport este oferit de întreprinderea feroviară în cauză. Vânzătorii de legitimații de transport care oferă contracte de transport pe cont propriu și operatorii de turism furnizează aceste informații în cazul în care sunt disponibile.

(2) Întreprinderile feroviare furnizează călătorilor, în timpul călătoriilor, cel puțin informațiile menționate în anexa II partea II.

(3) Informațiile menționate la alineatele (1) și (2) sunt furnizate în formatul cel mai adecvat. Trebuie acordată o atenție deosebită nevoilor persoanelor cu deficiențe de auz și/sau de vedere.

Articolul 9

**Disponibilitatea legitimațiilor de transport, a biletelor
directe și a rezervărilor**

(1) Întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport oferă, în limita disponibilității, legitimații de transport, bilete directe și rezervări.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (4), întreprinderile feroviare distribuie călătorilor legitimații de transport prin intermediul cel puțin a unuia din următoarele puncte de vânzare:

- (a) ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de transport;
- (b) telefon, internet sau orice altă tehnologie informațională disponibilă pe scară largă;
- (c) la bordul trenurilor.

(3) Fără a aduce atingere alineatelor (4) și (5), întreprinderile feroviare distribuie legitimații de transport pentru servicii furnizate în conformitate cu contracte de servicii publice, prin intermediul a cel puțin unuia din următoarele puncte de vânzare:

- (a) ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de transport;
- (b) la bordul trenurilor.

(4) Întreprinderile feroviare oferă posibilitatea de a obține legitimații de transport pentru serviciul respectiv la bordul trenului, cu excepția cazurilor în care această posibilitate este limitată sau refuzată din motive de securitate sau legate de lupta împotriva fraudei, din motive de rezervare obligatorie sau din alte motive comerciale acceptabile.

(5) În cazul în care în gara de plecare nu există ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de călătorie, călătorii vor fi informați în gară:

- (a) cu privire la posibilitatea de a achiziționa legitimații de călătorie prin telefon/internet sau la bordul trenului, precum și cu privire la procedura de achiziție în acest mod;
- (b) cu privire la cea mai apropiată gară sau cel mai apropiat loc în care sunt disponibile ghișee și/sau distribuitoare automate de legitimații de călătorie.

Articolul 10

Sisteme de informare a călătorilor și de rezervare

(1) Pentru furnizarea informațiilor și pentru emiterea legitimațiilor de transport menționate în prezentul regulament, întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport folosesc sistemul informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar care va fi instituit prin intermediul procedurilor prevăzute de prezentul articol.

(2) Specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) menționate de Directiva 2001/16/CE se aplică în sensul prezentului regulament.

(3) Comisia adoptă, pe baza unei propuneri prezentate de către Agenția Europeană a Căilor Ferate (AECF), specificațiile tehnice de interoperabilitate ale aplicațiilor telematice pentru călători până cel târziu la 3 decembrie 2010. Specificațiile tehnice de interoperabilitate fac posibile furnizarea de informații, menționată în anexa II, și emiterea de legitimații de transport, așa cum este reglementată prin prezentul regulament.

(4) Întreprinderile feroviare își adaptează sistemul informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar conform cerințelor stabilite de STI, în conformitate cu un plan de punere în aplicare definit de STI.

(5) Sub rezerva dispozițiilor Directivei 95/46/CE, nicio întreprindere feroviară sau vânzător de legitimații de transport nu dezvăluie informații personale privind rezervările individuale altor întreprinderi feroviare și/sau vânzătorilor de legitimații de transport.

CAPITOLUL III

RĂSPUNDEREA ÎNTEPRINDERILOR FERROVIARE FAȚĂ DE PASAGERI ȘI DE BAGAJELE LOR

Articolul 11

Răspunderea față de călători și de bagajele lor

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol și fără a aduce atingere dreptului național aplicabil pentru acordarea de despăgubiri suplimentare călătorilor pentru prejudicii, răspunderea întreprinderilor feroviare față de călători și de bagajele lor este reglementată în anexa I, titlul IV, capitolele I, III și IV și titlurile VI și VII.

Articolul 12

Asigurarea

(1) Obligația prevăzută la articolul 9 din Directiva 95/18/CE, în măsura în care se referă la răspunderea față de călători, se înțelege ca obligație a unei întreprinderi feroviare de a fi asigurată în mod corespunzător sau de a fi luat măsurile echivalente pentru acoperirea răspunderilor care îi revin conform prezentului regulament.

(2) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind stabilirea unei sume minime de asigurare pentru întreprinderile feroviare până cel mai târziu la 3 decembrie 2010. Dacă este necesar, respectivul raport este însoțit de propuneri sau recomandări adecvate în acest domeniu.

Articolul 13

Plățile în avans

(1) Dacă un călător moare sau este rănit, întreprinderea feroviară astfel cum este menționată în anexa I articolul 26 alineatul (5) efectuează, fără întârziere și în orice situație, în maximum cincisprezece zile de la stabilirea identității persoanei fizice îndreptățite la despăgubire, plățile în avans necesare pentru a satisface nevoi economice imediate, în mod proporțional cu prejudiciul suferit.

(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (1), în caz de deces, plata în avans nu trebuie să fie mai mică decât 21 000 EUR pe călător.

(3) O plată în avans nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi dedusă din orice sumă plătită ulterior în baza prezentului regulament, dar nu este rambursabilă, cu excepția cazurilor în care prejudiciul a fost cauzat prin neglijența sau din vina călătorului sau a cazurilor în care persoana care a primit plata în avans nu a fost persoana îndreptățită la despăgubire.

Articolul 14

Declinarea răspunderii

Chiar dacă întreprinderea feroviară își declină răspunderea pentru vătămarea fizică a unui călător pe care îl transportă, aceasta depune toate eforturile, în mod rezonabil, să acorde asistență unui călător care solicită despăgubiri pentru prejudiciul suferit cauzat de terți.

CAPITOLUL IV

ÎNȚĂRZIERILE, PIERDEREA LEGĂTURII ȘI ANULĂRILE

Articolul 15

Răspunderea pentru întârzieri, pierderea legăturii și anulările

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, răspunderea întreprinderilor feroviare cu privire la întârzieri, la pierderea legăturii și la anulări este reglementată în anexa I titlul IV capitolul II.

Articolul 16

Rambursarea și redirecționarea

Când este previzibil că sosirea la destinația finală prevăzută în contractul de transport se va efectua cu o întârziere mai mare de 60 de minute, călătorii au imediat posibilitatea de a alege între:

- rambursarea întregului cost al legitimației de transport, în condițiile de achiziție a acesteia, pentru partea sau părțile de călătorie care nu au fost efectuate și pentru partea sau părțile care au fost deja efectuate, în cazul în care călătoria devine inutilă în raport cu planul de călătorie inițial al călătorului, însoțită de asigurarea, în cazul în care este nevoie, a transportului de întoarcere la punctul inițial de plecare în cel mai scurt timp posibil. Rambursarea se efectuează în aceleași condiții ca și plata despăgubirii menționate la articolul 17; sau
- continuarea sau redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil; sau
- continuarea sau redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală la o dată ulterioară, la alegerea călătorului.

Articolul 17

Despăgubirea pentru prețul legitimației de transport

(1) Fără a renunța la dreptul la transport, un călător poate cere întreprinderii feroviare o despăgubire pentru întârziere între locurile de plecare și de destinație menționate pe legitimația de transport pentru care legitimația de transport nu a fost rambursată în conformitate cu articolul 16. Despăgubirile minime în caz de întârziere sunt fixate după cum urmează:

- (a) 25 % din prețul legitimației de transport pentru o întârziere între 60 și 119 minute,
- (b) 50 % din prețul legitimației de transport pentru o întârziere de 120 de minute sau mai mult.

Călătorii care dețin un permis de călătorie sau un abonament pe căile ferate și care se confruntă cu întârzieri sau anulări repetate pe perioada de valabilitate a abonamentului lor pot cere o despăgubire în conformitate cu înțelegerile privind despăgubirile ale întreprinderilor feroviare. Aceste înțelegeri instituie criterii de determinare a întârzierii și de calcul al despăgubirilor.

Valoarea despăgubirii pentru întârzieri se calculează în funcție de prețul pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul în cazul căruia s-a înregistrat întârzierea.

Când contractul de transport se referă la o călătorie dus-întors, valoarea despăgubirii pentru întârzierea fie la dus, fie la întors este calculată în raport cu jumătate din prețul plătit pentru legitimația de transport. În același mod, valoarea despăgubirii în caz de întârziere a unui serviciu prevăzut de orice alt tip de contract de transport care permite efectuarea mai multor călătorii ulterioare este calculată în raport cu prețul întreg.

În calculul duratei de întârziere nu se ia în considerare întârzierea referitor la care întreprinderea feroviară poate dovedi că a survenit în afara teritoriilor în care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene.

(2) Despăgubirea pentru prețul legitimației de transport se plătește în termen de o lună de la depunerea cererii pentru despăgubire. Despăgubirea poate fi plătită în bonuri și/sau alte servicii în cazul în care condițiile sunt flexibile (în special în ceea ce privește perioada de validitate și destinația). Despăgubirea se plătește în numerar, la cererea călătorului.

(3) Din despăgubirea reprezentând prețul legitimației de transport nu se scad costurile ocazionate de tranzacția financiară precum spezele, cheltuielile telefonice sau timbrele poștale. Întreprinderile feroviare pot introduce un prag minim sub care nu se va mai efectua plata niciunei despăgubiri. Acest prag nu poate fi mai mare de 4 EUR.

(4) Călătorul nu are dreptul la nicio despăgubire în cazul în care este informat cu privire la întârziere înainte de cumpărarea legitimației de transport sau în cazul în care întârzierea care se datorează continuării călătoriei la bordul unui alt tren sau redirecționării nu depășește 60 de minute.

Articolul 18

Asistența

(1) În caz de întârziere la sosire sau la plecare, întreprinderile feroviare sau gestionarul de gară informează călătorii asupra situației și a orelor de plecare și de sosire prevăzute, de îndată ce astfel de informații sunt disponibile.

(2) În cazul în care întârzierea prevăzută la alineatul (1) depășește 60 de minute, călătorilor li se oferă, de asemenea, gratuit:

(a) mese și băuturi răcoritoare direct proporționale cu timpul de așteptare, în cazul în care acestea sunt disponibile la bordul trenului sau în gară sau se poate face, în mod rezonabil, aprovizionarea cu ele;

(b) cazare hotelieră sau de altă natură și transportul între gară și locul de cazare, în cazul în care o ședere de una sau mai multe nopți este necesară sau în cazul în care se impune o ședere suplimentară, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere material;

(c) în cazul în care trenul este blocat pe calea ferată, transportul de la tren până la gară, până la un alt punct de plecare sau până la destinația finală a trenului, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere material.

(3) Dacă serviciul feroviar nu mai poate fi continuat, întreprinderile feroviare organizează, cât mai repede posibil, servicii de transport alternative de călători.

(4) La cererea călătorilor, întreprinderile feroviare certifică pe legitimația de transport că serviciul feroviar a avut întârziere, a cauzat pierderea unei legături sau a fost anulat, după caz.

(5) La aplicarea alineatelor (1), (2) și (3), întreprinderea feroviară în cauză acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu handicap și cu mobilitate redusă și însoțitorilor acestora.

CAPITOLUL V

PERSOANELE CU HANDICAP ȘI PERSOANELE CU MOBILITATE REDUSĂ

Articolul 19

Dreptul la transport

(1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară, cu implicarea activă a organizațiilor reprezentative ale persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă, instituie și pun în aplicare reguli de acces nediscriminatorii pentru transportul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă.

(2) Rezervările și legitimațiile de transport sunt oferite persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă fără costuri suplimentare. O întreprindere feroviară, un vânzător de legitimații de transport sau un operator turistic nu poate refuza acceptarea unei rezervări sau eliberarea unei legitimații de transport pentru o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă și nu poate cere ca o astfel de persoană să fie însoțită de o altă persoană decât în cazul în care acest lucru este absolut necesar în vederea respectării regulilor de acces menționate la alineatul (1).

Articolul 20

Informarea persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă

(1) La cerere, întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport sau operatorul turistic furnizează persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă informații privind accesibilitatea serviciilor feroviare și condițiile de acces la materialul rulant în conformitate cu regulile de acces menționate la articolul 19 alineatul (1) și vor informa persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă cu privire la facilitățile oferite la bord.

(2) Atunci când o întreprindere feroviară, un vânzător de legitimații de transport și/sau un operator turistic exercită derogarea prevăzută la articolul 19 alineatul (2), informează în scris, la cerere, persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă în cauză asupra motivelor acestei derogări în decurs de cinci zile lucrătoare de la refuzul rezervării sau emiterii legitimației de transport sau de la impunerea condiției de a fi însoțită.

Articolul 21

Accesibilitate

(1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară asigură faptul că, prin respectarea STI pentru persoanele cu mobilitate redusă, gara, persoanele, materialul rulant și alte amenajări sunt accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

(2) În lipsa personalului însoțitor la bordul trenului, întreprinderea feroviară sau gestionarul de gară depun toate eforturile rezonabile pentru a asigura accesul persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă la transportul feroviar.

Articolul 22

Asistența în gări

(1) La plecarea unei persoane cu handicap sau a unei persoane cu mobilitate redusă dintr-o gară dotată cu personal, în timpul tranzitului prin aceasta sau la sosirea în gară, gestionarul de gară furnizează asistență gratuită necesară pentru ca acea persoană să poată urca sau coborî din trenul pentru care a cumpărat legitimația de transport, fără a aduce atingere regulilor de acces menționate în articolul 19 alineatul (1).

(2) Statele membre pot prevedea derogări de la alineatul (1) în cazul persoanelor care călătoresc la bordul trenurilor care fac obiectul unui contract de servicii publice atribuit în conformitate cu dreptul comunitar, cu condiția ca autoritatea competentă să fi introdus servicii alternative sau dispoziții care garantează un nivel echivalent sau mai ridicat de accesibilitate a serviciilor de transport.

(3) În gările nedotate cu personal, întreprinderile feroviare și gestionarii de gară asigură expunerea de informații ușor accesibile, în conformitate cu regulile de acces prevăzute la articolul 19 alineatul (1), cu privire la cea mai apropiată gară dotată cu personal și asistență acordată în mod direct pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

Articolul 23

Asistența la bord

Fără a aduce atingere regulilor de acces, așa cum sunt menționate la articolul 19 alineatul (1), întreprinderile feroviare asigură persoanelor cu handicap sau persoanelor cu mobilitate redusă asistență gratuită la bordul unui tren, precum și la îmbarcarea în tren și debarcarea din acesta.

În sensul prezentului articol, asistența la bord înseamnă toate eforturile rezonabile de a oferi asistență unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă cu scopul de a permite acestei persoane accesul la bordul trenului, la servicii identice cu cele de care beneficiază ceilalți călători, în cazul în care mobilitatea persoanei este redusă în asemenea măsură încât nu îi permite accesul în mod independent și sigur la aceste servicii.

Articolul 24

Condițiile în care se asigură asistența

Întreprinderile feroviare, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și operatorii turistici cooperează pentru a asigura asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în sensul articolelor 22 și 23, în conformitate cu următoarele puncte:

- (a) asistența este asigurată cu condiția ca întreprinderea feroviară, gestionarul de gară, vânzătorul de legitimații de transport sau operatorul turistic de la care a fost achiziționată legitimația de transport să fie informat asupra nevoilor de asistență ale persoanei cu cel puțin 48 de ore înainte ca asistența să fie necesară. În cazul în care legitimația de transport permite efectuarea mai multor călătorii, o singură notificare este suficientă, cu condiția să fie furnizate informații adecvate cu privire la orele călătoriilor ulterioare;
- (b) întreprinderile feroviare, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și operatorii turistici iau toate măsurile necesare pentru recepția notificărilor;
- (c) dacă nu se efectuează nici o notificare în conformitate cu litera (a), întreprinderea feroviară și gestionarul de gară depun, în măsura posibilului, toate eforturile pentru asigurarea asistenței necesare astfel încât persoana cu handicap și persoana cu mobilitate redusă să poată călători;

- (d) fără a aduce atingere competențelor altor entități cu privire la zonele situate în afara incintei gării, gestionarul de gară sau o altă persoană autorizată desemnează puncte, în incinta gării sau în afara acesteia, unde persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă pot anunța sosirea lor în gară și pot cere asistență dacă e nevoie;
- (e) asistența se acordă cu condiția ca persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă să se prezinte la punctul desemnat la ora indicată în prealabil de către întreprinderea feroviară sau de către gestionarul gării care acordă asistență. Orice oră indicată nu trebuie să precedă cu mai mult de 60 de minute ora de plecare publicată sau ora la care toți călătorii sunt rugați să se prezinte. Dacă nu este indicată o oră la care persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă trebuie să se prezinte, aceasta se va prezenta cu cel puțin 30 de minute înainte de ora de plecare publicată, sau înainte de ora la care toți călătorii sunt rugați să se prezinte.

Articolul 25

Despăgubirea pentru echipamentul de mobilitate sau alte echipamente specifice

Dacă întreprinderea feroviară este răspunzătoare pentru pierderea sau pentru avarierea totală sau parțială a echipamentului de mobilitate sau a celorlalte echipamente specifice folosite de persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă, nu se aplică nicio limită financiară.

CAPITOLUL VI

SIGURANȚA, PLÂNGERILE ȘI CALITATEA SERVICIILOR

Articolul 26

Siguranța personală a călătorilor

În acord cu autoritățile publice, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și gestionarii de gară iau măsurile corespunzătoare în domeniile lor de competență și le adaptează în funcție de nivelul de siguranță definit de autoritățile publice pentru asigurarea siguranței personale a călătorilor în gări și la bordul trenurilor și pentru gestionarea riscurilor. Aceștia cooperează și schimbă informații în legătură cu cele mai bune practici privind prevenirea actelor care sunt susceptibile să deterioreze nivelul de siguranță.

Articolul 27

Plângerile

(1) Întreprinderile feroviare instituie un sistem de tratare a plângerilor cu privire la drepturile și obligațiile stipulate în prezentul regulament. În acest scop, întreprinderile feroviare fac cunoscute călătorilor datele lor de contact, precum și limba sau limbile de lucru.

(2) Călătorii pot depune plângere la oricare dintre întreprinderile feroviare implicate. În termen de o lună, destinatarul plângerii dă un răspuns motivat sau, în situații justificate, informează călătorii la ce dată poate fi așteptat răspunsul, în decursul unei perioade mai mici de trei luni de la data plângerii.

(3) Întreprinderea feroviară publică în raportul anual menționat la articolul 28 numărul și categoriile plângerilor primite, plângerile tratate, timpul de răspuns și eventualele acțiuni de îmbunătățire întreprinse.

Articolul 28

Standardele de calitate a serviciilor

(1) Întreprinderile feroviare definesc standardele de calitate a serviciilor și pun în aplicare un sistem de management al calității pentru menținerea calității serviciului. Standardele de calitate a serviciilor acoperă cel puțin punctele enumerate în anexa III.

(2) Întreprinderile feroviare își evaluează propriile activități în conformitate cu standardele de calitate a serviciilor. Întreprinderile feroviare publică în fiecare an, împreună cu raportul anual, un raport asupra acțiunilor lor în materie de calitate a serviciilor. Rapoartele privind activitățile în materia standardelor de calitate a serviciilor sunt publicate pe site-ul internet al întreprinderilor feroviare. De asemenea, acele rapoarte sunt făcute publice și pe site-ul internet al AECF.

CAPITOLUL VII

INFORMAREA ȘI EXECUTAREA

Articolul 29

Informarea pasagerilor cu privire la drepturile lor

(1) Atunci când vând legitimații de transport pe calea ferată, întreprinderile feroviare, gestionarii de gară și operatorii turistici informează călătorii cu privire la drepturile și obligațiile care le revin în conformitate cu prezentul regulament. Pentru a respecta această cerință de informare, întreprinderile feroviare, gestionarii de gară și operatorii turistici pot utiliza un rezumat al prevederilor prezentului regulament, pregătit de Comisie în toate limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii Europene și pus la dispoziția acestora.

(2) Întreprinderile financiare și gestionarii de gară informează călătorii în mod corespunzător, în gară sau la bordul trenului, cu privire la datele de contact ale organismului sau organismelor desemnat(e) de statele membre în conformitate cu articolul 30.

Articolul 30

Executarea

(1) Fiecare stat membru desemnează unul sau mai multe organisme responsabile pentru executarea prezentului regulament. Fiecare organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea drepturilor călătorilor.

Fiecare organism este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura legală și luarea de decizii, de gestionarul de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice întreprindere feroviară.

Statele membre informează Comisia în legătură cu organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul alineat și în legătură cu responsabilitățile lor respective.

(2) Fiecare călător poate adresa o plângere organismului competent desemnat în conformitate cu alineatul (1), sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru în legătură cu o presupusă nerespectare a prezentului regulament.

Articolul 31

Cooperarea între organismele de control

Organismele de control așa cum sunt menționate la articolul 30 fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, în scopul coordonării principiilor decizionale în întreaga Comunitate. Comisia le sprijină în această privință.

CAPITOLUL VIII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 32

Sancțiunile

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică aceste norme și măsuri Comisiei până cel mai târziu la 3 iunie 2010 și o informează de îndată cu privire la orice modificare ulterioară a acestora.

Articolul 33

Anexele

Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament prin adaptarea anexelor la acesta, cu excepția anexei I, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 35 alineatul (2).

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 octombrie 2007.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Articolul 34

Dispoziții de modificare

(1) Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, necesare pentru punerea în aplicare a articolelor 2, 10 și 12 se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 35 alineatul (2).

(2) Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, prin ajustarea valorilor financiare menționate în prezentul regulament, altele decât cele menționate în anexa I în funcție de inflație, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 35 alineatul (2).

Articolul 35

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 11a din Directiva 91/440/CEE.

(2) În situația în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Articolul 36

Raportul

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la punerea în aplicare și rezultatele prezentului regulament până cel târziu la 3 decembrie 2012, în special cu privire la nivelurile de calitate a serviciilor.

Raportul se bazează pe informațiile care trebuie furnizate în conformitate cu prezentul regulament și cu articolul 10b din Directiva 91/440/CEE. În cazul în care este necesar, raportul este însoțit de propuneri adecvate.

Articolul 37

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la 24 de luni de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Pentru Consiliu
Președintele
M. LOBO ANTUNES

ANEXA I

Extras din Regulile uniforme privind Contractul de transport internațional feroviar de călători și bagaje (CIV)*Apendicele A***la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată de Protocolul de modificare a Convenției privind transporturile internaționale feroviare din 3 iunie 1999**

TITLUL II

ÎNCHEIEREA ȘI EXECUTAREA CONTRACTULUI DE TRANSPORT*Articolul 6***Contractul de transport**

- (1) Prin contractul de transport, operatorul de transport se angajează să transporte la locul de destinație călătorul, precum și, dacă este cazul, bagaje și vehicule, și să livreze bagajele și vehiculele la locul de destinație.
- (2) Contractul de transport trebuie să fie confirmat prin una sau mai multe legitimații de transport eliberate călătorului. Cu toate acestea, fără a aduce atingere articolului 9, absența, neregularitatea sau pierderea legitimației de transport nu afectează existența sau validitatea contractului, care rămâne sub incidența prezentelor Reguli uniforme.
- (3) Legitimația de transport confirmă, până la proba contrarie, încheierea și conținutul contractului de transport.

*Articolul 7***Legitimația de transport**

- (1) Condițiile generale de transport stabilesc forma și conținutul legitimațiilor de transport, precum și limba și caracterele în care sunt tipărite și completate.
- (2) Pe legitimația de transport trebuie menționate cel puțin:
 - (a) operatorul sau operatorii de transport;
 - (b) o declarație conform căreia transportul respectă, sub rezerva unei clauze contrare, prezentele Reguli uniforme; aceasta se poate indica prin acronimul CIV;
 - (c) orice altă indicație necesară pentru a dovedi încheierea și conținutul contractului de transport și care permite călătorului să beneficieze de drepturile ce decurg din prezentul contract.
- (3) Călătorul trebuie să se asigure, la primirea legitimației de transport, că aceasta a fost completată potrivit indicațiilor sale.
- (4) Legitimația de transport este transferabilă dacă nu este nominală și dacă nu a fost începută călătoria.
- (5) Legitimația de transport poate fi emisă sub formă de înregistrare electronică de date, care poate fi transformată în caractere scrise lizibile. Procedurile folosite pentru înregistrarea și pentru tratarea datelor trebuie să fie echivalente din punct de vedere funcțional, în special în ceea ce privește puterea doveditoare a legitimației de transport reprezentate prin aceste date.

*Articolul 8***Plata și rambursarea prețului transportului**

- (1) Sub rezerva unei convenții contrare între călător și operatorul de transport, prețul transportului se plătește în avans.
- (2) Condițiile generale de transport stabilesc condițiile de rambursare ale prețului transportului.

*Articolul 9***Dreptul la transport. Excluderea de la transport**

(1) Încă de la începerea călătoriei, călătorul trebuie să dețină o legitimație de transport valabilă și să o prezinte cu ocazia controlului legitimațiilor de transport. Condițiile generale de transport pot prevedea:

- (a) că un călător care nu prezintă o legitimație de transport valabilă trebuie să plătească, în afara prețului transportului, o suprataxă;
- (b) că un călător care refuză să facă plata imediată a prețului transportului sau a suprataxei poate fi exclus de la transport;
- (c) dacă și în ce condiții are loc rambursarea suprataxei.

(2) Condițiile generale de transport pot prevedea că acei călători care:

- (a) prezintă un pericol pentru siguranța și buna funcționare a operațiunilor sau pentru siguranța celorlalți călători,
- (b) îi incomodează pe ceilalți călători de manieră intolerabilă

sunt excluși de la transport sau li se poate cere să-și întrerupă călătoria și că aceste persoane nu au dreptul la rambursarea prețului transportului, nici a prețului pe care l-au plătit pentru transportul bagajelor lor înregistrate.

*Articolul 10***Îndeplinirea formalităților administrative**

Călătorul trebuie să se conformeze formalităților solicitate de către autoritățile vamale sau de către alte autorități administrative.

*Articolul 11***Anularea sau întârzierea trenurilor. Pierderea legăturii**

Operatorul de transport trebuie, dacă este necesar, să certifice pe legitimația de transport că trenul a fost anulat sau că s-a pierdut legătura.

TITLUL III

TRANSPORTUL DE BAGAJE DE MÂNĂ, ANIMALE, BAGAJE ÎNREGISTRATE ȘI VEHICULE

Capitolul I

Dispoziții comune*Articolul 12***Obiectele și animalele admise**

(1) Călătorul poate lua cu el obiecte ușor de purtat (bagaje de mână) precum și animale vii, în conformitate cu Condițiile generale de transport. În plus, călătorul poate lua cu el obiecte incomode, în conformitate cu dispozițiile specifice conținute în Condițiile generale de transport. Nu sunt admise ca bagaje de mână obiectele și animalele care pot deranja sau incomoda călătorii sau pot provoca o daună.

(2) Călătorii pot expedia, sub formă de bagaje înregistrate, obiecte și animale, în conformitate cu Condițiile generale de transport.

(3) Operatorul de transport poate admite transportul de vehicule cu ocazia transportului de călători, în conformitate cu dispozițiile specifice conținute în Condițiile generale de transport.

(4) Transportul mărfurilor periculoase sub formă de bagaje de mână, bagaje înregistrate, precum și în sau pe vehicule care, în conformitate cu prezentul titlu, sunt transportate pe calea ferată, trebuie să respecte Regulamentul privind transportul de mărfuri periculoase pe căile ferate (RID).

*Articolul 13***Verificarea**

- (1) În cazul în care există motive întemeiate pentru a suspecta nerespectarea condițiilor de transport, operatorul de transport are dreptul să verifice dacă obiectele (bagaje de mână, bagaje înregistrate, vehicule, inclusiv încărcătura acestora) și animalele transportate sunt conforme condițiilor de transport, cu condiția ca actele cu putere de lege ale statului în care trebuie să aibă loc verificarea să nu o interzică. Călătorul trebuie invitat să asiste la verificare. Dacă acesta din urmă nu se prezintă sau nu poate fi contactat, operatorul de transport trebuie să solicite prezența a doi martori independenți.
- (2) Dacă s-a constatat că nu au fost respectate condițiile de transport, operatorul de transport îi poate cere călătorului să plătească cheltuielile care decurg din verificare.

*Articolul 14***Îndeplinirea formalităților administrative**

Călătorul trebuie să se conformeze formalităților solicitate de autoritățile vamale sau de alte autorități administrative în cazul în care, în timpul transportului, acesta deține obiecte (bagaje de mână, bagaje înregistrate, vehicule, inclusiv încărcătura acestora) sau animale. Călătorul trebuie să fie prezent în timpul inspecției acestor obiecte, în afara excepțiilor prevăzute de actele cu putere de lege ale fiecărui stat.

Capitolul II***Bagajele de mână și animalele****Articolul 15***Supravegherea**

Supravegherea bagajelor de mână și a animalelor ce însoțesc călătorul îi revine acestuia din urmă.

Capitolul III***Bagajele înregistrate****Articolul 16***Expedierea bagajelor înregistrate**

- (1) Obligațiile contractuale privind expedierea bagajelor înregistrate trebuie constatate printr-un buletin de bagaje înregistrate emis călătorului.
- (2) Fără a aduce atingere articolului 22, absența, neregularitatea sau pierderea buletinului de bagaje înregistrate nu afectează existența sau validitatea convențiilor referitoare la expedierea bagajelor înregistrate, care rămân sub incidența prezentei Reguli uniforme.
- (3) Buletinul de bagaje înregistrate face dovada, până la proba contrarie, a înregistrării bagajelor și a condițiilor de transport.
- (4) Până la proba contrarie, se presupune că, atunci când operatorul de transport a preluat bagajele înregistrate, acestea erau în stare aparent bună și că numărul și cantitatea bagajelor corespundeau mențiunilor existente pe buletinul de bagaje înregistrate.

*Articolul 17***Buletinul de bagaje înregistrate**

- (1) Condițiile generale de transport determină forma și conținutul buletinului de bagaje înregistrate, precum și limba și caracterele în care este tipărit și completat. Articolul 7 alineatul (5) se aplică *mutatis mutandis*.
- (2) Pe buletinul de bagaje înregistrate trebuie menționate cel puțin:
- (a) operatorul sau operatorii de transport;
 - (b) o declarație conform căreia transportul respectă, sub rezerva unei clauze contrare, prezentele Reguli uniforme; aceasta se poate indica prin acronimul CIV;

- (c) orice altă declarație necesară pentru a demonstra obligațiile contractuale referitoare la expedierea bagajelor înregistrate și care îi permite călătorului să își exercite drepturile ce decurg din contractul de transport.
- (3) Călătorul trebuie să se asigure, la primirea buletinului de bagaje înregistrate, că acesta a fost completat potrivit indicațiilor sale.

Articolul 18

Înregistrarea și transportul

- (1) Cu excepția cazurilor în care se prevede altfel în Condițiile generale de transport, înregistrarea bagajelor are loc doar în momentul prezentării unei legitimații de transport valabile cel puțin până la locul de destinație al bagajelor. În celelalte cazuri, înregistrarea se realizează în conformitate cu prevederile legale în vigoare, la locul expediției.
- (2) În cazul în care Condițiile generale de transport prevăd că anumite bagaje pot fi admise la transport fără prezentarea unei legitimații de transport, prevederile prezentelor Reguli uniforme care stabilesc drepturile și obligațiile călătorului referitoare la bagajele înregistrate ale acestuia se aplică *mutatis mutandis* expeditorului bagajelor înregistrate.
- (3) Operatorul de transport poate expedia bagajele înregistrate cu un alt tren sau un alt mijloc de transport și pe un alt itinerar decât cel utilizat de călător.

Articolul 19

Plata taxelor pentru transportul de bagaje înregistrate

Sub rezerva unei convenții contrare între călător și operatorul de transport, taxa pentru transportul bagajelor înregistrate trebuie plătită în momentul înregistrării.

Articolul 20

Marcarea bagajelor înregistrate

Călătorul trebuie să indice pe fiecare bagaj înregistrat, într-un loc vizibil, într-un mod suficient de durabil și lizibil:

- (a) numele și adresa sa;
- (b) locul de destinație.

Articolul 21

Dreptul de a dispune de bagajele înregistrate

- (1) Dacă circumstanțele o permit și dacă formalitățile vamale sau cerințele altor autorități administrative nu sunt contrare, călătorul poate solicita returnarea bagajelor la locul de expediere în schimbul predării buletinului de bagaje înregistrate și, în cazul în care aceasta este prevăzută de Condițiile generale de transport, la prezentarea legitimației de transport.
- (2) Condițiile generale de transport pot conține alte prevederi referitoare la dreptul de a dispune de bagajele înregistrate, în special modificări ale locului de destinație și eventuale consecințe financiare ce trebuie suportate de către călător.

Articolul 22

Livrarea

- (1) Bagajele înregistrate sunt livrate în schimbul predării buletinului de bagaje înregistrate și, dacă este cazul, în schimbul plății sumelor ce trebuie achitate în momentul expedierii.

Operatorul de transport are dreptul, fără a fi obligat, de a verifica dacă deținătorul buletinului are dreptul de a prelua livrarea.

- (2) Următoarele cazuri sunt echivalente livrării către deținătorul buletinului de bagaje înregistrate dacă, în conformitate cu prevederile legale în vigoare la locul de destinație:
- (a) bagajele au fost predate autorităților vamale competente, la sediile sau depozitele acestora, dacă acestea nu se află sub supravegherea operatorului de transport;
- (b) animalele vii au fost încredințate părților terțe.

- (3) Deținătorul buletinului de bagaje înregistrate poate solicita livrarea bagajelor la locul de destinație de îndată ce a expirat timpul convenit și, dacă este cazul, timpul necesar operațiilor efectuate de către autoritățile vamale sau de către alte autorități.
- (4) În absența predării buletinului de bagaje înregistrate, operatorul de transport este obligat să livreze bagajele doar persoanei care își demonstrează acest drept; dacă dovada oferită pare insuficientă, operatorul de transport poate pretinde o garanție.
- (5) Bagajele sunt livrate la locul de destinație pentru care au fost înregistrate.
- (6) Deținătorul buletinului de bagaje înregistrate căruia nu i-au fost livrate bagajele poate cere, în conformitate cu alineatul (3), certificarea pe buletin a datei și orei la care el a solicitat livrarea.
- (7) Persoana îndreptățită poate să refuze acceptarea bagajelor, dacă operatorul de transport nu dă curs solicitării sale de a efectua o verificare a bagajelor înregistrate în vederea constatării unor presupuse prejudicii.
- (8) În toate celelalte cazuri, livrarea bagajelor se realizează în conformitate cu prevederile legale în vigoare, la locul destinației.

Capitolul IV

Vehiculele

Articolul 23

Condițiile de transport

Dispozițiile specifice care reglementează transportul vehiculelor, prevăzute în Condițiile generale de transport, determină în special condițiile care reglementează acceptarea transportului, înregistrarea, încărcarea și transportul, descărcarea și livrarea, precum și obligațiile călătorului.

Articolul 24

Buletinul de transport

- (1) Obligațiile contractuale privind transportul vehiculelor trebuie stabilite printr-un buletin de transport emis călătorului. Buletinul de transport poate fi inclus în legitimația de transport a călătorului.
- (2) Dispozițiile specifice care reglementează transportul vehiculelor, cuprinse în Condițiile generale de transport, determină forma și conținutul buletinului de transport, precum și limba și caracterele în care este tipărit și completat. Articolul 7 alineatul (5) se aplică *mutatis mutandis*.
- (3) Pe buletinul de transport trebuie menționate cel puțin:
- (a) operatorul sau operatorii de transport;
 - (b) o declarație conform căreia transportul respectă, sub rezerva unei clauze contrare, prezentele Reguli uniforme; aceasta se poate indica prin acronimul CIV;
 - (c) orice altă declarație necesară pentru a demonstra obligațiile contractuale referitoare la transportul vehiculelor și care îi permite călătorului să își exercite drepturile ce decurg din contractul de transport.
- (4) Călătorul trebuie să se asigure, la primirea buletinului de transport, că aceasta a fost completat potrivit indicațiilor sale.

Articolul 25

Dreptul aplicabil

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, dispozițiile capitolului III referitoare la transportul de bagaje se aplică și vehiculelor.

TITLUL IV

RĂSPUNDEREA OPERATORILOR DE TRANSPORT

Capitolul I

Răspunderea în caz de deces sau de vătămare corporală a călătorilor

Articolul 26

Baza răspunderii

- (1) Operatorul de transport este răspunzător pentru paguba sau prejudiciul rezultate din decesul, vătămarea corporală sau orice alt prejudiciu adus integrității fizice sau psihice a călătorului, cauzat printr-un accident survenit în timpul exploatarea feroviare și în timp ce călătorul se află în vehiculele feroviare, intrând sau ieșind din acestea, indiferent de infrastructura feroviară utilizată.
- (2) Operatorul de transport este exonerat de această răspundere
- (a) dacă accidentul a fost cauzat de circumstanțe independente de exploatarea feroviară și pe care operatorul de transport, în ciuda diligențelor cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le putea evita și pe ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina;
- (b) în măsura în care accidentul este din culpa călătorului;
- (c) dacă accidentul este cauzat de comportamentul unui terț pe care operatorul de transport, în ciuda diligențelor cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu îl putea evita și pe ale cărui consecințe nu le putea preîntâmpina; o altă întreprindere care utilizează aceeași infrastructură feroviară nu este considerată un terț; nu se aduce atingere dreptului de regres.
- (3) Dacă accidentul este cauzat de comportamentul unui terț și dacă, în ciuda acestui fapt, operatorul de transport nu este în întregime exonerat de răspunderea sa în conformitate cu alineatul (2) litera (c), operatorul de transport răspunde pe deplin, în limitele prevăzute în prezentele Reguli uniforme, dar fără a aduce atingere dreptului de regres pe care îl poate avea împotriva terțului.
- (4) Prezentele Reguli uniforme nu aduc atingere răspunderii care îi poate reveni operatorului de transport pentru cazurile neprevăzute la alineatul (1).
- (5) În cazul în care un transport reglementat de un contract de transport unic este efectuat de operatori de transport succesivi, este răspunzător, în cazul decesului și al vătămării corporale a călătorilor, operatorul de transport căruia îi revine, prin contractul de transport, prestarea serviciului transportului în cursul căruia a avut loc accidentul. În cazul în care acest serviciu nu a fost prestat de către operatorul de transport, ci de către un operator de transport substituit, cei doi operatori de transport sunt răspunzători în mod solidar, cât și individual, în conformitate cu prezentele Reguli uniforme.

Articolul 27

Daune-interese în caz de deces

- (1) În cazul decesului călătorului, daunele-interese cuprind:
- (a) toate cheltuielile necesare efectuate ca urmare a decesului, în special cele legate de transportul corpului și de înmormântare;
- (b) dacă decesul nu a survenit imediat, daunele-interese prevăzute la articolul 28.
- (2) Dacă, prin decesul unui călător, persoanele față de care acesta avea sau ar fi avut în viitor o obligație de întreținere în baza legii sunt lipsite de sprijinul acestuia, persoanele vizate sunt de asemenea despăgubite pentru această pagubă. Dreptul la acțiune în despăgubire al persoanelor cărora călătorul le asigura întreținerea, fără să existe o obligație legală, este reglementat de dreptul intern.

Articolul 28

Daune-interese în caz de vătămare corporală

În caz de vătămare corporală sau de orice alt prejudiciu adus integrității fizice și psihice a călătorului, daunele-interese cuprind:

- (a) toate cheltuielile necesare, în special cele legate de tratament și transport;
- (b) despăgubirea pierderii financiare datorate incapacității de muncă totale sau parțiale sau unui număr sporit de nevoi.

*Articolul 29***Despăgubirea pentru alte prejudicii corporale**

Legislația națională stabilește dacă și în ce măsură operatorul de transport trebuie să plătească daune-interese pentru alte prejudicii corporale decât cele prevăzute la articolele 27 și 28.

*Articolul 30***Forma și suma daunelor-interese în caz de deces și vătămare corporală**

(1) Daunele-interese prevăzute la articolul 27 alineatul (2) și articolul 28 litera (b) trebuie acordate sub formă de sumă forfetară. Cu toate acestea, dacă legislația națională permite plata unei anuități, daunele-interese vor fi acordate sub această formă în cazul în care călătorul vătămat sau persoanele îndreptățite la care se face referire la articolul 27 alineatul (2) o cer.

(2) Suma daunelor-interese ce trebuie acordate potrivit alineatului (1) se stabilește în conformitate cu legislația națională. Cu toate acestea, în sensul prezentelor Reguli uniforme, limita maximă pe călător este fixată la 175 000 de unități de cont ca sumă forfetară sau ca anuitate corespunzătoare acestei sume, în cazul în care legislația națională prevede o limită maximă inferioară acelei sume.

*Articolul 31***Alte mijloace de transport**

(1) Sub rezerva alineatului (2), dispozițiile referitoare la răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală a călătorului nu se aplică pierderilor sau pagubelor survenite în timpul transportului care, în conformitate cu contractul de transport, nu era un transport feroviar.

(2) Cu toate acestea, în cazul în care vehiculele feroviare sunt transportate cu feribotul, dispozițiile referitoare la răspunderea în caz de deces sau vătămare corporală a călătorilor se aplică pierderilor sau pagubelor la care se face referire la articolul 26 alineatul (1) și articolul 33 alineatul (1), cauzate printr-un accident survenit în timpul exploatarei feroviare și în timp ce călătorul se află în vehiculele feroviare, intrând sau ieșind din acestea.

(3) În cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe excepționale, exploatarea feroviară este întreruptă în mod provizoriu, iar călătorii sunt transportați cu un alt mijloc de transport, operatorul de transport este răspunzător în temeiul prezentelor Reguli uniforme.

Capitolul II**Răspunderea în caz de nerespectare a orarelor***Articolul 32***Răspunderea în caz de anulare, de întârziere a trenurilor sau de pierdere a legăturii**

(1) Operatorul de transport este răspunzător față de călător pentru pierderea sau paguba rezultată din faptul că, din cauza anulării, a întârzierii unui tren sau a pierderii unei legături, călătoria nu poate fi continuată în aceeași zi sau continuarea nu poate fi solicitată în mod rezonabil în aceeași zi, având în vedere circumstanțele date. Daunele-interese cuprind cheltuieli rezonabile de cazare, precum și cheltuieli rezonabile datorate informării persoanelor care îl așteptau pe călător.

(2) Operatorul de transport este exonerat de această răspundere atunci când anularea, întârzierea sau pierderea legăturii se datorează uneia dintre cauzele următoare:

- (a) circumstanțe independente de exploatarea feroviară pe care operatorul de transport, în ciuda diligențelor cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu le putea evita și pe ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina,
- (b) o vină din partea călătorului; sau
- (c) comportamentul unui terț pe care operatorul de transport, în ciuda diligențelor cerute de circumstanțele specifice ale cazului în speță, nu îl putea evita și pe ale cărui consecințe nu le putea preîntâmpina; o altă întreprindere care utilizează aceeași infrastructură feroviară nu este considerată un terț; nu se aduce atingere dreptului de regres.

(3) Dreptul intern stabilește dacă și în ce măsură operatorul de transport trebuie să plătească daune-interese pentru alte prejudicii decât cele prevăzute la alineatul (1). Prezenta dispoziție nu aduce atingere articolului 44.

Capitolul III

Răspunderea în cazul bagajelor de mână, a animalelor, a bagajelor înregistrate și a vehiculelor

SECȚIUNEA 1

Bagajele de mână și animalele

Articolul 33

Răspunderea

(1) În caz de deces sau vătămare corporală a călătorilor, operatorul de transport este de asemenea răspunzător pentru pierderea sau paguba rezultată din pierderea totală sau parțială sau deteriorarea obiectelor pe care călătorul le avea fie asupra sa, fie cu el sub formă de bagaje de mână; aceasta se aplică de asemenea animalelor care îl însoțeau pe călător. Articolul 26 se aplică *mutatis mutandis*.

(2) În celelalte cazuri, operatorul de transport nu este răspunzător pentru pierderea totală sau parțială sau deteriorarea obiectelor, a bagajelor de mână sau a animalelor a căror supraveghere era în sarcina călătorului în conformitate cu articolul 15, cu excepția cazului în care această pierdere sau deteriorare este cauzată din vina operatorului de transport. Celelalte articole ale titlului IV, cu excepția articolului 51 și a titlului VI, nu se aplică în acest caz.

Articolul 34

Limitarea daunelor-interese în caz de pierdere sau avariere a obiectelor

În cazul în care este răspunzător în temeiul articolului 33 alineatul (1), operatorul de transport trebuie să plătească o despăgubire de până la o limită de 1 400 de unități de cont pentru fiecare călător.

Articolul 35

Exonerarea de răspundere

Operatorul de transport nu este răspunzător față de călător pentru pierderea sau paguba rezultată din faptul că acesta din urmă nu se conformează formalităților impuse de autoritățile vamale sau alte autorități administrative.

SECȚIUNEA 2

Bagajele înregistrate

Articolul 36

Baza răspunderii

(1) Operatorul de transport este răspunzător pentru pierderea sau paguba rezultată din pierderea totală sau parțială sau avarierea bagajelor înregistrate în intervalul de timp dintre preluarea de către operatorul de transport și livrare, precum și în caz de întârziere la livrare.

(2) Operatorul de transport este exonerat de această răspundere în măsura în care pierderea, avarierea sau întârzierea la livrare a fost cauzată din vina călătorului, de un ordin al acestuia nerezultând dintr-o vină a operatorului de transport, de un viciu propriu al bagajului înregistrat sau de circumstanțe pe care operatorul de transport nu le putea evita și pe ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina.

(3) Operatorul de transport este exonerat de această răspundere, în măsura în care pierderea sau paguba rezultă ca urmare a riscurilor speciale inerente ce pot apărea într-una sau mai multe din circumstanțele următoare:

- (a) absența ambalajului sau ambalarea inadecvată;
- (b) natura specială a bagajelor;
- (c) expedierea ca bagaje a obiectelor neacceptate la transport.

Articolul 37

Sarcina probei

(1) Sarcina dovedirii că pierderea, avarierea sau a întârzierea la livrare s-a datorat uneia din cauzele prevăzute la articolul 36 alineatul (2) incumbă operatorului de transport.

(2) Dacă operatorul de transport stabilește că, ținând cont de circumstanțele unui caz particular, pierderea sau avarierea ar fi putut rezulta din unul sau mai multe din riscurile speciale la care se face referire în articolul 36 alineatul (3), se presupune că a rezultat din aceste riscuri. Persoana îndreptățită își păstrează totuși dreptul de a dovedi că pierderea sau avarierea nu a putut fi atribuită, fie în totalitate, fie parțial, unuia din aceste riscuri.

Articolul 38

Operatorii de transport succesivi

Dacă un transport reglementat de un contract de transport unic este efectuat de mai mulți operatori de transport succesivi, fiecare operator de transport, prin preluarea bagajelor însoțite de buletinul de bagaje înregistrate sau a vehiculului însoțit de buletinul de transport, devine parte la contractul de transport în ceea ce privește expedierea bagajelor sau transportul vehiculelor, în conformitate cu condițiile buletinului de bagaje înregistrate sau a buletinului de transport, și își asumă obligațiile care decurg din acesta. Într-un astfel de caz, fiecare operator de transport răspunde de transport pe întreg parcursul până la livrare.

Articolul 39

Operatorul de transport substituit

(1) În cazul în care operatorul de transportul a încredințat efectuarea transportului, în totalitate sau parțial, unui operator de transport substituit, care, în temeiul contractului de transport, are sau nu dreptul de a face aceasta, operatorul de transport este în continuare răspunzător pentru întregul transport.

(2) Toate dispozițiile prezentelor Reguli uniforme care reglementează răspunderea operatorului de transport se aplică de asemenea răspunderii operatorului de transport substituit pentru transportul efectuat de acesta din urmă. Articolele 48 și 52 se aplică atunci când este introdusă o acțiune în justiție împotriva agenților sau oricăror alte persoane ale căror servicii au fost utilizate de către operatorul de transport substituit pentru a efectua transportul.

(3) Orice convenție specifică prin care operatorul de transport își asumă obligații care nu îi revin în temeiul acestor Reguli uniforme sau renunță la unele din drepturile care îi sunt conferite de prezentele Reguli uniforme nu produce efecte asupra operatorului de transport substituit care nu a acceptat convenția respectivă în mod expres și în scris. Indiferent dacă operatorul de transport substituit a acceptat sau nu această convenție, operatorul de transport trebuie să respecte în continuare obligațiile sau renunțările care rezultă dintr-o astfel de convenție specifică.

(4) Dacă și în măsura în care atât operatorul de transport, cât și operatorul de transport substituit sunt răspunzători, răspunderea lor este solidară, atât divizibilă, cât și indivizibilă.

(5) Valoarea totală a despăgubirii datorate de către operatorul de transport, operatorul de transport substituit, precum și de către agenții lor și alte persoane ale căror servicii sunt utilizate de către aceștia în scopul efectuării transportului, nu depășește limitele prevăzute în prezentele Reguli uniforme.

(6) Prezentul articol nu aduce atingere drepturilor de regres care pot exista între operatorul de transport și operatorul de transport substituit.

Articolul 40

Prezumția de pierdere

(1) Persoana îndreptățită poate, fără a fi obligată să furnizeze dovezi suplimentare, să considere pierdut un bagaj dacă acesta nu a fost livrat sau pus la dispoziția sa în termen de paisprezece zile de la cererea de livrare prezentată conform articolului 22 alineatul (3).

(2) Dacă un bagaj considerat pierdut este recuperat în decurs de un an de la data cererii de livrare, operatorul de transport trebuie să informeze persoana îndreptățită dacă adresa acesteia este cunoscută sau poate fi aflată.

(3) Persoana îndreptățită poate solicita, în termen de treizeci de zile de la primirea avizului la care se face referire în alineatul (2), să îi fie livrat bagajul. În acest caz, persoana îndreptățită trebuie să plătească cheltuielile aferente transportului bagajului de la locul de expediție la locul în care are loc livrarea și să restituie despăgubirea primită, din care se rețin, dacă este cazul, cheltuielile incluse în aceasta. Cu toate acestea, își păstrează drepturile de a pretinde despăgubire pentru întârzierea în livrare, prevăzute la articolul 43.

(4) Dacă bagajul recuperat nu a fost revendicat în termenul prevăzut la alineatul (3) sau dacă este recuperat la mai mult de un an de la cererea de livrare, operatorul de transport dispune de acesta în conformitate cu actele cu putere de lege în vigoare la locul unde se află bagajul.

*Articolul 41***Despăgubirea în caz de pierdere**

- (1) În caz de pierdere totală sau parțială a bagajelor înregistrate, operatorul de transport trebuie să plătească, în afara tuturor celorlalte daune-interese:
- (a) dacă suma pierderii sau pagubei suferite este dovedită, o despăgubire egală cu acea sumă, dar care să nu depășească 80 de unități de cont pe kilogram de masă brută lipsă sau 1 200 de unități de cont pe bagaj;
 - (b) dacă suma pierderii sau pagubei suferite nu este dovedită, o despăgubire forfetară de 20 de unități de cont pe kilogram de masă brută lipsă sau 300 de unități de cont pe bagaj.

Modalitatea de despăgubire, pe kilogram lipsă sau pe bagaj, este stabilită în Condițiile generale de transport.

- (2) Operatorul de transport trebuie, în plus, să restituie prețul pentru transportul bagajelor și celelalte sume plătite pentru transportul bagajului pierdut, precum și drepturile vamale și drepturile de acciză deja achitate.

*Articolul 42***Despăgubirea în caz de avariere**

- (1) În caz de avariere a bagajelor înregistrate, operatorul de transport trebuie să plătească, în afara tuturor celorlalte daune-interese, o despăgubire echivalentă cu deprecierea bagajelor.
- (2) Despăgubirea nu depășește:
- (a) dacă toate bagajele s-au depreciat din cauza avarierii, suma care ar fi trebuit plătită în caz de pierdere integrală;
 - (b) dacă doar o parte a bagajelor s-au depreciat din cauza avarierii, suma care ar fi trebuit plătită în caz de pierdere a părții depreciate.

*Articolul 43***Despăgubirea în caz de întârziere la livrare**

- (1) În caz de întârziere la livrare a bagajelor înregistrate, operatorul de transport trebuie să plătească pentru fiecare perioadă integrală de douăzeci și patru de ore de la solicitarea livrării, dar care nu depășește un maximum de paisprezece zile:
- (a) dacă persoana îndreptățită dovedește că pierderea sau paguba a rezultat ca urmare a întârzierii, o despăgubire egală cu suma pierderii sau pagubei, până la maximum 0,80 de unități de cont pe kilogram de masă brută lipsă a bagajelor sau 14 unități de cont pe bagaj livrat cu întârziere;
 - (b) dacă persoana îndreptățită nu dovedește că pierderea sau paguba a rezultat ca urmare a întârzierii, o despăgubire forfetară de 0,14 unități de cont pe kilogram de masă brută de bagaje sau 2,80 unități de cont pe bagaj livrat cu întârziere.

Modalitățile de despăgubire, pe kilogram lipsă sau pe bagaj, sunt stabilite în Condițiile generale de transport.

- (2) În caz de pierdere totală a bagajelor, despăgubirea prevăzută la alineatul (1) nu se cumulează cu cea prevăzută la articolul 41.
- (3) În caz de pierdere parțială a bagajelor, despăgubirea prevăzută la alineatul (1) este plătită pentru partea care nu a fost pierdută.
- (4) În caz de avariere a bagajelor care nu a survenit în urma întârzierii la livrare, despăgubirea prevăzută la alineatul (1) se cumulează, dacă este cazul, cu cea prevăzută la articolul 42.
- (5) Cumulul despăgubirilor prevăzute la alineatul (1) împreună cu cele prevăzute la articolele 41 și 42 nu va depăși în niciun caz despăgubirea care ar trebui plătită în cazul pierderii totale a bagajelor.

SECȚIUNEA 3

Vehiculele

Articolul 44

Despăgubirea în caz de întârziere

(1) În caz de întârziere la încărcare datorată unei cauze imputabile operatorului de transport sau în caz de întârziere la livrarea unui vehicul, operatorul de transport trebuie să plătească, dacă persoana îndreptățită dovedește că pierderea sau paguba a rezultat ca urmare a acestor acțiuni, o despăgubire care să nu depășească suma prețului transportului.

(2) Dacă, în caz de întârziere la încărcare, datorată unei cauze imputabile operatorului de transport, persoana îndreptățită renunță la contractul de transport, prețul transportului îi este rambursat. Pe lângă aceasta, persoana îndreptățită poate, dacă dovedește că pierderea sau paguba a rezultat ca urmare a întârzierii, să pretindă o despăgubire care să nu depășească prețul transportului.

Articolul 45

Despăgubirea în caz de pierdere

În caz de pierdere totală sau parțială a unui vehicul, despăgubirea care trebuie plătită persoanei îndreptățite pentru pierderea sau paguba dovedite este calculată pe baza valorii uzuale a vehiculului. Aceasta nu depășește 8 000 de unități de cont. O remorcă încărcată sau fără încărcătură este considerată un vehicul separat.

Articolul 46

Răspunderea în privința altor obiecte

(1) În ceea ce privește obiectele lăsate în vehicul sau care se găsesc în portbagaje (de exemplu, portbagaj sau portschi), operatorul de transport nu este răspunzător decât pentru pierderea sau paguba survenită din vina sa. Despăgubirea totală care trebuie plătită nu depășește 1 400 de unități de cont.

(2) În ceea ce privește obiectele fixate în exteriorul vehiculului, inclusiv portbagajele la care se face referire la alineatul (1), operatorul de transport nu este răspunzător de obiectele situate în exteriorul vehiculului decât dacă se dovedește că pierderea sau paguba rezultă dintr-o acțiune sau o omisiune pe care operatorul de transport a comis-o fie cu intenția de a provoca o astfel de pierdere sau pagubă, fie în mod neglijent și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta o astfel de pierdere sau pagubă.

Articolul 47

Dreptul aplicabil

Sub rezerva dispozițiilor prezentei secțiuni, dispozițiile secțiunii 2 referitoare la răspunderea pentru bagaje se aplică în cazul vehiculelor.

Capitolul IV

Dispoziții comune

Articolul 48

Decăderea din dreptul de a invoca limitele de răspundere

Limitele de răspundere prevăzute în aceste reguli uniforme, precum și dispozițiile legislației naționale, care limitează despăgubirea la o sumă fixă, nu se aplică dacă se dovedește că pierderea sau paguba rezultată în urma unei acțiuni sau omisiuni pe care operatorul de transport a comis-o fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod neglijent și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta o astfel de pagubă.

Articolul 49

Convertibilitatea și dobânda

(1) În cazul în care calculul despăgubirii impune convertibilitatea sumelor exprimate în valută, convertibilitatea este efectuată la rata de schimb aplicabilă în ziua și locul în care a fost făcută plata despăgubirii.

- (2) Persoana îndreptătită poate pretinde dobândă asupra despăgubirii, calculată la un procent de cinci la sută per an, de la data reclamației prevăzute la articolul 55 sau, dacă nu s-a făcut nici o reclamație, de la data acționării în justiție.
- (3) Cu toate acestea, în cazul unei despăgubiri care trebuie plătită în temeiul articolelor 27 și 28, dobânda se aplică doar de la data în care au avut loc evenimentele semnificative pentru evaluarea sumei despăgubirii, dacă data vizată este ulterioară datei reclamației sau datei acționării în justiție.
- (4) În cazul bagajelor, dobânda este datorată doar dacă despăgubirea depășește 16 unități de cont pe buletin de bagaje înregistrate.
- (5) În cazul bagajelor, dacă persoana îndreptătită nu îi dă operatorului de transport, într-un termen care i-a fost fixat în mod rezonabil, piesele justificative cerute pentru soluționarea definitivă a reclamației, dobânda nu curge în perioada dintre expirarea timpului fixat și depunerea efectivă a documentelor în cauză.

Articolul 50

Răspunderea în caz de accident nuclear

Operatorul de transport este exonerat de răspunderea care îi revine în temeiul prezentelor Reguli uniforme atunci când pierderea sau paguba a fost cauzată în urma unui accident nuclear și atunci când operatorul unei instalații nucleare, sau altă persoană care îl înlocuiește este răspunzătoare pentru pierderea sau paguba prevăzută de actele cu putere de lege ale unui stat care reglementează răspunderea în domeniul energiei nucleare.

Articolul 51

Persoanele pentru care răspunde operatorul de transport

Operatorul de transport răspunde de agenții săi și de alte persoane ale căror servicii le utilizează pentru executarea transportului atunci când agenții și persoanele menționate acționează în exercițiul funcțiunii lor. Administratorii infrastructurii feroviare pe care se efectuează transportul sunt considerați persoane ale căror servicii le utilizează operatorul de transport pentru executarea transportului.

Articolul 52

Alte acțiuni

- (1) În toate cazurile în care se aplică prezentele Reguli uniforme, orice acțiune în responsabilitate, indiferent de motive, nu poate fi intentată împotriva operatorului de transport decât în condițiile și în limitele prezentelor Reguli uniforme.
- (2) Aceeași procedură se aplică oricărei acțiuni intentate împotriva agenților și a altor persoane de care răspunde operatorul de transport în temeiul articolului 51.

TITLUL V

RĂSPUNDEREA CĂLĂTORULUI

Articolul 53

Principii specifice de răspundere

Călătorul este răspunzător față de operatorul de transport pentru orice pierdere sau pagubă:

- (a) rezultată din nerespectarea obligațiilor sale în temeiul
1. articolelor 10, 14 și 20,
 2. dispozițiilor specifice pentru transportul vehiculelor, conținute în Condițiile generale de transport, sau
 3. Regulamentului privind transportul internațional feroviar de mărfuri periculoase (RID); sau
- (b) cauzată de către obiectele și animalele care îl însoțesc,

cu excepția cazului în care dovedește că pierderea sau paguba a fost cauzată de circumstanțe pe care nu le putea evita și pe ale căror consecințe nu le putea preîntâmpina, în ciuda faptului că a făcut dovada diligenței cerute unui călător conștiincios. Această dispoziție nu aduce atingere răspunderii operatorului de transport în temeiul articolului 26 și al articolului 33 alineatul (1).

TITLUL VI

EXERCITAREA DREPTURILOR

Articolul 54

Constatarea unei pierderi parțiale sau a unei avarieri

- (1) În cazul în care o pierdere parțială sau o avariere a unui obiect aflat în sarcina operatorului de transport (bagaje, vehicule) este descoperită sau presupusă de către operator de transport sau pretinsă de către persoana îndreptățită, operatorul de transport trebuie, fără întârziere și, dacă este posibil, în prezența persoanei îndreptățite, să întocmească un proces-verbal care să specifice natura pierderii sau a pagubei, condiția obiectului și, pe cât posibil, importanța pierderii sau pagubei, cauza acesteia și momentul în care s-a produs.
- (2) O copie a procesului-verbal de constatare trebuie să fie transmisă gratuit persoanei îndreptățite.
- (3) În cazul în care persoana îndreptățită nu acceptă constatările din procesul-verbal, aceasta poate solicita ca starea bagajelor sau a vehiculului, precum și cauza și suma pierderii sau a pagubei să fie constatate de către un expert numit fie de părțile contractului de transport, fie de către o instanță. Procedura ce trebuie respectată este reglementată de actele cu putere de lege ale statului în care are loc constatarea.

Articolul 55

Reclamațiile

- (1) Reclamațiile referitoare la răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală a călătorilor trebuie adresate în scris operatorului de transport împotriva căruia poate fi introdusă o acțiune în justiție. În cazul unui transport reglementat de un contract unic și efectuat de operatori de transport succesivi, reclamațiile pot fi adresate primului și ultimului operator de transport, precum și operatorului de transport care are sediul principal, sucursala sau reprezentanța care a încheiat contractul de transport în statul în care călătorul este domiciliat sau își are reședința obișnuită.
- (2) Celelalte reclamații referitoare la contractul de transport trebuie adresate în scris operatorului de transport menționat la articolul 56 alineatele (2) și (3).
- (3) Documentele pe care persoana îndreptățită le consideră utile pentru a însoți reclamația trebuie prezentate fie în original, fie sub formă de copii, dacă este cazul, copiile fiind autentificate corespunzător, dacă o cere operatorul de transport. Atunci când are loc soluționarea reclamației, operatorul de transport poate solicita restituirea legitimației de transport, a buletinului de înregistrare a bagajelor și a buletinului de transport.

Articolul 56

Operatorii de transport care pot fi acționați în justiție

- (1) O acțiune în justiție bazată pe răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală a călătorilor nu poate fi introdusă decât împotriva operatorului de transport răspunzător în temeiul articolului 26 alineatul (5).
- (2) Sub rezerva alineatului (4), celelalte acțiuni în justiție introduse de călători pe baza contractului de transport nu pot fi intentate decât împotriva primului operator de transport, a ultimului operator de transport sau a operatorului de transport care a efectuat acea parte a transportului în cursul căreia s-a produs faptul generator al acțiunii în justiție.
- (3) Atunci când, în cazul unor transporturi efectuate de operatori de transport succesivi, operatorul de transport care trebuie să livreze bagajele sau vehiculul este înscris cu consimțământul său pe buletinul de bagaje înregistrate sau pe buletinul de transport, acesta poate fi acționat în justiție în conformitate cu alineatul (2), chiar dacă nu a preluat bagajele sau vehiculul.
- (4) Acțiunea în justiție pentru recuperarea unei sume plătite în baza contractului de transport poate fi introdusă împotriva operatorului de transport care a perceput suma sau împotriva operatorului de transport în beneficiul căruia a fost percepută această sumă.
- (5) Acțiunea în justiție poate fi introdusă împotriva unui operator de transport diferit de cei menționați la alineatele (2) și (4) atunci când acțiunea este prezentată ca cerere reconvențională sau ca excepție în instanță referitoare la o reclamație principală bazată pe același contract de transport.
- (6) În măsura în care prezentele Reguli uniforme se aplică operatorului de transport substituit, acesta poate de asemenea să fie acționat în justiție.
- (7) Dacă reclamantul poate alege între mai mulți operatori de transport, dreptul său de opțiune se stinge de îndată ce introduce o acțiune în justiție împotriva unuia dintre ei; aceasta se aplică de asemenea dacă reclamantul poate alege între unul sau mai mulți operatori de transport și un operator de transport substituit.

*Articolul 58***Stingerea dreptului de acțiune în justiție în caz de deces sau vătămare corporală**

- (1) Orice drept de acțiune în justiție al persoanei îndreptățite, bazat pe răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală, se stinge dacă persoana îndreptățită nu semnalează accidentul suferit de călător, într-un termen de douăsprezece luni de la data constatării pierderii sau pagubei, unuia dintre operatorii de transport căruia îi poate fi prezentată o reclamație în conformitate cu articolul 55 alineatul (1). În cazul în care persoana îndreptățită sesizează verbal accidentul operatorului de transport, acesta trebuie să elibereze o dovadă a acestei sesizări verbale.
- (2) Cu toate acestea, acțiunea în justiție nu se stinge dacă:
- în termenul prevăzut la alineatul (1), persoana îndreptățită a prezentat o reclamație unuia dintre transportatorii desemnați la articolul 55 alineatul (1);
 - în termenul prevăzut la alineatul (1), operatorul de transport răspunzător a luat cunoștință de accident pe o altă cale;
 - accidentul nu a fost semnalat sau a fost semnalat târziu în urma unor circumstanțe care nu pot fi imputate persoanei îndreptățite;
 - persoana îndreptățită dovedește că accidentul a avut drept cauză o vină a operatorului de transport.

*Articolul 59***Stingerea acțiunii în justiție rezultată din transportul de bagaje**

- (1) Acceptarea bagajelor de către persoana îndreptățită stinge orice acțiune în justiție împotriva operatorului de transport, rezultată din contractul de transport, în caz de pierdere parțială, avariere sau întârziere la livrare.
- (2) Cu toate acestea, acțiunea în justiție nu se stinge:
- în caz de pierdere parțială sau avariere dacă
 - pierderea sau avarierea a fost constatată în conformitate cu articolul 54 înainte ca persoana îndreptățită să accepte bagajele;
 - constatarea care ar fi trebuit să fie făcută în conformitate cu articolul 54 a fost omisă exclusiv din vina operatorului de transport;
 - în caz de pierdere sau avariere neobservabilă, a cărei existență este constatată după acceptarea bagajelor de către persoana îndreptățită, dacă aceasta din urmă
 - solicită o constatare în conformitate cu articolul 54 imediat după descoperirea pierderii sau avarierii, cel mai târziu în termen de trei zile de la acceptarea bagajelor și
 - dovedește în plus că pierderea sau avarierea a survenit în perioada dintre luarea în primire de către operatorul de transport și livrare;
 - în caz de întârziere la livrare, dacă persoana îndreptățită și-a valorificat drepturile, în termen de douăzeci și una de zile, împotriva unuia dintre operatorii de transport menționați la articolul 56 alineatul (3);
 - persoana îndreptățită dovedește că pierderea sau avarierea a avut drept cauză o vină a operatorului de transport.

*Articolul 60***Termenul de prescripție**

- (1) Termenul de prescripție a acțiunii în justiție privind daunele-interese bazate pe răspunderea operatorului de transport în caz de deces sau vătămare corporală a călătorilor este:
- în cazul unui călător, trei ani începând din ziua următoare accidentului;
 - în cazul celorlalte persoane îndreptățite, trei ani începând de a doua zi după decesul călătorului, fără ca acest termen să poată totuși depăși cinci ani din ziua următoare accidentului.

(2) Termenul de prescripție pentru celelalte acțiuni rezultate din contractul de transport este de un an. Cu toate acestea, termenul de prescripție este de doi ani în cazul unei acțiuni în justiție pentru pierdere sau avariere rezultată dintr-o acțiune sau omisiune comisă fie cu intenția de a provoca o astfel de pagubă, fie în mod neglijent și în cunoștință de cauză că ar putea rezulta o astfel de pagubă.

(3) Termenul de prescripție prevăzut la alineatul (2) curge pentru acțiuni în justiție:

- (a) pentru despăgubirea pierderii totale, din a paisprezecea zi care urmează expirării termenului prevăzut la articolul 22 alineatul (3);
- (b) pentru despăgubirea pierderii parțiale, a avarierii sau a întârzierii la livrare începând din ziua în care a avut loc livrarea;
- (c) în toate celelalte cazuri referitoare la transportul călătorilor începând din ziua expirării valabilității legitimației de transport.

Ziua indicată pentru începerea termenului de prescripție nu este inclusă în termen.

(4) [...]

(5) [...]

(6) Suspendarea și întreruperea termenului de prescripție sunt, de altfel, reglementate de dreptul intern.

TITLUL VII

RAPORTURILE DINTRE OPERATORII DE TRANSPORT

Articolul 61

Repartizarea prețului de transport

(1) Orice operator de transport trebuie să plătească operatorilor de transport interesați partea care le revine dintr-un transport pe care l-a încasat sau pe care ar fi trebuit să-l încaseze. Modalitățile de plată sunt fixate prin convenție între operatori de transport.

(2) Articolul 6 alineatul (3), articolul 16 alineatul (3) și articolul 25 se aplică și în privința raporturilor dintre operatori de transport succesivi.

Articolul 62

Dreptul la regres

(1) Operatorul de transport care a plătit o despăgubire în temeiul prezentelor Reguli uniforme are un drept de regres împotriva operatorilor de transport care au participat la transport în conformitate cu prevederile următoare:

- (a) operatorul de transport care a cauzat pierderea sau avarierea este singurul răspunzător;
- (b) atunci când pierderea sau avarierea a fost cauzată de mai mulți operatorii de transport, fiecare dintre ei răspunde pentru pierderea sau avarierea pe care a provocat-o; dacă o asemenea diferențiere este imposibilă, despăgubirea este repartizată între operatori de transport în conformitate cu litera (c);
- (c) dacă nu se poate dovedi care dintre operatorii de transport a cauzat pierderea sau avarierea, despăgubirea este repartizată între toți operatorii de transport care au participat la transport, cu excepția celor care demonstrează că pierderea sau avarierea nu a fost cauzată de ei; această repartizare se face proporțional cu partea din prețul de transport care îi revine fiecărui operator de transport.

(2) În cazul insolvenței unuia dintre acești operatori de transport, partea neplătită care îi revine acestuia este repartizată între toți ceilalți operatori de transport care au participat la transport, proporțional cu prețul de transport care îi revine fiecăruia.

Articolul 63

Procedura de regres

(1) Validitatea plății efectuate de către operatorul de transport care exercită un drept de regres în conformitate cu articolul 62 nu poate fi contestată de către operatorul de transport împotriva căruia este exercitat regresul atunci când despăgubirea a fost stabilită de o instanță sau când acestui ultim operator de transport, înștiințat în mod corespunzător de proces, i se permite să intervină în proces. Instanța sesizată prin acțiunea principală în justiție fixează termenele acordate pentru o astfel de chemare în judecată și pentru intervenția la proces.

- (2) Operatorul de transport care își exercită dreptul de regres trebuie să-și prezinte reclamația în una și aceeași instanță, împotriva tuturor operatorilor de transport cu care nu a ajuns la o înțelegere, sub sancțiunea de a-și pierde dreptul de regres împotriva celor pe care nu i-a acționat în judecată.
- (3) Instanța statuează printr-o unică și singură hotărâre asupra tuturor acțiunilor în regres cu care este sesizată.
- (4) Operatorul de transport care dorește să-și valorifice dreptul de regres poate sesiza instanța statului pe teritoriul căruia unul din operatorii de transport participanți la transport își are sediul principal, sucursala sau reprezentanța care a încheiat contractul de transport.
- (5) Atunci când acțiunea în justiție trebuie introdusă împotriva mai multor operatori de transport, operatorul de transport reclamant o poate alege, dintre instanțele competente în conformitate cu alineatul (4), pe aceea în fața căreia își va introduce regresul.
- (6) Nu pot fi introduse în instanță atât o acțiune în regres, cât și o cerere de despăgubire exercitate de persoana îndreptățită în baza contractului de transport.

Articolul 64

Acorduri referitoare la regres

Operatorii de transport sunt liberi să încheie între ei acorduri care derogă de la articolele 61 și 62.

ANEXA II

INFORMAȚIILE MINIME CARE TREBUIE FURNIZATE DE CĂTRE ÎNȚREPRINDERILE FERROVIARE ȘI/SAU VÂNZĂTORII DE LEGITIMAȚII DE CĂLĂTORIE**Partea I: Informațiile anterioare călătoriei**

Condițiile generale aplicabile contractului

Orarele și condițiile pentru cea mai rapidă călătorie

Orarele și condițiile pentru cele mai mici prețuri

Accesibilitatea, condițiile de acces și disponibilitatea la bord a echipamentelor pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă

Accesibilitatea și condițiile de acces pentru biciclete

Disponibilitatea locurilor în vagoanele pentru fumători și nefumători, în vagoanele de clasa întâi și clasa a doua, precum și în cușetele și vagoanele de dormit

Orice activitate care ar putea întrerupe sau întârzia serviciile

Disponibilitatea serviciilor de la bord

Procedurile pentru reclamarea bagajelor pierdute

Procedurile pentru depunerea plângerilor.

Partea a II-a: Informațiile din timpul călătoriei

Serviciile de la bord

Următoarea gară

Întârzierile

Principalele legături

Aspecte privind securitatea și siguranța.

ANEXA III

NORMELE MINIME DE CALITATE A SERVICIILOR

Informațiile și legitimațiile de călătorie

Punctualitatea serviciilor și principiile generale pentru a face față disfuncționalităților serviciilor

Anularea serviciilor

Stadiul de curățenie a materialului rulant și a echipamentelor gărilor (calitatea aerului din vagoane, igiena echipamentelor sanitare etc.)

Evaluarea satisfacției clienților

Tratarea plângerilor, rambursările și despăgubirile în caz de nerespectare a normelor de calitate a serviciului

Asistența acordată persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

REGULAMENTUL (CE) NR. 1372/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 octombrie 2007

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 577/98 al Consiliului privind organizarea unei anchete prin sondaj asupra forței de muncă din Comunitate

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 285 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽¹⁾,

întrucât:

(1) În conformitate cu Strategia de la Lisabona și astfel cum a confirmat reevaluarea intermediară din 2005 a acestei strategii, Europa trebuie să își concentreze și mai mult politicile pe creșterea economică și ocuparea forței de muncă pentru a atinge obiectivele de la Lisabona.

(2) Dezvoltarea Comunității și funcționarea pieței interne duc la creșterea necesității de a avea date comparabile care să permită evaluarea impactului asupra pieței forței de muncă determinat de structura și distribuția salariilor, în special ca o modalitate de analiză a progresului sub aspectul coeziunii economice și sociale.

(3) Pentru a putea îndeplini sarcinile care i-au fost atribuite, Comisia solicită date privind distribuția salariilor după caracteristici socioeconomice și după diferite forme de muncă plătită, care au un rol esențial pentru analiza și înțelegerea pieței forței de muncă și a schimbărilor care au loc în structura forței de muncă. În acest sens, sunt arhicunoscute avantajele de a avea date referitoare la distribuția salariilor pe decile și după alte caracteristici ale ocupării forței de muncă.

(4) Ancheta asupra forței de muncă din Comunitate este, în esență, prima sursă de referință și cu cea mai mare autoritate în ceea ce privește informațiile despre piața forței de muncă din Uniunea Europeană, iar informațiile despre salarii, ca variabilă fundamentală pentru explicarea

comportamentului pe piața forței de muncă, ar trebui să fie un element standard al acestei anchete, care să permită o analiză mai completă a piețelor forței de muncă.

(5) Comitetul pentru programul statistic, înființat prin Decizia 89/382/CEE, Euratom a Consiliului ⁽²⁾, a fost consultat în conformitate cu articolul 3 din respectiva decizie.

(6) În consecință, Regulamentul (CE) nr. 577/98 al Consiliului ⁽³⁾ ar trebui să fie modificat în mod corespunzător,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 577/98 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 4, alineatul (1) litera (l) se înlocuiește cu următorul text:

„(l) salariul din activitatea principală;”

2. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 6***Transmiterea rezultatelor**

În termen de douăsprezece săptămâni de la încheierea perioadei de referință, statele membre transmit Eurostat rezultatele anchetei, fără identificatori direcți.

Atunci când se folosesc surse administrative pentru a furniza date corespunzătoare caracteristicii «salariul din activitatea principală», acestea pot fi transmise la Eurostat în termen de douăzeci și una de luni de la sfârșitul perioadei de referință.”

⁽¹⁾ Avizul Parlamentului European din 10 iulie 2007 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 9 octombrie 2007.

⁽²⁾ JO L 181, 28.6.1989, p. 47.

⁽³⁾ JO L 77, 14.3.1998, p. 3. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 2257/2003 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 336, 23.12.2003, p. 6).

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 octombrie 2007.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2007/58/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 23 octombrie 2007

de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare și a Directivei 2001/14/CE privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 31 iulie 2007 ⁽³⁾,

întrucât:

(1) Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽⁴⁾ a fost menită să faciliteze adaptarea căilor ferate comunitare la cerințele pieței unice și pentru a le spori eficiența.

(2) Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării

infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță ⁽⁵⁾ se referă la principiile și procedurile care urmează a fi aplicate în stabilirea și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și alocarea capacităților de infrastructură feroviară.

(3) În Cartea albă privind politica europeană a transporturilor în perspectiva anului 2010: momentul deciziilor, Comisia și-a anunțat intenția de a continua realizarea pieței interne a serviciilor de transport feroviar propunând deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători.

(4) Prezenta directivă are scopul de a reglementa deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători în cadrul Comunității, iar serviciile dintre un stat membru și o țară terță nu trebuie, în consecință, să facă parte din domeniul său de aplicare. În plus, statele membre trebuie să poată să excludă din domeniul de aplicare al prezentei directive serviciile care tranzitează Comunitatea.

(5) În prezent, imaginea serviciilor de transport feroviar internațional prezintă numeroase contraste. Serviciile pe distanțe lungi (de exemplu, trenurile de noapte) se află în dificultate, iar, pentru a limita pierderile, mai multe dintre acestea au fost retrase recent de întreprinderile feroviare care le exploatează. Pe de altă parte, piața serviciilor internaționale de mare viteză a înregistrat o creștere accentuată a traficului și își va continua dezvoltarea puternică o dată cu dublarea și interconectarea rețelei transeuropene de mare viteză până în 2010. Cu toate acestea, în ambele cazuri se manifestă o presiune concurențială puternică din partea liniilor aeriene cu costuri reduse. În consecință, se impune stimularea unor noi inițiative prin promovarea concurenței dintre întreprinderile feroviare.

⁽¹⁾ JO C 221, 8.9.2005, p. 56.

⁽²⁾ JO C 71, 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 28 septembrie 2005 (JO C 227 E, 21.9.2006, p. 460), Poziția comună a Consiliului din 24 iulie 2006 (JO C 289 E, 28.11.2006, p. 30), Poziția Parlamentului European din 18 ianuarie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 25 septembrie 2007 și Decizia Consiliului din 26 septembrie 2007.

⁽⁴⁾ JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

⁽⁵⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 29. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).

- (6) Deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători nu este posibilă în absența unor dispoziții detaliate privind accesul la infrastructură, a progresului substanțial în domeniul interoperabilității și a unui cadru strict privind siguranța feroviară la nivel național și european. În prezent, toate aceste elemente există ca urmare a transpunerii Directivei 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului, a Directivei 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ de modificare a Directivei 91/440/CEE, a Directivei 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului, a Directivei 2001/14/CE și a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ privind siguranța pe căile ferate comunitare. Este necesar ca, până la data propusă pentru deschiderea pieței serviciilor de transport internațional de călători, noul cadru legal să fie susținut printr-o practică consacrată și consolidată. Acest lucru necesită timp. În consecință, data-țintă prevăzută pentru deschiderea pieței trebuie să fie 1 ianuarie 2010.
- (7) Numărul serviciilor feroviare fără opriri intermediare este foarte limitat. În cazul curselor feroviare cu opriri intermediare, este esențial ca noii intrați pe piață să fie autorizați să îmbarce și să debarce călători pe traseu pentru a oferi operațiunilor respective o șansă reală de viabilitate economică și pentru a evita dezavantajarea potențialilor concurenți în comparație cu operatorii existenți care au dreptul de îmbarcare și debarcare a călătorilor pe traseu. Acest drept nu ar trebui să aducă atingere reglementărilor comunitare și naționale privind politica în domeniul concurenței.
- (8) Introducerea noilor servicii internaționale cu acces deschis și opriri intermediare nu trebuie folosită într-un mod care să ducă la deschiderea pieței pentru serviciile de transport intern de călători, ci ar trebui să se limiteze numai la opririle conexe rutei internaționale. Astfel, introducerea lor trebuie să privească numai serviciile al căror scop principal îl reprezintă transportul călătorilor într-o cursă internațională. Pentru a determina dacă acesta este scopul principal al serviciului, ar trebui să se țină seama de criterii precum proporția din cifra de afaceri și din volumul de călători, în raport cu transportul intern sau internațional de călători, și vechimea serviciilor. Determinarea ar trebui să se facă de către organismul național de control, la cererea unei părți interesate.
- (9) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile de transport în comun de călători, feroviar și rutier ⁽⁵⁾ autorizează statele membre și autoritățile locale să atribuie contracte de servicii publice. Aceste contracte pot include drepturi exclusive de exploatare a unor servicii. În consecință, este necesar să se asigure că dispozițiile regulamentului respectiv respectă principiul deschiderii pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători.
- (10) Deschiderea pentru concurență a serviciilor de transport internațional de călători, care includ dreptul de a îmbarca pasageri în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de a-i debarca într-o altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru, poate avea implicații asupra organizării și finanțării serviciilor feroviare de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice. Statele membre ar trebui să poată limita dreptul de acces pe piață în situația în care acesta ar periclita echilibrul economic al contractelor de servicii publice respective și în situația în care organismul de control responsabil menționat la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE își exprimă acordul în acest sens, pe baza unei analize economice obiective și în urma unei cereri din partea autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice.
- (11) Anumite state membre au făcut deja pași în direcția deschiderii pieței serviciilor de transport de călători, prin proceduri de achiziții publice transparente și competitive pentru prestarea unor astfel de servicii. Statele membre în cauză nu ar trebui să fie obligate să ofere accesul deschis complet serviciilor de transport internațional de călători, deoarece concurența pentru dreptul de utilizare a anumitor rute feroviare a implicat un test suficient al valorii de piață a operării serviciilor respective.
- (12) Evaluarea posibilității de periclitate a echilibrului economic al contractului de servicii publice trebuie să țină seama de criterii predeterminate, precum impactul asupra profitabilității oricăror servicii incluse într-un contract de servicii publice, inclusiv efectul indirect asupra costului net suportat de autoritatea publică responsabilă care a atribuit contractul, cererea din partea călătorilor, stabilirea prețului biletelor, regimul de eliberare a biletelor, poziția și numărul de opriri de ambele părți ale frontierei, stabilirea orarului și a frecvenței noului serviciu propus. Respectând evaluarea respectivă și decizia organismului de control competent, statele membre pot autoriza, modifica sau refuza accesul solicitat la servicii de transport internațional de călători, inclusiv prin perceperea unui tarif de la operatorul unui nou serviciu de transport internațional de călători, urmând analiza economică și în conformitate cu dreptul comunitar și principiile egalității și nediscriminării.

⁽¹⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 164.

⁽³⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 26.

⁽⁴⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

⁽⁵⁾ A se vedea pagina 1 a prezentului Jurnal Oficial.

- (13) Pentru a contribui la prestarea unor servicii de transport de călători pe linii care îndeplinesc o misiune de serviciu public, statele membre ar trebui să poată să autorizeze autoritățile responsabile cu aceste servicii să preleve un tarif pentru serviciile de transport de călători care intră în competența lor. Acest tarif ar trebui să contribuie la finanțarea obligațiilor de serviciu public, stabilite în contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar. Tariful ar trebui să fie stabilit în conformitate cu dreptul comunitar, în special cu principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității.
- (14) Organismul de control ar trebui să funcționeze într-un mod care să evite orice conflict de interese și orice posibilă implicare în atribuirea contractului de servicii publice în cauză. În special, dacă din motive organizatorice sau juridice, organismul de control este strâns legat de autoritatea competentă implicată în atribuirea contractului de servicii publice în cauză, ar trebui asigurată independența funcțională a acestuia. Competența organismului de control ar trebui extinsă pentru a permite evaluarea scopului unui serviciu internațional și, după caz, a impactului economic potențial al acestuia asupra contractelor de servicii publice existente.
- (15) Prezenta directivă marchează o nouă fază în deschiderea pieței serviciilor feroviare. Anumite state membre au deschis deja piața serviciilor de transport internațional de călători pe teritoriul lor. În acest context, prezenta directivă nu ar trebui considerată a crea obligații pentru statele membre respective în sensul oferirii, înaintea datei de 1 ianuarie 2010, drepturi de acces pentru întreprinderile feroviare titulare ale unei autorizații într-un stat membru în care nu sunt acordate drepturi de acces asemănătoare.
- (16) Pentru a încuraja investițiile în servicii care utilizează infrastructuri specializate, cum ar fi căi ferate de mare viteză, solicitanții au nevoie să poată planifica și să dispună de o securitate juridică de natură să reflecte respectivele investiții substanțiale pe termen lung. În consecință, întreprinderilor ar trebui să li se permită să încheie, în mod normal, acorduri-cadru pe un termen de 15 ani.
- (17) În temeiul articolului 31 din Directiva 2001/14/CE, autoritățile naționale de reglementare ar trebui să facă schimb de informații și, acolo unde este relevant în cazuri individuale, să coordoneze principiile și practica de examinare a situațiilor în care echilibrul economic al unui contract de servicii publice este periclitat. Acestea ar trebui să dezvolte, în mod progresiv, orientări pe baza experienței acumulate.
- (18) Aplicarea prezentei directive ar trebui să fie evaluată pe baza unui raport prezentat de Comisie la doi ani după data deschiderii pieței serviciilor de transport internațional de călători. Acest raport ar trebui să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare pentru călători. În acest raport, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze diferitele modele de organizare a acestei piețe, precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia ar trebui să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelilor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). În raportul său, Comisia ar trebui să propună, dacă este cazul, măsuri complementare pentru a facilita o astfel de deschidere și ar trebui să evalueze impactul oricărei astfel de măsuri.
- (19) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a Directivelor 91/440/CEE și 2001/14/CE ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽¹⁾.
- (20) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adapteze anexele. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale directivelor respective, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (21) Un stat membru care nu are un sistem feroviar și nici o perspectivă imediată de a avea vreunul ar fi supus unei obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să transpună și să pună în aplicare Directivele 91/440/CEE și 2001/14/CE. În consecință, astfel de state membre ar trebui să fie exonerate de obligația de a transpune și de a pune în aplicare directivele în cauză, atât timp cât nu au un sistem feroviar.
- (22) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume dezvoltarea căilor ferate comunitare, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, dată fiind nevoia de a asigura condiții echitabile și nediscriminatorii de acces la infrastructură și de a se ține seama de dimensiunea internațională evidentă implicată în modul în care sunt exploatate părți importante ale rețelilor feroviare, precum și de nevoia unor acțiuni transnaționale coordonate, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (23) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o legislație mai bună ⁽²⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze cât mai mult posibil corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere, precum și să le facă publice.

(1) JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

(2) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

- (24) Prin urmare, directivele 91/440/CEE și 2001/14/CE ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 91/440/CEE se modifică și va avea următorul cuprins:

1. La articolul 2 se adaugă următorul alineat:

„(4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive orice serviciu feroviar prestat în tranzit prin Comunitate și care începe și se încheie în afara teritoriului comunitar.”

2. La articolul 3, a patra liniuță se elimină.

3. La articolul 3, după a cincea liniuță se introduce următoarea liniuță:

„— «serviciu de transport internațional de călători» înseamnă un serviciu de călători în cadrul căruia trenul traversează cel puțin o frontieră a unui stat membru și al cărui scop principal este acela de a transporta călători între stații aflate în state membre diferite; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze cel puțin o frontieră;”.

4. La articolul 3 se introduce următoarea liniuță după a șasea liniuță:

„— «tranzit» înseamnă traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar.”

5. La articolul 5 alineatul (3), prima liniuță se elimină.

6. La articolul 8 alineatul (1), sintagma „și grupările internaționale” se elimină.

7. La articolul 10, alineatul (1) se elimină.

8. La articolul 10 se introduc următoarele alineate:

„(3a) Întreprinderile feroviare care fac obiectul articolului 2 vor primi până la 1 ianuarie 2010 dreptul de acces la infrastructura tuturor statelor membre în scopul exploatarei unui serviciu de transport internațional de călători. Pe parcursul derulării unui serviciu de transport internațional de călători, întreprinderile feroviare au dreptul să îmbarce călători din orice stație situată pe ruta internațională respectivă și să îi debarce în altă stație, inclusiv în stații situate în același stat membru.

În statele membre în care ponderea transportului feroviar internațional de călători constituie mai mult de jumătate din cifra aferentă fluctuației călătorilor clienți ai întreprinderilor feroviare, dreptul de acces la infrastructură trebuie acordat până la 1 ianuarie 2012.

În urma unei solicitări înaintate de către autoritățile competente și/sau de către întreprinderile feroviare interesate, organismul sau organismele de control competente menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE trebuie să stabilească dacă scopul principal al serviciului prestat este acela de a transporta călători între stații situate în state membre diferite.

(3b) Statele membre pot limita dreptul de acces definit la alineatul (3a) la serviciile exploatate între un punct de plecare și o destinație, care fac obiectul unuia sau mai multor contracte de servicii publice care respectă legislația comunitară în vigoare. O astfel de limitare poate să nu aibă efectul de a restrânge dreptul de îmbarcare a călătorilor în orice stație situată pe ruta unui serviciu internațional și de debarcare a acestora în altă stație, inclusiv în stațiile situate în același stat membru, cu excepția cazului în care exercitarea acestui drept ar periclita echilibrul economic al unui contract de servicii publice.

Organismul sau organismele de control menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14/CE trebuie să stabilească, pe baza unei analize economice obiective și a unor criterii predefinite, dacă echilibrul economic respectiv ar fi periclitat, în urma unei solicitări din partea:

- autorității sau autorităților competente care au atribuit contractul de servicii publice;
- oricărei alte autorități competente interesate care are dreptul de a limita accesul în înțelesul prezentului articol;
- administratorului infrastructurii; sau
- întreprinderii feroviare care execută contractul de servicii publice.

Autoritățile competente și întreprinderile feroviare care prestează aceste servicii publice trebuie să pună la dispoziția organismului sau organismelor de control competente informațiile necesare în limite rezonabile pentru a putea lua o decizie. Organismul de control trebuie să analizeze informațiile puse la dispoziție, cu consultarea tuturor părților implicate, după caz, și să informeze părțile cu privire la decizia sa motivată într-un termen predeterminat și rezonabil, și, în orice caz, în maximum două luni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Organismul de control trebuie să prezinte motivele care stau la baza deciziei sale și să specifice termenul și condițiile în care

- autoritatea sau autoritățile competente în materie relevante;
- administratorul infrastructurii;

— întreprinderea feroviară care execută contractul de servicii publice, sau

— întreprinderea feroviară care solicită accesul

pot solicita reconsiderarea deciziei.

(3c) De asemenea, statele membre pot limita dreptul de îmbarcare și de debarcare a călătorilor în stațiile situate în același stat membru pe ruta unui serviciu de transport internațional de călători în cazul în care a fost acordat dreptul exclusiv de a transporta călători între stațiile respective conform unui contract de concesiune atribuit înainte de 4 decembrie 2007 pe baza unei proceduri competitive de atribuire desfășurată în condiții de competitivitate și echitate și în conformitate cu principiile aplicabile de drept comunitar. Această limitare poate continua fie pe durata inițială a contractului, fie pe un termen de 15 ani, oricare dintre aceste două termene este cel mai scurt.

(3d) Dispozițiile prezentei directive nu impun statelor membre să acorde, înainte de 1 ianuarie 2010, dreptul de acces menționat la alineatul (3a) întreprinderilor feroviare și filialelor lor controlate direct sau indirect, titulare ale unei autorizații într-un stat membru în care nu sunt acordate drepturi de acces asemănătoare.

(3e) Statele membre trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că deciziile menționate la alineatele (3b), (3c) și (3d) sunt supuse controlului judecătoresc.

(3f) Fără a aduce atingere prevederilor alineatului (3b), statele membre pot acorda autorității responsabile pentru transportul feroviar de călători dreptul a preleva un tarif de la întreprinderile feroviare care oferă servicii pentru călători pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective, între două stații pe teritoriul respectivului stat membru, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

În acest caz, întreprinderilor feroviare care oferă servicii de transport feroviar intern sau internațional de călători, le este aplicat același tarif pentru exploatarea rutelor care intră în competența autorității respective.

Tariful are scopul de a compensa autoritatea pentru obligațiile de serviciu public stabilite în contracte de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar. Venitul obținut din aceste tarife și plătit cu titlu de compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public relevante, ținând cont de încasările pertinente și de un nivel rezonabil de profit pentru executarea obligațiilor respective.

Tariful respectiv trebuie să fie stabilit în conformitate cu dreptul comunitar și să respecte principiile echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității, mai cu seamă între prețul mediu al serviciului pentru călător și nivelul tarifului prelevat. Tarifele totale prelevate în temeiul prezentului

alineat nu trebuie să periclitaze viabilitatea economică a serviciului de transport feroviar internațional de călători cărui îi sunt aplicate.

Autoritățile competente trebuie să păstreze informațiile necesare pentru a se asigura că pot identifica originea și utilizarea tarifelor. Statele membre trebuie să pună aceste informații la dispoziția Comisiei.”

9. Articolul 10 alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) Până la 1 ianuarie 2009, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a prezentei directive.

Acest raport abordează:

- punerea în aplicare a prezentei directive în statele membre, în special impactul său în statele membre, astfel cum este menționat la alineatul (3a) al doilea paragraf și funcționarea efectivă a diferitelor organisme implicate;
- dezvoltarea pieței, în special tendințele în materie de trafic internațional, activități și cotă de piață ale tuturor actorilor de pe piață, inclusiv ale noilor intrați.”

10. La articolul 10 se adaugă următorul alineat:

„(9) Până la 31 decembrie 2012, Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social și Comitetului Regiunilor un raport cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor de la alineatele (3a)-(3f).

Aplicarea prezentei directive trebuie să fie evaluată pe baza unui raport prezentat de Comisie la doi ani după data deschiderii pieței serviciilor de transport internațional de călători.

Acest raport ar trebui să evalueze, de asemenea, dezvoltarea pieței, inclusiv stadiul pregătirii pentru deschiderea în continuare a pieței serviciilor feroviare pentru călători. În raportul său, Comisia ar trebui, de asemenea, să analizeze diferitele modele de organizare a acestei piețe precum și impactul prezentei directive asupra contractelor de servicii publice și asupra finanțării acestora. În acest scop, Comisia ar trebui să ia în considerare punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 [privind serviciile de transport în comun de călători, feroviar și rutier] (*) precum și diferențele intrinsece dintre statele membre (densitatea rețelelor, numărul de călători, distanța medie a călătoriei). În raportul său, Comisia propune, dacă este cazul, măsuri complementare pentru a facilita o astfel de deschidere, și evaluează impactul oricăreia dintre aceste măsuri.

(*) JO L 315, 3.12.2007, p. 1”.

11. Articolul 11 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei referitoare la adaptarea anexelor se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11a alineatul (3).”

12. Articolul 11a alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.”

13. La articolul 15 se adaugă următorul paragraf:

„Obligațiile de transpunere și de punere în aplicare a prezentei directive nu se aplică Ciprului și Maltei atâta timp cât pe teritoriul lor nu s-a instituit un sistem feroviar.”

Articolul 2

Directiva 2001/14/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1 alineatul (3) se adaugă următoarea literă:

„(e) operațiuni de transport sub forma serviciilor feroviare care sunt prestate în tranzit pe teritoriul Comunității.”

2. La articolul 2 se adaugă următoarea literă:

„(n) «tranzit» înseamnă traversarea teritoriului comunitar, realizată fără încărcare sau descărcare de bunuri și/sau fără îmbarcarea sau debarcarea călătorilor pe teritoriul comunitar.”

3. La articolul 13 se adaugă următorul alineat:

„(4) În cazul în care un solicitant intenționează să solicite o capacitate de infrastructură în vederea prestării unui serviciu de transport internațional de călători conform definiției de la articolul 3 al Directivei 91/440/CEE, acesta trebuie să informeze administratorii de infrastructură și organismele de control respective. Pentru a înlesni evaluarea scopului serviciului internațional de a transporta călători între stații situate în state membre diferite, precum și a potențialului impact economic asupra contractelor de servicii publice existente, organismele de control trebuie să se asigure că sunt informate toate autoritățile competente care au atribuit un serviciu feroviar de călători definit într-un contract de servicii publice, toate celelalte autorități competente interesate care au dreptul de a limita accesul conform articolului 10 alineatul (3) litera (b) din Directiva 91/440/CEE, precum și toate întreprinderile feroviare care execută contractul de servicii publice pe ruta serviciului de transport internațional de călători.”

4. Articolul 17 alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) În principiu, acordurile-cadru se încheie pe un termen de cinci ani, care poate fi prelungit cu termene egale cu durata inițială. În anumite situații, administratorul infrastructurii

poate conveni asupra unei perioade mai scurte sau mai lungi. Orice perioadă mai lungă de cinci ani trebuie justificată prin existența unor contracte comerciale, investiții speciale sau riscuri.

(5a) Pentru serviciile care utilizează o infrastructură specializată menționată la articolul 24 și care necesită investiții substanțiale și pe termen lung, justificate în mod corespunzător de către solicitant, acordurile-cadru pot avea un termen de 15 ani. Orice termen mai lung de 15 ani poate fi permis doar în situații excepționale, în special în cazul unor investiții de mare anvergură și pe termen lung și mai ales în situația în care aceste investiții fac obiectul unor angajamente contractuale, inclusiv al unui plan multianual de amortizare.

În acest caz, cerințele solicitantului pot viza descrierea amănunțită a caracteristicilor capacității respective, inclusiv frecvența, volumul și calitatea traseelor, care urmează să fie puse la dispoziția solicitantului pe durata acordului-cadru. Administratorul infrastructurii poate reduce capacitățile rezervate care, pe o perioadă de cel puțin o lună, au fost utilizate sub pragul stabilit la articolul 27.

Începând cu 1 ianuarie 2010 se poate elabora un acord-cadru inițial cu o durată de 5 ani, care poate fi prelungit o singură dată, pe baza caracteristicilor capacității utilizate de către solicitantii care exploatează serviciile înaintea datei de 1 ianuarie 2010, cu scopul de a ține cont de investițiile specializate sau de existența contractelor comerciale. Organismul de control menționat la articolul 30 este responsabil cu autorizarea intrării în vigoare a unui astfel de acord.”

5. La articolul 30, alineatul (1) înaintea ultimei teze se introduce următoarea teză:

„Mai mult, este independent din punct de vedere funcțional de orice autoritate competentă implicată în atribuirea unui contract de servicii publice.”

6. Articolul 34 alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive referitoare la adaptarea anexelor se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 35 alineatul (3).”

7. Articolul 35 alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a, alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.”

8. La articolul 38 se adaugă următorul paragraf:

„Obligațiile de transpunere și aplicare a prezentei directive nu se aplică Ciprului și Maltei atâta timp cât pe teritoriul lor nu s-a instituit un sistem feroviar.”

Articolul 3

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 iunie 2009. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor măsuri.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Dispozițiile de la punctele 2, 5, 6 și 7 de la articolul 1 se aplică de la 1 ianuarie 2010.

Articolul 4

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 octombrie 2007.

Pentru Parlamentul European,
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVA 2007/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 23 octombrie 2007****privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 31 iulie 2007 ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ privind siguranța căilor ferate comunitare impune gestionarilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare să instituie sisteme de management al siguranței astfel încât sistemul feroviar să fie capabil cel puțin să atingă obiectivele de siguranță comune și să fie în conformitate cu reglementările naționale în materie de siguranță și cu cerințele referitoare la siguranță menționate în speciificațiile tehnice de interoperabilitate (STI), iar elementele relevante din metodele de siguranță comune să fie aplicate. Aceste sisteme de gestionare a siguranței prevăd, printre altele, programe și sisteme de formare a personalului care garantează menținerea nivelului de competență a personalului și îndeplinirea îndatoririlor în mod adecvat.
- (2) Directiva 2004/49/CE prevede că o întreprindere feroviară trebuie să dețină un certificat de siguranță pentru a avea acces la infrastructura feroviară.
- (3) În conformitate cu Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare ⁽⁵⁾, întreprinderile feroviare autorizate au avut, de la 15 martie 2003, dreptul de acces la rețeaua transeuropeană de transport feroviar de mărfuri pentru serviciile de

transport feroviar internațional de mărfuri și, din 2007, dreptul de acces la întreaga rețea pentru serviciile de transport feroviar intern și internațional de mărfuri. Această extindere treptată a drepturilor de acces va conduce inevitabil la creșterea mobilității mecanicilor de locomotivă dincolo de frontierele naționale. Rezultatul va fi creșterea cererii de mecanici de locomotivă formați și certificați în vederea exploatării serviciilor în mai multe state membre.

- (4) Un studiu efectuat de Comisie în 2002 a scos în evidență faptul că legislațiile statelor membre privind condițiile de certificare a mecanicilor de locomotivă diferă considerabil. În consecință, trebuie să se adopte unele norme comunitare privind certificarea mecanicilor de locomotivă pentru a depăși aceste diferențe, menținându-se în același timp nivelul ridicat de siguranță al sistemului feroviar comunitar.
- (5) Aceste norme comunitare ar trebui să contribuie de asemenea la atingerea scopului politicilor comunitare privind libera circulație a forței de muncă, libertatea de stabilire și libertatea de a presta servicii în contextul politicii comune în domeniul transportului, evitând în același timp orice denaturare a concurenței.
- (6) Scopul acestor prevederi comune ar trebui să fie, înainte de toate, facilitarea mobilității mecanicilor de locomotivă dintr-un stat membru în altul, dar și facilitarea mobilității mecanicilor de locomotivă de la o întreprindere feroviară la alta și, în general, recunoașterea permiselor și a certificatelor complementare armonizate de către toate părțile interesate din sectorul feroviar. În acest scop, este esențial să se prevadă cerințe minime pe care solicitanții trebuie să le satisfacă pentru a obține un permis sau un certificat complementar armonizat.
- (7) Prezenta directivă urmează și este în mare parte întemeiată pe istoricul acord comun încheiat între Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) și Comunitatea Căilor Ferate Europene (CER) cu privire la anumite aspecte ale condițiilor de muncă ale lucrătorilor mobili implicați în servicii de interoperabilitate transfrontalieră ⁽⁶⁾.
- (8) Chiar dacă un stat membru îi exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive pe mecanicii de locomotivă care operează exclusiv în anumite categorii de sisteme, rețele sau infrastructuri feroviare, acest lucru nu ar trebui să limiteze obligația statului membru în cauză de a respecta valabilitatea permiselor pe teritoriul Uniunii Europene sau a certificatelor complementare armonizate pe infrastructurile în cauză.

⁽¹⁾ JO C 221, 8.9.2005, p. 64.⁽²⁾ JO C 71, 22.3.2005, p. 26.⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 28 septembrie 2005 (JO C 227 E, 21.9.2006, p. 464), Poziția comună a Consiliului din 14 septembrie 2006 (JO C 289 E, 28.11.2006, p. 42), Poziția Parlamentului European din 18 ianuarie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 25 septembrie 2007 și Decizia Consiliului din 26 septembrie 2007.⁽⁴⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.⁽⁵⁾ JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).⁽⁶⁾ JO L 195, 27.7.2005, p. 18.

- (9) Aceste cerințe ar trebui să cuprindă cel puțin vârsta minimă pentru mecanicii de locomotivă, aptitudinile fizice ale candidatului și aptitudinile sale psihologice necesare pentru exercitarea profesiei, experiența profesională și anumite cunoștințe referitoare la conducerea trenului, precum și cunoașterea infrastructurilor pe care își va desfășura activitatea și a limbii folosite în cadrul acestora.
- (10) Pentru a crește rentabilitatea formării la care trebuie să asiste mecanicii de locomotivă care doresc să obțină un certificat complementar armonizat, acesta ar trebui să fie orientat, în măsura în care acest lucru este posibil și de dorit din punctul de vedere al siguranței, pe operațiunile specifice pe care mecanicul de locomotivă urmează să le efectueze, cum ar fi manevrele, întreținerea, transportul de persoane și de mărfuri. Atunci când evaluează punerea în aplicare a prezentei directive, Agenția Europeană a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”), ar trebui să evalueze necesitatea modificării cerințelor de formare menționate în anexă, astfel încât acestea să reflecte mai bine structura nouă, emergentă, a pieței.
- (11) Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură care eliberează certificate complementare armonizate pot oferi ei înșiși formări profesionale la nivel general, cursuri de limbă și formări pentru deprinderea cunoștințelor despre materialul rulant și infrastructuri. Cu toate acestea, în ceea ce privește examinările, ar trebui să se evite orice conflict de interese, fără a se exclude posibilitatea că un examinator poate să aparțină întreprinderii feroviare sau gestionarului de infrastructură care eliberează certificatul complementar armonizat.
- (12) În conformitate cu articolul 13 alineatul (4) din Directiva 2004/49/CE, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură răspund de nivelul formării mecanicilor lor. În acest scop, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură ar trebui să ia în considerare formarea și competențele deja dobândite de mecanicii respectivi, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din directiva menționată. De asemenea, este important să se asigure formarea unui număr suficient de mecanici. În acest context, este necesar, cu toate acestea, să se ia măsuri care să asigure că investițiile aprobate de către o întreprindere feroviară sau de un gestionar de infrastructură pentru formarea unui mecanic nu profită în mod nejustificat unei alte întreprinderi feroviare sau gestionar de infrastructură, în cazul în care mecanicul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea respectivei întreprinderi feroviare sau a respectivului gestionar de infrastructură. Aceste măsuri pot fi de orice natură, ca, de exemplu, legislația națională, convenții colective de muncă, clauze contractuale între mecanici și angajatori sau acorduri care reglementează condițiile de transfer al mecanicilor de la o întreprindere la alta, atunci când mecanicii sunt parte la respectivele acorduri.
- (13) Competențele personalului și condițiile de sănătate și siguranță sunt dezvoltate în contextul directivelor privind interoperabilitatea, în special în cadrul STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului. Este necesar să se asigure coerența între aceste STI și anexele la prezenta directivă. Comisia va realiza acest lucru prin modificarea sau adaptarea STI corespunzătoare la prezenta directivă și anexele acesteia, utilizând procedurile prevăzute în Directiva 96/48/CE a Consiliului din 23 iulie 1996 privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză ⁽¹⁾ și Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional ⁽²⁾.
- (14) În scopul de a spori libertatea de circulație a lucrătorilor și siguranța căilor ferate comunitare, o atenție specială ar trebui acordată celorlalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță pe locomotive și trenuri. În consecință, statele membre ar trebui să asigure îndeplinirea de către ceilalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță a cerințelor minime stabilite în cadrul STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului. Având în vedere notificarea de către statele membre a planurilor naționale de punere în aplicare în legătură cu punerea în aplicare a respectivelor STI, agenția ar trebui să identifice posibilele opțiuni pentru certificarea unor astfel de alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță și să evalueze impactul acestor opțiuni diferite. Pe baza acestui raport, Comisia ar trebui, după caz, să prezinte o propunere privind condițiile și procedurile de certificare pentru ceilalți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță pe locomotive și trenuri.
- (15) Cerințele privind permisele și certificatele complementare armonizate prevăzute în prezenta directivă ar trebui să se refere exclusiv la condițiile legale impuse celor care lucrează ca mecanici de locomotivă. Pentru a putea conduce un tren pe o anumită infrastructură, mecanicii de locomotivă ar trebui să respecte toate celelalte cerințe legale referitoare la întreprinderile feroviare, la gestionarii de infrastructură, la infrastructuri și la materialul rulant, compatibile cu legislația comunitară și aplicate fără discriminare.
- (16) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere punerii în aplicare a Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽³⁾ și a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date ⁽⁴⁾.

(1) JO L 235, 17.9.1996, p. 6. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei (JO L 141, 2.6.2007, p. 63).

(2) JO L 110, 20.4.2001, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei.

(3) JO L 281, 23.11.1995, p. 31. Directivă modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

(4) JO L 8, 12.1.2001, p. 1.

- (17) Pentru a garanta uniformitatea și transparența necesare, Comunitatea ar trebui să stabilească un model unic de certificare recunoscut în mod reciproc de către statele membre, care să ateste respectarea de către mecanicii de locomotivă a unor condiții minime, precum și calificarea lor profesională și competența lingvistică și care să lase autorităților competente din statele membre responsabilitatea eliberării de permise, iar întreprinderilor feroviare și gestionarilor de infrastructură, responsabilitatea eliberării certificatelor complementare armonizate.
- (18) Agenția ar trebui, de asemenea, să examineze posibilitatea utilizării unui card cu memorie în locul unui permis și al certificatelor complementare armonizate. Un astfel de card cu memorie ar avea avantajul reunirii acestor două elemente și ar putea fi utilizat în același timp pentru alte aplicații, fie în domeniul siguranței, fie în scopul gestionării mecanicilor de locomotivă.
- (19) Toate informațiile cuprinse în permise, în certificatele complementare armonizate și în registrele de permise și certificatele complementare armonizate ar trebui să fie utilizate de către autoritățile în domeniul siguranței pentru a facilita evaluarea procesului de certificare a personalului, prevăzut la articolele 10 și 11 din Directiva 2004/49/CE și pentru accelerarea eliberării certificatelor de siguranță prevăzute la articolele menționate anterior.
- (20) Angajarea mecanicilor de locomotivă certificați în conformitate cu prezenta directivă nu ar trebui să scutească întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură de obligațiile acestora de înființare a unui sistem de monitorizare și control intern al competenței și a conduitei mecanicilor lor de locomotivă în conformitate cu articolul 9 și anexa III din Directiva 2004/49/CE și trebuie să facă parte din acest sistem. Certificatul complementar armonizat nu ar trebui să scutească întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură de răspunderea lor în ceea ce privește siguranța și, în special, de obligația de a-și forma personalul propriu.
- (21) Anumite companii oferă serviciile unor mecanici de locomotivă întreprinderilor feroviare și gestionarilor de infrastructură. În astfel de cazuri, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură care contractează serviciile unui mecanic de locomotivă sunt responsabili să se asigure că mecanicul de locomotivă deține un permis și este certificat în conformitate cu prezenta directivă.
- (22) Pentru ca transportul feroviar să funcționeze eficient în continuare, mecanicii de locomotivă care au exercitat această profesie înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive ar trebui să beneficieze de o perioadă de tranziție în care să își păstreze drepturile dobândite.
- (23) Ar trebui să se evite sarcinile administrative și financiare inutile la înlocuirea autorizațiilor pentru mecanicii de locomotivă eliberate înainte de punerea în aplicare a dispozițiilor relevante din prezenta directivă cu certificate complementare armonizate și cu permise în conformitate cu prezenta directivă. Prin urmare, drepturile de conducere a trenurilor acordate anterior mecanicilor de locomotivă ar trebui păstrate pe cât posibil. La înlocuirea autorizațiilor, calificările și experiența fiecărui mecanic sau a fiecărui grup de mecanici ar trebui să fie luate în considerare de către organismele emitente. Organismul emitent ar trebui să hotărască, în baza calificărilor și/sau a experienței, dacă este necesar ca mecanicul sau grupul de mecanici să fie supus unor examinări suplimentare și/sau să asiste la o formare înainte de a primi permisele și certificatele complementare armonizate înlocuitoare. Prin urmare, organismul emitent ar trebui să poată hotărî dacă experiența și/sau calificările mecanicilor sunt suficiente pentru eliberarea permiselor sau a certificatelor complementare armonizate necesare, fără să fie nevoie de alte examinări sau formări.
- (24) Sarcinile administrative și financiare inutile ar trebui să fie evitate, de asemenea, în cazul în care mecanicii de locomotivă își schimbă angajatorul. O întreprindere feroviară care angajează un mecanic de locomotivă ar trebui să ia în considerare competențele dobândite anterior și să evite, pe cât posibil, examinările și formările suplimentare.
- (25) Prezenta directivă nu ar trebui să acorde nici un drept de recunoaștere reciprocă a drepturilor de conducere a trenurilor obținute înainte de punerea în aplicare a prezentei directive, fără a aduce atingere sistemului general de recunoaștere reciprocă instituit în temeiul Directivei 2005/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind recunoașterea calificărilor profesionale ⁽¹⁾, care va fi aplicat în continuare până la sfârșitul perioadei de tranziție.
- (26) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (27) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să stabilească condițiile și criteriile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive. Întrucât măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive sau să o completeze cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

⁽¹⁾ JO L 255, 30.9.2005, p. 22. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/100/CE a Consiliului (JO L 363, 20.12.2006, p. 141).

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

- (28) Atunci când, din motive imperative de urgență, termenele care se aplică în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control nu pot fi respectate, Comisia ar trebui să poată aplica, în conformitate cu prevederile prezentei directive, procedura de urgență prevăzută la articolul 5a alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE, pentru stabilirea criteriilor Comunității pentru alegerea examinatorilor și a examinărilor și pentru adaptarea la progresul științific și tehnic a anexelor la prezenta directivă.
- (29) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare ⁽¹⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele și în interesele Comunității, propriile tabele care, pe cât posibil, să ilustreze corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice.
- (30) Statele membre ar trebui să dispună controale privind respectarea prezentei directive și să ia măsuri adecvate atunci când un mecanic încalcă una dintre prevederile prezentei directive.
- (31) Statele membre ar trebui să prevadă sancțiuni adecvate pentru încălcarea dispozițiilor naționale de implementare a prezentei directive.
- (32) Întrucât obiectivul prezentei directive, respectiv stabilirea unui cadru comun de reglementare pentru certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri pentru transportul de pasageri și mărfuri, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre și, prin urmare, având în vedere amploarea și efectele prezentei directive, poate fi realizat mai bine la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (33) S-ar putea dovedi oportun, din motive de rentabilitate, ca mecanicii de locomotivă care activează exclusiv pe teritoriul unui stat membru să fie scutiți temporar de aplicarea prevederilor prezentei directive referitoare la obligația acestora de a deține permise și certificate complementare armonizate în conformitate cu prezenta directivă. Condițiile care reglementează orice astfel de exonerări ar trebui să fie clar definite.
- (34) Un stat membru care nu are un sistem feroviar și nici o perspectivă imediată de a avea vreunul ar fi supus unei obligații disproporționate și inutile dacă ar trebui să transpună și să pună în aplicare prevederile prezentei directive. În consecință, astfel de state membre ar trebui să fie exonerate de obligația de a transpune și de a pune în aplicare prezenta directivă atât timp cât nu au un sistem feroviar,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL I

OBIECTIVUL, DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectivul

Prezenta directivă prevede condițiile și procedurile de certificare a mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității. Prezenta directivă specifică sarcinile pentru care sunt responsabile autoritățile competente din statele membre, mecanicii de locomotivă, precum și alte părți implicate în sector, în special întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și centrele de formare.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Directiva se aplică mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar din interiorul Comunității, întreprinderilor feroviare cărora li se impune deținerea unui certificat de siguranță sau gestionarilor de infrastructură cărora li se impune deținerea unei autorizații de siguranță.

(2) Statele membre nu interzic trenurilor de marfă traversarea frontierei sau efectuarea transportului intern pe teritoriul lor în baza dispozițiilor naționale privind alte tipuri de personal al trenurilor de marfă.

(3) Fără a aduce atingere articolului 7, statele membre pot să îi scutească de măsurile adoptate prin punerea în aplicare a prezentei directive pe mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea în exclusivitate pe:

- (a) metrouri, tramvaie și alte sisteme feroviare ușoare;
- (b) rețelele care sunt separate funcțional de restul sistemului feroviar și sunt destinate exclusiv exploatarea serviciilor de transport de persoane și de marfă locale, urbane sau suburbane;
- (c) o infrastructură feroviară privată care este utilizată numai de proprietarii infrastructurii pentru propriile lor operațiuni de transport de mărfuri;
- (d) secțiuni de linie închise temporar traficului normal în scopul întreținerii, al înnoirii sau al modernizării sistemului feroviar.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive:

- (a) „autorități competente” înseamnă autoritățile de siguranță menționate la articolul 16 din Directiva 2004/49/CE;

⁽¹⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

- (b) „mecanic de locomotivă” înseamnă o persoană capabilă și autorizată să conducă trenuri, inclusiv locomotive, locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule feroviare de întreținere sau trenuri pentru transportul feroviar de pasageri sau de mărfuri în mod autonom, responsabil și în siguranță;
- (c) „alți membri ai personalului de bord care îndeplinesc sarcini esențiale de siguranță” înseamnă personalul aflat la bordul trenului care nu îndeplinește funcția de mecanic de locomotivă, dar care contribuie la garantarea siguranței trenurilor, a pasagerilor și a mărfurilor transportate;
- (d) „sistem feroviar” înseamnă sistemul compus din infrastructurile feroviare, inclusiv liniile și instalațiile fixe ale sistemului feroviar plus materialul rulant de toate categoriile și originile care călătorește pe infrastructura respectivă, astfel cum este definit în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;
- (e) „gestionar de infrastructură” înseamnă orice organism sau întreprindere responsabilă în special de constituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, astfel cum este definită la articolul 3 din Directiva 91/440/CEE, care poate, de asemenea, include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii. Funcțiile gestionarului de infrastructură pe o rețea sau o parte a unei rețele pot fi alocate mai multor organisme sau întreprinderi;
- (f) „întreprindere feroviară” înseamnă orice întreprindere feroviară astfel cum este definită în Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și tarifarea utilizării infrastructurii feroviare ⁽¹⁾ și orice altă întreprindere publică sau privată, a cărei activitate este transportul feroviar de mărfuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere. Termenul include, de asemenea, întreprinderile care furnizează numai tracțiune;
- (g) „specificații tehnice de interoperabilitate (STI)” înseamnă specificațiile care acoperă fiecare subsistem sau parte a unui subsistem pentru a îndeplini cerințele esențiale și pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor feroviare transeuropene de mare viteză și convenționale, astfel cum sunt definite în Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE;
- (h) „agenție” înseamnă Agenția Europeană a Căilor Ferate înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾;
- (i) „certificat de siguranță” înseamnă certificatul eliberat unei întreprinderi feroviare de către o autoritate competentă în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE;
- (j) „certificat” înseamnă certificatul complementar armonizat care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care titularul certificatului este autorizat să îl conducă;
- (k) „autorizație de siguranță” înseamnă autorizația eliberată unui gestionar de infrastructură de către o autoritate competentă în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2004/49/CE;
- (l) „centru de formare” înseamnă o entitate acreditată sau recunoscută de autoritatea competentă pentru efectuarea de cursuri de formare.

CAPITOLUL II

CERTIFICAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ

Articolul 4

Modelul comunitar de certificare

(1) Toți mecanicii de locomotivă trebuie să aibă capacitatea fizică și calificările necesare pentru conducerea trenurilor și trebuie să dețină următoarele documente:

(a) un permis care să demonstreze că mecanicul satisface condițiile minime privind cerințele medicale, are studii de bază și aptitudini profesionale generale. Permisul îl identifică pe mecanic și autoritatea emitentă și menționează durata de valabilitate. Permisul respectă cerințele din anexa 1, până la adoptarea modelului de certificare comunitar, astfel cum se prevede la alineatul (4);

(b) unul sau mai multe certificate care indică infrastructura pe care titularul certificatului este autorizat să conducă și materialul rulant pe care deținătorul certificatului este autorizat să îl conducă. Fiecare certificat este în conformitate cu cerințele din anexa I.

(2) Cu toate acestea, cerința de a deține un certificat pentru o anumită parte a infrastructurii nu se aplică în cazurile excepționale enumerate în continuare, cu condiția ca alt mecanic de locomotivă, care deține un certificat valabil pentru infrastructura în cauză, să stea lângă mecanicul respectiv în timpul condusului:

(a) când o perturbare a serviciului feroviar impune devierea trenurilor sau întreținerea șinelor, conform specificațiilor gestionarului infrastructurii;

(b) pentru servicii unice excepționale pentru care se utilizează trenuri vechi;

(c) pentru servicii unice excepționale, cu condiția ca gestionarul infrastructurii să fie de acord;

(d) pentru livrarea sau testarea unui tren nou sau a unei locomotive noi;

(e) pentru formarea și examinarea mecanicilor de locomotivă.

Decizia de a recurge la această posibilitate aparține întreprinderii feroviare și nu poate fi luată de gestionarul infrastructurii în cauză sau de autoritatea competentă.

⁽¹⁾ JO L 75, 15.3.2001, p. 29. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

Atunci când se face apel la un mecanic de locomotivă suplimentar după cum se prevede în cele de mai sus, gestionarul infrastructurii este informat în prealabil.

(3) Certificatul acordă autorizația de a conduce în cadrul uneia sau al mai multora dintre următoarele categorii:

- (a) categoria A: locomotive de manevră, trenuri pentru lucrări, vehicule pentru întreținerea liniilor și orice alte locomotive atunci când sunt folosite pentru manevre;
- (b) categoria B: transportul de pasageri și/sau mărfuri.

Un certificat poate să conțină o autorizație pentru toate categoriile, care acoperă toate codurile menționate la alineatul (4).

(4) Până la 4 decembrie 2008 Comisia adoptă, în baza unui proiect pregătit de către agenție, un model comunitar de permis, de certificat și de copie certificată a certificatului și determină, de asemenea, caracteristicile fizice ale acestora, ținând cont de măsurile de combatere a falsurilor. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).

Până la 4 decembrie 2008, Comisia adoptă măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, și care privesc codurile comunitare pentru diferitele tipuri din categoriile A și B astfel cum sunt menționate la alineatul (3) din prezentul articol, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3) și în baza recomandării agenției.

Articolul 5

Măsurile împotriva falsificării

Autoritățile competente și organismele emitente iau toate măsurile necesare pentru a evita riscul de falsificare a permiselor și a certificatelor și de modificare ilicită a registrelor prevăzute la articolul 22.

Articolul 6

Proprietatea, limba și organismele emitente

(1) Un permis este în proprietatea titularului său și se eliberează de către autoritatea competentă astfel cum este aceasta definită la articolul 3 litera (a). Atunci când o autoritate competentă sau agentul acesteia eliberează un permis într-o limbă națională care nu este o limbă oficială a Comunității, autoritatea competentă întocmește o variantă bilingvă a permisului, care să cuprindă una dintre limbile oficiale ale Comunității.

(2) Întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură care îl angajează sau îl contractează pe mecanicul de locomotivă eliberează un certificat. Certificatul se află în proprietatea întreprinderii sau a gestionarului de infrastructură. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE, mecanicii de locomotivă au dreptul să primească o

copie certificată. Atunci când o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură eliberează un certificat într-o limbă națională care nu este o limbă oficială a Comunității, autoritatea competentă întocmește o variantă bilingvă a certificatului, care să cuprindă una dintre limbile oficiale ale Comunității.

Articolul 7

Valabilitatea geografică

- (1) Permisul este valabil pe întreg teritoriul Comunității.
- (2) Certificatul este valabil numai pe infrastructurile și materialul rulant specificate pe acesta.

Articolul 8

Recunoașterea documentelor de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe

Documentele de certificare a mecanicilor de locomotivă din țări terțe care conduc exclusiv pe secțiuni de frontieră ale sistemului feroviar al unui stat membru pot fi recunoscute de statul membru respectiv în conformitate cu acordurile bilaterale cu țara terță respectivă.

CAPITOLUL III

CONDIȚIILE DE OBTINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI

Articolul 9

Cerințe minime

(1) Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să satisfacă cerințele minime prevăzute la articolele 10 și 11. Pentru a obține un certificat și pentru ca acesta să rămână valabil, solicitanții trebuie să dețină un permis și trebuie să îndeplinească cerințele minime prevăzute la articolele 12 și 13.

(2) Un stat membru poate să impună cerințe mai stricte privind eliberarea permiselor pe propriul teritoriu. Cu toate acestea, statul membru recunoaște permisele eliberate de alte state membre în conformitate cu articolul 7.

Secțiunea I

Permisul

Articolul 10

Vârsta minimă

Statele membre stabilesc vârsta minimă a solicitanților de permis, care nu poate să fie mai mică de 20 de ani. Cu toate acestea, un stat membru poate să elibereze permise solicitanților de la vârsta de 18 ani, valabilitatea unui astfel de permis fiind limitată la teritoriul statului membru emitent.

*Articolul 11***Cerințe de bază**

(1) Solicitanții trebuie să fi absolvit cel puțin nouă ani de studii (primare, gimnaziale și liceale) și să fi absolvit o formare de bază echivalentă cu nivelul 3 la care se face referire în Decizia 85/368/CEE a Consiliului din 16 iulie 1985 privind echivalarea calificărilor profesionale între statele membre ale Comunității Europene ⁽¹⁾.

(2) Solicitanții prezintă o confirmare a faptului că au o stare fizică satisfăcătoare supunându-se unui examen medical efectuat de – a se stabili de către statul membru – un medic acreditat sau recunoscut în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestuia. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunile 1.1, 1.2, 1.3 și 2.1 din anexa II.

(3) Solicitanții dovedesc că sunt într-o stare psihologică corespunzătoare din punct de vedere profesional supunându-se unui examen medical efectuat de – a se stabili de către statul membru – un psiholog sau medic acreditat sau recunoscut în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestuia. Examinarea acoperă cel puțin criteriile indicate în secțiunea 2.2 din anexa II.

(4) Solicitanții trebuie să își fi dovedit competența profesională generală trecând un examen care acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa IV.

*Secțiunea II***Certificatul***Articolul 12***Cunoștințe lingvistice**

Criteriul cunoștințelor lingvistice menționat în anexa VI trebuie să fie îndeplinit pentru infrastructura pentru care este acordat certificatul.

*Articolul 13***Calificări personale**

(1) Solicitanții trebuie să fi trecut un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind materialul rulant pentru care se solicită certificatul. Acest examen acoperă cel puțin subiectele generale enumerate în anexa V.

(2) Solicitanții trebuie să fi trecut un examen de verificare a cunoștințelor și a competenței lor profesionale privind infrastructura pentru care se solicită certificatul. Acest examen trebuie să acopere cel puțin subiectele generale enumerate în anexa VI. Atunci când este cazul, examenul acoperă, de asemenea, cunoștințele lingvistice în conformitate cu secțiunea 8 din anexa VI.

⁽¹⁾ JO L 199, 31.7.1985, p. 56.

(3) Solicitanții sunt formați de către întreprinderea feroviară sau de către gestionarul infrastructurii pentru a cunoaște sistemul propriu de siguranță prevăzut în Directiva 2004/49/CE.

*CAPITOLUL IV***PROCEDURA DE OBTINERE A PERMISULUI ȘI A CERTIFICATULUI***Articolul 14***Obținerea unui permis**

(1) Autoritatea competentă publică procedura care trebuie urmată pentru obținerea unui permis.

(2) Toate solicitările de permis sunt adresate autorității competente de către mecanicul candidat sau de orice entitate care acționează în numele acestuia.

(3) Solicitățile adresate autorității competente pot să vizeze acordarea unui nou permis, actualizarea unor detalii ale permisului, o reînnoire sau eliberarea unui duplicat.

(4) Autoritatea competentă eliberează permisul cât mai repede cu putință, dar nu mai târziu de o lună de la primirea tuturor documentelor necesare.

(5) Permisul este valabil 10 ani, în conformitate cu articolul 16 alineatul (1).

(6) Un permis se eliberează într-un singur exemplar original. Orice duplicare a permisului, alta decât cea efectuată de către autoritatea competentă atunci când se solicită un duplicat, este interzisă.

*Articolul 15***Obținerea unui certificat**

Fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură își stabilește propriile proceduri de eliberare și actualizare a certificatelor în conformitate cu prezenta directivă, ca parte integrantă a sistemului său de siguranță, precum și căi de atac care să le permită solicitanților să solicite o reevaluare a unei decizii privind această chestiune, actualizarea, suspendarea sau retragerea unui certificat.

În cazul în care nu se ajunge la un acord, părțile pot să introducă o cale de atac la autoritatea competentă sau la orice organism independent de recurs.

Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură actualizează fără întârziere un certificat de fiecare dată când deținătorul certificatului obține autorizații suplimentare referitoare la materialul rulant sau la infrastructură.

Articolul 16

Verificările periodice

(1) Pentru ca un permis să rămână valabil, titularul acestuia este supus la examinări periodice și/sau teste privind cerințele menționate la articolul 11 alineatele (2) și (3). În ceea ce privește cerințele medicale, trebuie să se respecte frecvența minimă în conformitate cu secțiunea 3.1 din anexa II. Aceste verificări medicale sunt efectuate de medici acreditați sau recunoscuți în conformitate cu articolul 20 sau sub supravegherea acestora. În ceea ce privește cunoștințele profesionale generale, se aplică prevederile articolului 23 alineatul (8).

La reînnoirea unui permis, autoritatea competentă verifică în registrul prevăzut la articolul 22 alineatul (1) litera (a) dacă mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele prevăzute la primul paragraf din prezentul alineat.

(2) Pentru ca un certificat să rămână valabil, deținătorul acestuia se supune unor verificări periodice și/sau unor teste privind cerințele menționate la articolele 12 și 13. Frecvența acestor verificări și/sau teste este stabilită de către întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură care îl angajează sau îl contractează pe mecanicul de locomotivă în conformitate cu propriul sistem de gestionare a siguranței și respectă frecvențele minime stabilite în anexa VII.

Pentru fiecare dintre aceste verificări, organismul emitent confirmă printr-o declarație pe certificat și în registrul prevăzut la articolul 22 alineatul (2) litera (a) că mecanicul de locomotivă a îndeplinit cerințele menționate în primul paragraf din prezentul alineat.

(3) Atunci când o verificare periodică nu este efectuată sau are un rezultat negativ, se aplică procedura stabilită la articolul 18.

Articolul 17

Încetarea contractului de muncă

Atunci când un mecanic de locomotivă își încetează contractul de muncă cu o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură, acesta informează autoritatea competentă fără întârziere.

Permisul rămâne valabil, dacă rămân în continuare îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 16 alineatul (1).

Un certificat își pierde valabilitatea atunci când deținătorul acestuia nu mai este angajat ca mecanic de locomotivă. Totuși, titularul primește o copie autentificată a acestuia și a tuturor documentelor care fac dovada formării, a calificărilor, a experienței și a competențelor sale profesionale. Atunci când eliberează un certificat în favoarea unui mecanic de locomotivă, o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură ține cont de toate aceste documente.

Articolul 18

Monitorizarea mecanicilor de locomotivă de către întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură

(1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură asigură și verifică dacă permisele și certificatele mecanicilor de locomotivă pe care îi angajează sau îi contractează sunt valabile.

Acestea stabilesc un sistem de monitorizare a mecanicilor lor de locomotivă. Dacă rezultatul unei astfel de monitorizări pune la îndoială competența profesională a unui mecanic de locomotivă și păstrarea valabilității permisului sau a certificatului său, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructuri iau imediat măsurile necesare.

(2) Dacă un mecanic de locomotivă consideră că starea sănătății sale pune sub semnul întrebării capacitatea sa de a-și exercita profesia, informează imediat întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură, după cum este cazul.

De îndată ce o întreprindere feroviară sau un gestionar de infrastructură ia la cunoștință sau este informat de un medic că sănătatea unui mecanic de locomotivă s-a deteriorat în astfel măsură încât capacitatea sa de a-și exercita profesia este pusă la îndoială, acestea iau imediat măsurile necesare, inclusiv examinarea prevăzută în secțiunea 3.1 din anexa II și, dacă este necesar, retragerea certificatului, precum și actualizarea registrului prevăzut la articolul 22 alineatul (2). În plus, acestea se asigură că, în timpul serviciului, mecanicii de locomotivă nu se află sub influența niciunei substanțe care le-ar putea afecta concentrarea, atenția sau comportamentul. Autoritatea competentă este informată fără întârziere de existența oricărui caz de incapacitate de muncă pe o perioadă mai mare de trei luni.

CAPITOLUL V

SARCINILE ȘI DECIZIILE AUTORITĂȚII COMPETENTE

Articolul 19

Sarcinile autorității competente

(1) Autoritatea competentă îndeplinește următoarele sarcini în mod transparent și nediscriminatoriu:

- (a) eliberarea și actualizarea permiselor și eliberarea de duplicate, în conformitate cu articolele 6 și 14;
- (b) asigurarea examinărilor periodice și/sau a testelor în conformitate cu articolul 16 alineatul (1);
- (c) suspendarea și retragerea permiselor și notificarea organismului emitent cu privire la primirea solicitărilor justificate de suspendare a certificatelor, în conformitate cu articolul 29;
- (d) recunoașterea persoanelor sau a organismelor în conformitate cu articolele 23 și 25, dacă au fost desemnate de către statul membru în acest scop;

- (e) publicarea și actualizarea unui registru de persoane și organisme acreditate sau recunoscute, în conformitate cu articolul 20;
- (f) ținerea și actualizarea unui registru al permiselor, în conformitate cu articolul 16 alineatul (1) și articolul 22 alineatul (1);
- (g) monitorizarea procesului de certificare a mecanicilor de locomotivă în conformitate cu articolul 26;
- (h) efectuarea de inspecții, în conformitate cu articolul 29;
- (i) stabilirea criteriilor naționale de examinare în conformitate cu articolul 25 alineatul (5).

Autoritatea competentă răspunde rapid la solicitările de informații și înaintează toate cererile de informații suplimentare fără întârziere la pregătirea permiselor.

(2) Autoritatea competentă nu delegă sarcinile prevăzute la alineatul (1) literele (c), (g) și (i) unor terți.

(3) Orice delegare de sarcini este transparentă și nediscriminatorie și nu creează conflicte de interese.

(4) Atunci când o autoritate competentă delegă sau contractează sarcinile menționate la alineatul (1) litera (a) sau (b) unei întreprinderi feroviare, cel puțin una dintre următoarele condiții este îndeplinită:

- (a) întreprinderea feroviară eliberează permise numai propriilor mecanici de locomotivă;
- (b) întreprinderea feroviară nu se bucură de exclusivitate în teritoriul respectiv pentru niciuna dintre sarcinile delegate sau contractate.

(5) În cazul în care o autoritate competentă delegă sau contractează sarcini, reprezentantului autorizat sau contractantului i se cere să respecte obligațiile impuse autorităților competente de prezenta directivă în executarea acestor sarcini.

(6) În cazul în care o autoritate competentă delegă sau contractează sarcini, aceasta stabilește un sistem prin care să verifice că aceste sarcini au fost executate și se asigură că se îndeplinesc condițiile stabilite la alineatele (2), (4) și (5).

Articolul 20

Acreditarea și recunoașterea

(1) Persoanele sau organismele acreditate în conformitate cu prezenta directivă sunt acreditate de către un organism de acreditare numit de statul membru interesat. Procesul de acreditare este bazat pe criteriile independenței, competenței și imparțialității,

cum ar fi seria de standarde europene competente EN 45 000, și pe evaluarea unui dosar depus de candidați în care se oferă dovezi de competență corespunzătoare pentru domeniul respectiv.

(2) Ca o alternativă la acreditarea prevăzută la alineatul (1), un stat membru poate să prevadă că persoanele sau organismele recunoscute în conformitate cu prezenta directivă sunt recunoscute de către autoritatea competentă sau de către un organism numit de statul membru respectiv. Recunoașterea este bazată pe criteriile independenței, competenței și imparțialității. Totuși, în cazurile în care competența specifică solicitată este extrem de rară, se admite o excepție de la această regulă, după ce Comisia acordă un aviz favorabil conform procedurii menționate la articolul 32 alineatul (2).

Criteriul independenței nu se aplică în cazul formării prevăzute la articolul 23 alineatele (5) și (6).

(3) Autoritatea competentă asigură publicarea și actualizarea unui registru de persoane și organisme care au fost acreditate sau recunoscute în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 21

Deciziile autorității competente

(1) Autoritatea competentă expune motivele care stau la baza deciziilor sale.

(2) Autoritatea competentă asigură stabilirea unei căi de atac administrative, care să permită angajatorilor și mecanicilor de locomotivă să solicite controlul unei decizii privind orice solicitare în conformitate cu prezenta directivă.

(3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura controlul judiciar al deciziilor luate de către o autoritate competentă.

Articolul 22

Registrele și schimbul de informații

(1) Autoritatea competentă are obligația:

(a) să țină un registru cu toate permisele eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distruse. Acest registru trebuie să conțină datele menționate în secțiunea 4 din anexa I pentru fiecare permis, care vor fi accesibile cu ajutorul numărului național alocat fiecărui mecanic de locomotivă. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant;

(b) să furnizeze autorității competente a unui stat membru, agenției sau oricărui angajator de mecanici de locomotivă, în baza unei cereri motivate, informații despre starea unui astfel de permis.

(2) Fiecare întreprindere feroviară și fiecare gestionar de infrastructură trebuie:

- (a) să țină un registru sau să se asigure că este ținut un registru cu toate certificatele eliberate, actualizate, reînnoite, modificate, expirate, suspendate, retrase sau declarate pierdute, furate sau distruse. Registrul conține datele menționate în secțiunea 4 din anexa I pentru fiecare certificat, precum și datele privind verificările periodice prevăzute la articolul 16. Registrul trebuie să fie actualizat în mod constant;
 - (b) să coopereze cu autoritatea competentă a statului membru în care își au sediul pentru a schimba informații cu autoritatea competentă și pentru a-i oferi acesteia accesul la datele necesare;
 - (c) să furnizeze, la cerere, autorităților competente din celelalte state membre informații despre conținutul unor astfel de certificate, atunci când acest lucru este necesar datorită activităților transnaționale ale acestora.
- (3) Mecanicii de locomotivă au acces la informațiile care îi privesc și care sunt înscrise în registrele autorităților competente și ale întreprinderilor feroviare și li se furnizează, la cerere, o copie a acestor informații.

(4) Autoritățile competente cooperează cu agenția pentru a asigura interoperabilitatea registrelor prevăzute la alineatele (1) și (2).

În acest scop, Comisia adoptă, până la data de 4 decembrie 2008, în baza unei propuneri elaborate de către agenție, parametrii de bază ai registrelor care urmează să fie constituite, cum ar fi datele care trebuie să fie înregistrate, formatul acestora și protocolul de schimb de date, drepturile de acces, durata conservării datelor și procedurile de urmat în caz de faliment. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 32 alineatul (3).

(5) Autoritățile competente, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare se asigură că registrele prevăzute la alineatele (1) și (2) și modurile de exploatare a acestor registre sunt în conformitate cu Directiva 95/46/CE.

(6) Agenția se asigură că sistemul stabilit la alineatul (2) literele (a) și (b) este în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001.

CAPITOLUL VI

FORMAREA ȘI EXAMINAREA MECANICILOR DE LOCOMOTIVĂ

Articolul 23

Formarea

(1) Formarea mecanicilor de locomotivă include o parte privitoare la permis, care să reflecte cunoștințele profesionale generale, astfel cum sunt descrise în anexa IV, precum și o parte privitoare la certificat, care să reflecte cunoștințe profesionale specifice, astfel cum sunt descrise în anexele V și VI.

(2) Metoda de formare îndeplinește criteriile stabilite în anexa III.

(3) Obiectivele detaliate ale formării sunt prevăzute în anexa IV, pentru permis, și în anexele V și VI, pentru certificat. Aceste obiective detaliate ale formării pot fi suplimentate prin:

- (a) STI relevante adoptate în conformitate cu Directiva 96/48/CE sau Directiva 2001/16/CE. În acest caz, Comisia asigură coerența între STI și anexele IV, V și VI; sau
- (b) criteriile propuse de către agenție, cu respectarea articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004. Aceste criterii, fiind destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).

(4) Conform articolului 13 din Directiva 2004/49/CE, statele membre iau măsuri pentru a se asigura că mecanicii de locomotivă candidați primesc acces egal și nediscriminatoriu la formarea necesară pentru îndeplinirea condițiilor de obținere a permisului și a certificatului.

(5) Sarcinile de formare privind cunoștințele profesionale generale, după cum se prevede la articolul 11 alineatul (4), cunoștințele lingvistice, după cum se prevede la articolul 12, și cunoștințele profesionale privitoare la materialul rulant, după cum se prevede la articolul 13 alineatul (1), sunt îndeplinite de persoane sau organe acreditate sau recunoscute în conformitate cu articolul 20.

(6) Sarcinile de formare privind cunoștințele despre infrastructură, astfel cum sunt prevăzute la articolul 13 alineatul (2), inclusiv cunoașterea rutelor și normele și procedurile de funcționare, sunt îndeplinite de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute de statele membre în care se află infrastructura.

(7) În ceea ce privește permisele, sistemul general de recunoaștere a calificărilor profesionale stabilit prin Directiva 2005/36/CE continuă să se aplice recunoașterii calificărilor profesionale ale mecanicilor de locomotivă care sunt resortisanți ai unui stat membru și care și-au obținut certificatul de formare într-o țară terță.

(8) Un proces de formare continuă este instituit pentru a asigura păstrarea competențelor angajaților, în conformitate cu punctul 2 litera (e) din anexa III la Directiva 2004/49/CE.

Articolul 24

Costul formării

(1) Statele membre asigură luarea măsurilor necesare pentru a evita că investițiile aprobate de către o întreprindere feroviară sau de un gestionar de infrastructură pentru formarea unui mecanic nu profită în mod nejustificat unei alte întreprinderi feroviare sau gestionar de infrastructură, în cazul în care mecanicul respectiv îi părăsește în mod voluntar în favoarea respectivei întreprinderi feroviare sau gestionar de infrastructură.

(2) Punerea în aplicarea a prezentului articol face obiectul unei atenții speciale în cadrul raportului prevăzut la articolul 33, cu precădere în ceea ce privește litera (f) din acel articol.

Articolul 25

Examinările

(1) Examinările și examinatorii avuți în vedere cu scopul verificării calificării necesare se stabilesc:

- (a) în partea privitoare la permis: de către autoritatea competentă, când se stabilește procedura care va fi urmată pentru a obține un permis în conformitate cu articolul 14 alineatul (1);
- (b) în partea privitoare la certificat: de către întreprinderea feroviară sau gestionarul de infrastructură, când se stabilește procedura care urmează a fi folosită pentru obținerea unui certificat în conformitate cu articolul 15.

(2) Examinările la care se face referire în alineatul (1) sunt supravegheate de examinatori competenți, acreditați sau recunoscuți în conformitate cu articolul 20, și sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese.

(3) Evaluarea cunoștințelor de infrastructură, inclusiv cunoașterea rutelor și a normelor de funcționare, este efectuată de persoane sau organisme acreditate sau recunoscute de statul membru unde este amplasată infrastructura.

(4) Examinările la care se face referire la alineatul (1) sunt organizate astfel încât să se evite orice conflict de interese, fără a aduce atingere posibilității ca examinatorul să aparțină întreprinderii feroviare sau gestionarului de infrastructură care emite certificatul.

(5) Alegerea examinatorilor și a examinărilor poate face obiectul unor criterii comunitare stabilite în baza unui proiect elaborat de agenție. Aceste măsuri, destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, completând-o, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3). Din motive imperative de urgență, Comisia poate să utilizeze procedura de urgență menționată la articolul 32 alineatul (4).

În lipsa unor astfel de criterii ale Comunității, autoritățile competente stabilesc criteriile naționale.

(6) La sfârșitul cursului de formare, se organizează examinări teoretice și practice. Capacitatea de conducere a trenurilor este evaluată prin teste de conducere pe rețea. Se pot utiliza, de asemenea, simulatoare pentru examinarea aplicării regulilor operaționale și a capacității mecanicului de locomotivă în situații deosebit de dificile.

CAPITOLUL VII

EVALUAREA

Articolul 26

Standardele de calitate

Autoritățile competente se asigură că toate activitățile legate de formare, evaluarea cunoștințelor și actualizarea permiselor și a certificatelor sunt supuse monitorizării continue în baza unui

sistem de standarde de calitate. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură în conformitate cu Directiva 2004/49/CE.

Articolul 27

Evaluarea independentă

(1) O evaluare independentă a procedurilor de dobândire și evaluare a cunoștințelor și a competențelor profesionale și a sistemului de emiteră a permiselor și a certificatelor se desfășoară în fiecare stat membru la intervale de cel mult cinci ani. Această prevedere nu se aplică activităților care fac deja obiectul sistemelor de management al siguranței create de întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură în conformitate cu Directiva 2004/49/CE. Evaluarea este efectuată de persoane calificate care nu sunt implicate ele însele în activitățile respective.

(2) Rezultatele acestor evaluări independente trebuie să fie documentate corespunzător și aduse în atenția autorităților competente interesate. Dacă este necesar, statele membre iau măsurile corespunzătoare pentru a remedia problemele evidențiate de evaluarea independentă.

CAPITOLUL VIII

ALȚI MEMBRI AI PERSONALULUI DE BORD

Articolul 28

Raportul privind alți membri ai personalului de bord

(1) Agenția, într-un raport care trebuie prezentat în termen de 4 iunie 2009, având în vedere STI referitoare la gestionarea și exploatarea traficului dezvoltat în conformitate cu Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE, identifică profilul și sarcinile celorlalți membri ai personalului de bord care desfășoară sarcini esențiale din punctul de vedere al siguranței și a căror calificare profesională contribuie, prin urmare la siguranța pe căile ferate, care ar trebui reglementată la nivel comunitar prin intermediul unui sistem de permise și/sau certificate care poate fi similar sistemului stabilit în prezenta directivă.

(2) Pe baza acestui raport, Comisia, în termen de 4 iunie 2010, prezintă un raport și, dacă este cazul, face o propunere privind sistemul de certificare a celorlalți membri ai personalului de bord menționați la alineatul (1).

CAPITOLUL IX

CONTROALE ȘI SANCTIUNI

Articolul 29

Controalele desfășurate de autoritatea competentă

(1) Autoritatea competentă poate lua în orice moment măsuri pentru a verifica, pe trenurile care operează în aria sa de competență, dacă mecanicii de locomotivă au în posesie documentele emise în conformitate cu prezenta directivă.

(2) Fără a aduce atingere verificării reglementate în alineatul (1), în cazul neglijenței la locul de muncă, autoritatea competentă poate verifica dacă mecanicul respectiv îndeplinește condițiile stabilite la articolul 13.

(3) Autoritatea competentă poate desfășura anchete privind respectarea prezentei directive de către mecanicii de locomotivă, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură, examinatorii și de către centrele de formare care își desfășoară activitatea în aria sa de competență.

(4) Dacă autoritatea competentă consideră că un mecanic nu mai îndeplinește una sau mai multe condiții necesare, aceasta ia următoarele măsuri:

- (a) în ceea ce privește un permis emis de autoritatea competentă: autoritatea competentă suspendă permisul. Suspendarea poate fi temporară sau permanentă, în funcție de gravitatea problemelor create pentru siguranța pe căile ferate. Aceasta îl informează de îndată pe mecanicul respectiv și pe angajatorul acestuia în legătură cu decizia sa motivată, fără a aduce atingere dreptului la o cale de atac prevăzută la articolul 21. Agenția indică procedura de urmat pentru redobândirea permisului;
- (b) dacă privește un permis emis de o autoritate competentă în alt stat membru, autoritatea competentă contactează acea autoritate și îi transmite o cerere motivată pentru desfășurarea unei inspecții suplimentare sau pentru suspendarea permisului. Autoritatea competentă solicitantă informează Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu solicitarea sa. Autoritatea care a emis permisul respectiv examinează cererea în termen de patru săptămâni și notifică cealaltă autoritate în legătură cu decizia sa. Autoritatea care a emis permisul informează de asemenea Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu decizia sa. Orice autoritate competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să își desfășoare activitatea în aria de competență a acesteia până la notificarea deciziei autorității emitente;
- (c) dacă privește un certificat: autoritatea competentă contactează organismul emitent și solicită fie efectuarea unei inspecții suplimentare, fie suspendarea certificatului. Organismul emitent ia măsurile corespunzătoare și raportează autorității competente într-un termen de patru săptămâni. Autoritatea competentă poate interzice mecanicilor de locomotivă să opereze în aria sa de competență până la emiterea raportului organismului emitent și va informa Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu aceasta.

În toate cazurile, dacă autoritatea competentă consideră că un anumit mecanic reprezintă o amenințare gravă la adresa siguranței pe căile ferate, aceasta întreprinde imediat acțiunile necesare, cum ar fi solicitarea către gestionarul de infrastructură de a opri trenul și a-i interzice mecanicului să își desfășoare activitatea în aria sa de competență atât timp cât este necesar. Autoritatea informează Comisia și celelalte autorități competente în legătură cu orice astfel de decizie.

În toate cazurile, autoritatea competentă sau organismul desemnat pentru aceasta actualizează registrul prevăzută la articolul 22.

(5) Dacă o autoritate competentă consideră că o decizie luată de o autoritate competentă în alt stat membru conform alineatului (4) nu respectă criteriile relevante, situația este sesizată Comisiei, care își va transmite opinia în termen de trei luni. Dacă este necesar, se propun măsuri corective statelor membre respective. În cazul unui dezacord sau al unui litigiu, chestiunea este prezentată Comitetului menționat la articolul 32 alineatul (1), iar Comisia ia măsurile pe care le consideră necesare în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2). Un stat membru poate impune o interdicție unui mecanic care conduce pe teritoriul său în conformitate cu alineatul (4), până când chestiunea este clarificată în conformitate cu prezentul alineat.

Articolul 30

Sancțiuni

Fără a aduce atingere oricăror altor sancțiuni sau proceduri stabilite de prezenta directivă, statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura că acestea sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale, nediscriminatorii și cu efect de descurajare. Statele membre notifică Comisia cu privire la aceste norme până cel mai târziu la data specificată la articolul 36 alineatul (1) primul paragraf și notifică Comisia fără întârziere cu privire la orice modificare care le afectează.

CAPITOLUL X

PREVEDERI FINALE

Articolul 31

Adaptarea anexelor

(1) Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin adaptarea anexelor la progresul științific și tehnic, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control, menționată la articolul 32 alineatul (3). Din motive imperative de urgență, Comisia poate să utilizeze procedura de urgență menționată la articolul 32 alineatul (4).

(2) În cazul în care adaptările se referă la sănătate și condițiile de siguranță sau competențele profesionale, Comisia va asigura consultarea partenerilor sociali înainte de pregătirea acestora.

Articolul 32

Comitetul

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CEE, având în vedere dispozițiile articolului 8.

Articolul 33

Raportul

Agenția evaluează evoluția certificării mecanicilor de locomotivă în conformitate cu prezenta directivă. Aceasta transmite Comisiei, nu mai târziu de patru ani de la adoptarea parametrilor de bază ai registrelor, prevăzuți la articolul 22 alineatul (4), un raport care conține, unde este cazul, îmbunătățirile care trebuie aduse sistemului în ceea ce privește:

- (a) procedura de emitere a permiselor și a certificatelor;
- (b) acreditarea centrelor de formare și a examinatorilor;
- (c) sistemul de calitate instituit de autoritățile competente;
- (d) recunoașterea reciprocă a certificatelor;
- (e) caracterul adecvat al cerințelor de formare precizate în anexele IV, V și VI în raport cu structura pieței și categoriile menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (a);
- (f) interconectarea registrelor și mobilitatea pe piața forței de muncă.

În plus, în acest raport, agenția poate recomanda măsuri privind examinarea teoretică și practică a cunoștințelor profesionale ale solicitanților de certificate armonizate pentru material rulant și infrastructura relevantă, dacă este cazul.

Comisia ia măsurile corespunzătoare pe baza acestor recomandări și propune modificări la prezenta directivă, dacă este necesar.

Articolul 34

Utilizarea cardurilor cu memorie

Agenția examinează în termen de 4 decembrie 2012 posibilitatea de a folosi un card cu memorie care combină permisul și certificatele prevăzute la articolul 4 și pregătește o analiză a costurilor în raport cu beneficiile aduse de acesta.

Măsurile destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive privind specificațiile tehnice și de funcționare ale unui astfel de card cu memorie sunt adoptate în baza unui proiect elaborat de agenție și în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 32 alineatul (3).

În cazul în care punerea în aplicare a cardului cu memorie nu presupune nicio modificare a textului directivei sau a anexelor la aceasta, specificațiile cardului cu memorie sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2).

Articolul 35

Cooperarea

Statele membre își acordă reciproc asistență la punerea în aplicare a prezentei directive. Autoritățile competente cooperează în timpul acestei faze a punerii în aplicare.

Agenția asistă această cooperare și organizează întâlniri corespunzătoare cu reprezentanții autorităților competente.

Articolul 36

Punerea în aplicare

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 decembrie 2009. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

(3) Obligațiile de transpunere și punere în aplicare ale prezentei directive nu se aplică Ciprului și Maltei atât timp cât pe teritoriul acestora nu există un sistem feroviar.

Articolul 37

Aplicarea treptată și perioadele de tranziție

Prezenta directivă se aplică treptat, după cum se indică mai jos.

1. Registrele la care se face referire în articolul 22 trebuie create în termen de doi ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor prevăzute la articolul 22 alineatul (4).
2. (a) În termen de doi ani de la data adoptării parametrilor de bază ai registrelor, prevăzute la articolul 22 alineatul (4), certificatele sau permisele sunt emise în conformitate cu prezenta directivă mecanicilor care efectuează servicii transfrontaliere, de cabotaj sau de transport de marfă în alt stat membru sau care lucrează în cel puțin două state membre, fără a se aduce atingere prevederilor de la punctul 3.

De la aceeași dată, toți mecanicii de locomotivă care efectuează serviciile enumerate mai sus, inclusiv cei care nu au primit încă un permis sau un certificat în conformitate cu prezenta directivă, se supun verificărilor periodice prevăzute la articolul 16.

- (b) În termen de doi ani de la crearea registrelor menționate la punctul 1, toate permisele și certificatele noi sunt emise în conformitate cu prezenta directivă, fără a se aduce atingere prevederilor de la punctul 3.
- (c) În termen de șapte ani de la crearea registrelor prevăzute la punctul 1, toți mecanicii trebuie să dețină permise și certificate în conformitate cu prezenta directivă. Organismele emitente iau în considerare toate competențele profesionale deja obținute de fiecare mecanic astfel încât această cerință să nu genereze costuri administrative și financiare inutile. Drepturile de conducere a trenurilor acordate anterior mecanicilor de locomotivă sunt păstrate pe cât posibil. Organismele emitente pot decide totuși, pentru mecanici individuali sau pentru grupuri de mecanici, după cum este cazul, că sunt necesare examinări și/sau formări suplimentare pentru obținerea de permise și/sau certificate în baza prezentei directive.
3. Mecanicii autorizați să conducă în conformitate cu prevederile care s-au aplicat anterior aplicării prevederilor prezentei directive în baza punctului 2 litera (a) sau (b) își pot continua activitățile profesionale pe baza drepturilor lor și fără a aplica prevederile prezentei directive timp de până la șapte ani de la crearea registrelor prevăzute la punctul 1.

În cazul ucenicilor care au început un program aprobat de instruire și formare sau un curs aprobat de formare anterior aplicării prevederilor prezentei directive în temeiul punctului 2 litera (a) sau (b), statele membre pot acorda certificate acestor ucenici în conformitate cu prevederile naționale existente.

Pentru mecanicii și ucenicii menționați la prezentul punct și în cazuri excepționale, autoritatea sau autoritățile competente implicate pot acorda scutiri de la cerințele medicale stabilite în anexa II. Valabilitatea oricărui permis emis cu o astfel de scutire este limitată la teritoriul statelor membre respective.

4. Autoritățile competente, întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură asigură aplicarea treptată a verificărilor periodice corespunzătoare celor prevăzute la articolul 16 pentru mecanici care nu au permise și certificate în conformitate cu prezenta directivă.
5. La solicitarea unui stat membru, Comisia solicită agenției, în consultare cu acel stat membru, să efectueze o analiză a costurilor în raport cu beneficiile a aplicării prevederilor conținute în prezenta directivă pentru a-i forma pe mecanicii de locomotivă care își desfășoară activitatea exclusiv pe teritoriul acelui stat membru. Analiza costurilor în raport cu beneficiile acoperă o perioadă de 10 ani. Analiza costurilor în raport cu beneficiile este transmisă Comisiei în termen de doi ani de la data creării registrelor prevăzute la punctul 1.

Dacă analiza costurilor în raport cu beneficiile arată că costurile aplicării prevederilor prezentei directive cu privire la acești mecanici de locomotivă depășesc beneficiile, Comisia, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2), adoptă o decizie în termen de șase luni de la data transmiterii rezultatelor acestei analize a costurilor în raport cu beneficiile. Se poate decide că prevederile de la punctul 2 literele (b) și (c) din prezentul articol nu trebuie aplicate acelor mecanici de locomotivă pentru o perioadă de până la 10 ani pe teritoriul statelor membre respective.

Cel târziu cu 24 de luni înainte de expirarea acestei perioade de scutire temporară, Comisia, luând în considerare evoluțiile notabile din sectorul feroviar în statul membru respectiv, poate solicita agenției, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 32 alineatul (2), să desfășoare încă o analiză a costurilor în raport cu beneficiile, care va fi transmisă Comisiei cu cel mult 12 luni înainte de data expirării acestui termen de scutire temporară. Comisia ia o decizie în conformitate cu procedura descrisă în al doilea paragraf al prezentului punct.

Articolul 38

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 39

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 octombrie 2007.

Pentru Parlamentul European
Președintele
H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu
Președintele
M. LOBO ANTUNES

ANEXA I

PERMISUL MODEL COMUNITAR ȘI CERTIFICATUL COMPLEMENTAR ARMONIZAT

1. CARACTERISTICILE PERMISULUI

Caracteristicile fizice ale permisului mecanicului de locomotivă trebuie să fie conforme standardelor ISO 7810 și 7816-1.

Cardul trebuie fabricat din policarbonat.

Metodele de verificare a caracteristicilor permiselor de conducere pentru a se asigura dacă respectă standardele internaționale trebuie să respecte standardul ISO 10373.

2. CONȚINUTUL PERMISULUI

Rectoul permisului trebuie să conțină:

- (a) cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” tipărite cu caractere mari în limba sau limbile statului membru care emite permisul;
- (b) numele statului membru care emite permisul;
- (c) semnul distinctiv al statului membru care emite permisul, în conformitate cu codul ISO 3166 al țării, tipărit în negativ într-un dreptunghi albastru și încercuit de 12 stele galbene;
- (d) informații specifice permisului emis, numerotate după cum urmează:
 - (i) numele de familie al titularului;
 - (ii) prenumele titularului;
 - (iii) data și locul nașterii titularului;
 - (iv) — data emiterii permisului;
— data expirării permisului;
— numele autorității emitente;
— numărul de identificare atribuit angajatului de către angajator (opțional);
 - (v) numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național;
 - (vi) fotografia titularului;
 - (vii) semnătura titularului;
 - (viii) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional);
- (e) cuvintele „modelul Comunităților Europene” în limba sau limbile statului membru emitent al permisului și cuvintele „Permis de mecanic de locomotivă” în celelalte limbi comunitare, tipărite cu galben și formând fundalul permisului;
- (f) culorile de referință:
 - albastru: albastru reflex Pantone;
 - galben: galben Pantone;

- (g) informații suplimentare sau restricții medicale la utilizare, impuse de o autoritate competentă în conformitate cu anexa II, sub formă de coduri.

Aceste coduri vor fi stabilite de Comisie, conform procedurii de reglementare menționate la articolul 32 alineatul (2), pe baza unei recomandări de la agenție.

3. CERTIFICATUL

Certificatul trebuie să conțină:

- (a) numele de familie al titularului;
- (b) prenumele titularului;
- (c) data și locul nașterii titularului;
- (d) — data emiterii certificatului;
— data expirării certificatului;
— numele autorității emitente;
— numărul de identificare atribuit angajatului de către angajator (opțional);
- (e) numărul permisului care permite accesul la datele din registrul național;
- (f) fotografia titularului;
- (g) semnătura titularului;
- (h) domiciliul permanent sau adresa poștală a titularului (opțional);
- (i) numele și adresa întreprinderii feroviare sau a gestionarului de infrastructură pentru care titularul are dreptul de a conduce trenuri;
- (j) categoria în care titularul este îndreptățit să conducă;
- (k) tipul sau tipurile de material rulant pe care titularul este autorizat să îl conducă;
- (l) infrastructura pe care titularul este autorizat să conducă;
- (m) orice informații suplimentare sau restricții;
- (n) cunoștințele lingvistice.

4. INFORMAȚII MINIME CONȚINUTE ÎN REGISTRELE NAȚIONALE

- (a) Informații privind permisul:

Toate informațiile care apar pe permis plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la articolele 11 și 16.

- (b) Informații privind certificatul:

Toate informațiile care apar pe certificat plus informațiile privind cerințele de verificare stabilite la articolele 12, 13 și 16.

ANEXA II

CERINȚE MEDICALE

1. CERINȚE GENERALE

1.1. Mecanicii trebuie să nu sufere de nicio boală și să nu ia niciun medicament și nicio substanță care pot provoca:

- o pierdere bruscă a cunoștinței;
- o reducere a atenției sau a concentrării;
- incapacitate bruscă;
- pierderea echilibrului sau a coordonării;
- limitarea semnificativă a mobilității.

1.2. Vederea

Trebuie îndeplinite următoarele cerințe privind vederea:

- acuitatea vizuală la distanță cu sau fără ajutor: 1,0; minimum 0,5 pentru ochiul mai slab;
- lentile corectoare maximum: hipermetropie + 5/miopie – 8. Derogările sunt autorizate în cazuri excepționale și după obținerea opiniei unui oftalmolog. Apoi medicul ia decizia;
- vederea la apropiere și la distanță medie: suficientă, cu sau fără ajutor;
- lentilele de contact și ochelarii sunt autorizați dacă sunt verificați periodic de un specialist;
- vederea normală în culori: folosirea unui test recunoscut, cum ar fi Ishihara, ca și a altui test recunoscut, dacă este necesară;
- câmpul vizual: complet;
- vederea cu ambii ochi: existentă; nu este necesară dacă persoana are experiență de adaptare adecvată și de compensare suficientă. Numai dacă a pierdut vederea binoculară după începerea serviciului;
- vederea binoculară: existentă;
- recunoașterea semnalelor color: testul trebuie să se bazeze pe recunoașterea culorilor unice, și nu pe diferențele relative;
- sensibilitate la contraste: bună;
- nicio boală de ochi progresivă;
- implanturile de lentile intraoculare, keratotomiile și keratectomiile sunt permise numai cu condiția să fie verificate în fiecare an sau la intervale stabilite de medic;
- capacitatea de a suporta lumina intensă;
- lentilele de contact colorate și lentilele fotocrome nu sunt permise. Lentilele cu filtru UV sunt permise.

1.3. Cerințe privind auzul și vorbirea

Auz suficient confirmat de o audiogramă, adică:

- auz suficient pentru a purta o discuție telefonică și pentru a putea auzi sunete de avertizare și mesaje radio.

Următoarele valori trebuie considerate orientative:

- deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 40 dB la 500 și 1 000 Hz;
- deficiența de auz nu trebuie să fie mai mare de 45 dB la 2 000 Hz pentru urechea care are cea mai slabă conducere aeriană a sunetului;
- nicio anomalie a sistemului vestibular;
- nicio boală cronică care afectează capacitatea de vorbire (dată fiind necesitatea de a transmite mesaje tare și clar);
- folosirea dispozitivelor de asistare a auzului este permisă în cazuri speciale.

1.4. Sarcina

În cazul unei toleranțe scăzute sau al unei probleme patologice, sarcina trebuie considerată a fi un motiv pentru excluderea temporară a mecanicilor. Prevederile legale care protejează femeile mecanic gravide trebuie aplicate.

2. CONȚINUTUL MINIM AL EXAMENULUI CARE PRECEDĂ NUMIREA

2.1. Examinările medicale:

- un examen medical general;
- examinări ale funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor);
- teste de sânge sau de urină, testarea între altele pentru diabetul mellitus, în măsura în care sunt necesare pentru a evalua aptitudinile fizice ale candidatului;
- o electrocardiogramă (ECG) în condiții de repaos;
- teste pentru detectarea substanțelor psihotrope, cum ar fi drogurile ilegale sau medicamentele psihotrope, precum și a abuzului de alcool, care pun sub semnul întrebării capacitatea profesională;
- cognitive: atenția și concentrarea; de memorie; de percepție; de logică;
- de comunicare;
- psihomotorii: pentru timpul de reacție, coordonarea mâinilor.

2.2. Examinările psihologice ocupaționale

Scopul examinărilor psihologice ocupaționale este de a ajuta în procesul de angajare și gestionare a personalului. La determinarea conținutului evaluării psihologice, examinarea trebuie să evalueze dacă mecanicul solicitant nu are deficiențe psihologice ocupaționale clar stabilite, în special în ceea ce privește aptitudinile operaționale sau orice factor relevant al personalității, care pot interfera cu exercitarea în siguranță a îndatoririlor.

3. EXAMINĂRILE PERIODICE DUPĂ NUMIRE

3.1. Frecvența:

Examinările medicale (aptitudini fizice) trebuie să aibă loc la interval de trei ani până la vârsta de 55 de ani și apoi anual.

În plus față de această frecvență, medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 trebuie să crească frecvența examinărilor dacă sănătatea salariatului o cere.

Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (1), o examinare medicală corespunzătoare trebuie desfășurată când există motive pentru a bănuși că un titular de permis sau certificat nu mai îndeplinește cerințele medicale stabilite în secțiunea 1 a anexei II.

Starea fizică trebuie verificată regulat și după orice accident de muncă sau orice perioadă de concediu în urma unui accident implicând persoane. Medicul acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 poate decide să efectueze un control medical suplimentar corespunzător, în special după o perioadă de cel puțin 30 de zile de concediu medical. Angajatorul trebuie să îi ceară medicului acreditat sau recunoscut în temeiul articolului 20 să verifice starea fizică a mecanicului dacă angajatorul a trebuit să îl retragă pe mecanic din serviciu din motive de siguranță.

3.2. Conținutul minim al controlului medical periodic

Dacă mecanicul îndeplinește criteriile necesare pentru examinarea care se desfășoară înaintea numirii, controalele periodice trebuie să includă cel puțin:

- un control medical general;
- un control al funcțiilor senzoriale (vedere, auz, percepția culorilor);
- analize de sânge sau urină pentru a identifica diabetul mellitus și alte boli sugerate de examenul clinic;
- analize pentru detectarea drogurilor dacă există indicii clinice.

În plus, pentru mecanicii în vârstă de peste 40 de ani, este necesar, de asemenea, un ECG în condiții de repaos.

ANEXA III

METODA DE FORMARE

Trebuie să existe un echilibru între formarea teoretică (cursuri și demonstrații) și cea practică (experiență la locul de muncă, conducerea trenului cu și fără supraveghere pe linii închise în scop de formare).

Formarea asistată de calculator trebuie acceptată pentru învățarea individuală a regulilor operaționale, pentru semnalarea problemelor etc.

Utilizarea simulatoarelor, deși nu este obligatorie, poate fi utilă pentru formarea eficientă a mecanicilor; acestea sunt utile în special pentru formarea în condiții de muncă deosebite sau pentru reguli aplicate rar. Simulatoarele au un avantaj special prin faptul că oferă învățare prin practică în cazul evenimentelor care nu pot fi exersate în realitate. În principiu, trebuie folosite simulatoare de ultima generație.

În ceea ce privește dobândirea de cunoștințe privind rutele, abordarea care trebuie încurajată trebuie să fie cea în care mecanicul de locomotivă însoțește alt mecanic timp de un număr adecvat de călătorii pe drum, atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte. Între alte metode, se pot folosi înregistrări video ale rutelor, astfel cum se văd din cabina mecanicului, ca metodă alternativă de formare.

ANEXA IV

CUNOȘTINȚE PROFESIONALE GENERALE ȘI CERINȚELE PRIVIND PERMISUL

Formarea generală are următoarele obiective:

- dobândirea cunoștințelor și a procedurilor privind tehnologiile de căi ferate, inclusiv principiile de siguranță și raționamentele care stau la baza regulamentelor operaționale;
- dobândirea cunoștințelor și deprinderea procedurilor privind riscurile legate de funcționarea căilor ferate și diversele mijloace care trebuie folosite pentru combaterea acestora;
- dobândirea cunoștințelor și dobândirea procedurilor privind principiile care guvernează unul sau mai multe regimuri de operare a căilor ferate;
- dobândirea cunoștințelor și deprinderea procedurilor privind trenurile, compunerea acestora și cerințele tehnice privind unitățile de tracțiune, vagoanele de marfă și de pasageri și alte tipuri de material rulant.

În special, mecanicii trebuie să poată:

- să înțeleagă cerințele specifice pentru profesia de mecanic, importanța acestora și cerințele profesionale și personale (perioade lungi de muncă, depărtarea de casă etc.);
 - să aplice regulile de siguranță a personalului;
 - să identifice materialul rulant;
 - să cunoască și să aplice o metodă de lucru în mod precis;
 - să identifice documentațiile de referință și de utilizare (manualul de proceduri și manualul de linii, astfel cum este definit în STI „Operațiuni”, manualul mecanicului, manualul de depanare etc.);
 - să își însușească comportamente compatibile cu responsabilitățile esențiale pentru siguranță;
 - să identifice procedurile aplicabile accidentelor în care au fost implicate persoane;
 - să distingă riscurile legate de funcționarea căilor ferate în general;
 - să cunoască principiile care guvernează siguranța traficului;
 - să aplice principiile de bază ale electrotehnologiei.
-

ANEXA V

CUNOȘTIȚE PROFESIONALE PRIVIND MATERIALUL RULANT ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL

După încheierea formării specifice privind materialul rulant, mecanicii trebuie să fie capabili să desfășoare următoarele sarcini:

1. TESTE ȘI VERIFICĂRI ANTERIOARE PLECĂRII

Mecanicii trebuie să fie capabili:

- să strângă documentele și echipamentele necesare;
- să verifice capacitățile unității de tracțiune;
- să verifice informațiile introduse în documentele de la bordul unității de tractare;
- să asigure, prin efectuarea verificărilor și testelor precizate, că unitatea de tractare este capabilă de a furniza puterea de tractare necesară și că echipamentul de siguranță este funcțional;
- să verifice disponibilitatea și funcționalitatea protecției recomandate și echipamentele de siguranță la predarea unei locomotive la începutul unei curse;
- să efectueze orice operațiuni curente de întreținere preventivă.

2. CUNOAȘTEREA MATERIALULUI RULANT

Pentru a conduce o locomotivă, mecanicii trebuie să cunoască toate mecanismele de comandă și indicatoarele care le sunt puse la dispoziție, în special pe cele care privesc:

- tracțiunea;
- frânele;
- elementele privind siguranța traficului.

Pentru a identifica și a localiza anomaliile din materialul rulant, pentru a le raporta și a determina ce este necesar pentru a le repara, și, în anumite cazuri, pentru a acționa asupra lor, mecanicii trebuie să cunoască:

- structurile mecanice;
- echipamentul de suspensie și atașare;
- mecanismul de rulare;
- echipamentul de siguranță;
- rezervoarele de combustibil, sistemul de alimentare, echipamentul de evacuare;
- sensul semnelor din interiorul și exteriorul materialului rulant, în special simbolurile utilizate pentru transportul mărfurilor periculoase;
- sistemele de înregistrare a cursei;
- sistemele electrice și pneumatice;
- colectarea sistemelor de curent și de înaltă tensiune;
- echipamentele de comunicații (sistem radio de comunicații între tren și unitățile fixe etc.);
- organizarea curselor;

- componentele materialului rulant, utilitatea acestora și dispozitivele specifice materialului remorcat, în special sistemul de oprire a trenului prin evacuarea aerului din conducta de frână;
- sistemul de frânare;
- componentele specifice unităților de tracțiune;
- lanțul de tracțiune, motoarele și transmisia.

3. TESTAREA FRÂNELOR

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului;
- să verifice funcționarea diferitelor componente ale sistemului de frânare al unității de tracțiune și al trenului, după caz, înainte de plecare, la plecare și în timpul mersului.

4. MODUL DE OPERARE ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI ÎN RAPORT CU CARACTERISTICILE LINIEI

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a reține informațiile care le-au fost transmise înainte de plecare;
- de a determina tipul de mers și limita de viteză a trenului în funcție de limitele de viteză, condițiile atmosferice sau modificările la sistemul de semnalizare.

5. CONDUCEREA TRENULUI ASTFEL ÎNCÂT SĂ NU SE DETERIOREZE INSTALAȚIILE SAU VEHICULELE

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a utiliza sistemele de control disponibile în conformitate cu normele aplicabile;
- de a porni trenul ținând cont de limitările de aderență și putere;
- de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații.

6. ANOMALII

Mecanicii trebuie:

- să fie capabili să depisteze comportamente neobișnuite ale trenului;
- să poată inspecta trenul și identifica indiciile anomaliilor, să facă distincții între ele, să reacționeze după importanța relativă a acestora și să încerce să le remedieze, dând întotdeauna prioritate siguranței traficului feroviar și persoanelor;
- să cunoască mijloacele disponibile de protecție și comunicare.

7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA PERSOANELOR

Mecanicii trebuie:

- să poată lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea persoanelor aflate în tren;
- să poată determina dacă trenul transportă mărfuri periculoase și să le identifice pe baza documentelor trenului și a listelor vagoanelor;
- să cunoască procedurile privind evacuarea unui tren în caz de urgență.

8. CONDIȚII PENTRU CONTINUAREA MERSULUI DUPĂ UN INCIDENT SOLDAT CU AVARIEREA MATERIALULUI RULANT

După un incident, mecanicii trebuie să fie capabili de a evalua dacă vehiculul poate continua călătoria și în ce condiții, pentru a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu acele condiții cât mai devreme posibil.

Mecanicii trebuie să fie capabili de a determina dacă evaluarea din partea unui expert este necesară înainte ca trenul să continue.

9. IMOBILIZAREA TRENULUI

Mecanicii trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că trenul sau părți din acesta nu pornește și nu se mișcă în mod neașteptat, nici chiar în cele mai dificile condiții.

În plus, mecanicii trebuie să aibă cunoștințe privind măsurile care pot opri un tren sau părți ale acestuia în cazul în care a început să se miște în mod neașteptat.

—

ANEXA VI

CUNOȘTIINȚELE PROFESIONALE DE INFRASTRUCTURĂ ȘI CERINȚELE PRIVIND CERTIFICATUL**Probleme legate de infrastructură**

1. TESTAREA FRÂNELOR

Mecanicii trebuie să fie capabili de a verifica și calcula, înainte de plecare, dacă puterea de frânare a trenului corespunde puterii de frânare necesare în cazul liniei respective, astfel cum se precizează în documentele vehiculului.

2. TIPUL OPERĂRII ȘI VITEZA MAXIMĂ A TRENULUI CONFORM CARACTERISTICILOR LINIEI

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a reține informațiile care le-au fost transmise, ca, de exemplu, limitele de viteză sau modificările la sistemul de semnalizare;
- de a determina tipul de mers și viteza maximă admisă a trenului pe baza caracteristicilor liniei.

3. CUNOAȘTEREA LINIEI

Mecanicii trebuie să fie capabili de a anticipa probleme și de a reacționa corespunzător în ceea ce privește siguranța și alte performanțe, cum ar fi punctualitatea și aspectele economice. Ca urmare, ei trebuie să aibă cunoștințe temeinice privind liniile de cale ferată și instalațiile de pe ruta acestora și de pe alte rute convenite.

Următoarele aspecte sunt importante:

- condițiile operaționale (modificările aduse liniilor, mersul în sens unic etc.);
- desfășurarea unei verificări a rutei și consultarea documentelor relevante;
- identificarea liniilor care pot fi utilizate pentru un anumit tip de mers;
- regulile de trafic aplicabile și semnificația sistemului de semnalizare;
- regimul operațiunilor;
- sistemul de blocare și regulamentele asociate;
- numele stațiilor și poziția și observarea de la distanță a stațiilor și a cabinelor de semnalizare pentru adaptarea corespunzătoare a operării;
- semnalizarea tranziției între diferite sisteme de operare sau de furnizare a curentului electric;
- limitele de viteză pentru diferitele categorii de trenuri conduse;
- profilurile topografice;
- condițiile speciale de frânare, de exemplu, pe liniile cu pante foarte abrupte;
- funcții speciale de operare: semnale speciale, semne, condiții de plecare etc.

4. REGULI DE SIGURANȚĂ

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a porni trenurile când toate condițiile necesare sunt îndeplinite (orar, ordin sau semnal de plecare, operarea semnalelor dacă este necesar etc.);
- de a observa semnalele de pe rută și din cabină, de a le interpreta imediat și fără erori și de a acționa după cum s-a indicat;
- de a conduce trenul în condiții de siguranță, conform unor moduri specifice de operare, de a aplica, dacă li s-a indicat, regimuri speciale, restricții temporare de viteză, mersul în sens opus, permisiunea de a transmite semnale în caz de pericol, alternarea operațiunilor, întoarceri, mersul prin șantiere etc.;
- de a respecta opririle programate sau suplimentare și, dacă este necesar, de a desfășura operațiunile suplimentare pentru pasageri în timpul acestor opriri, în special deschiderea și închiderea ușilor.

5. CONDUCEREA TRENULUI

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a cunoaște poziția trenului pe linie în orice moment;
- de a activa frânele la decelerări și opriri, ținând seama de materialul rulant și de instalații;
- de a adapta mersul trenului în conformitate cu orarul și ordinele date pentru economisirea energiei, luând în considerare caracteristicile unității de tracțiune, trenul, linia și mediul.

6. ANOMALII

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a fi atenți, în măsura în care o permite operarea trenului, la întâmplări neobișnuite privind infrastructura și mediul: semnalele, liniile, rezerva de energie, trecerile la nivel, împrejurimile liniilor, alt trafic;
- de a cunoaște distanțele particulare până la îndepărtarea obstacolelor;
- de a informa gestionarul de infrastructură cât mai curând posibil în legătură cu locul și natura anomaliilor observate, asigurându-se că informațiile au fost înțelese;
- de a lua în calcul infrastructura, de a asigura sau de a lua măsuri pentru a asigura siguranța traficului și a persoanelor, oricând este necesar.

7. INCIDENTE ȘI ACCIDENTE DE OPERARE, INCENDII ȘI ACCIDENTE SOLDATE CU ACCIDENTAREA DE PERSOANE

Mecanicii trebuie să aibă capacitatea:

- de a lua măsuri pentru a proteja trenul și a solicita asistență în cazul unui accident soldat cu accidentarea de persoane;
- de a determina unde să oprească trenul în cazul unui incendiu și de a facilita evacuarea pasagerilor, dacă este necesar;
- de a furniza informații utile privind incendiul cât mai curând posibil, dacă incendiul nu poate fi ținut sub control de către mecanic singur;
- de a informa gestionarul de infrastructură în legătură cu aceste condiții cât mai curând posibil;
- de a evalua dacă infrastructura permite vehiculului să își continue mersul și în ce condiții.

8. TESTELE LINGVISTICE

Mecanicii care trebuie să comunice cu gestionarul de infrastructură privind probleme esențiale de siguranță trebuie să aibă cunoștințe lingvistice în limba stabilită de gestionarul de infrastructură. Cunoștințele lingvistice trebuie să permită ca aceștia să poată comunica activ și eficient în situații normale, dificile și de urgență.

Aceștia trebuie să fie capabili de a utiliza mesajele și metoda de comunicare precizată în STI „Operațiuni”. Mecanicii trebuie să fie capabili de a comunica conform nivelului 3 din tabelul următor:

Nivelul de limbă și comunicare

Capacitatea de exprimare orală într-o limbă poate fi divizată în cinci niveluri:

Nivelul	Descrierea
5	<ul style="list-style-type: none"> — poate adapta modul de vorbire la orice interlocutor — poate exprima o părere — poate negocia — poate convinge — poate da sfaturi
4	<ul style="list-style-type: none"> — poate face față unor situații complet neprevăzute — poate formula presupuneri — poate exprima o părere motivată
3	<ul style="list-style-type: none"> — poate face față unor situații practice care presupun un element neprevăzut — poate descrie — poate purta o conversație simplă
2	<ul style="list-style-type: none"> — poate face față unei situații practice simple — poate pune întrebări — poate răspunde la întrebări
1	<ul style="list-style-type: none"> — poate vorbi folosind propoziții memorate

ANEXA VII

FRECVENȚA EXAMENELOR

Frecvența minimă a verificărilor periodice va fi după cum urmează:

- (a) cunoștințe lingvistice (numai pentru cei care nu sunt vorbitori nativi): la fiecare trei ani sau după o absență de mai mult de un an;
 - (b) cunoștințe de infrastructură (inclusiv cunoștințe privind ruta și regulile de operare): la fiecare trei ani sau după o absență de mai mult de un an pe ruta respectivă;
 - (c) cunoștințe de material rulant: la fiecare trei ani.
-