

Uradni list

Evropske unije

C 289 E

Zvezek 49

Slovenska izdaja

Informacije in objave

28. november 2006

<u>Obvestilo št.</u>	Vsebina	Stran
	I Informacije	
	Svet	
2006/C 289 E/01	Skupno stališče (ES) št. 19/2006 z dne 24. julija 2006, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu	1
2006/C 289 E/02	Skupno stališče (ES) št. 20/2006 z dne 24. julija 2006, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture	30
2006/C 289 E/03	Skupno stališče (ES) št. 21/2006 z dne 14. septembra 2006, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti	42
2006/C 289 E/04	Skupno stališče (ES) št. 22/2006 z dne 25. septembra 2006, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti z namenom sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti („RIM II“)	68

I

(Informacije)

SVET

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 19/2006,

ki ga je sprejel Svet dne 24. julija 2006

z namenom sprejetja Uredbe (ES) št. .../2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu

(2006/C 289 E/01)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V okviru skupne prometne politike je pomembno zagotoviti uporabniške pravice potnikov v mednarodnem železniškem prometu, ki potujejo med državami članicami, ter izboljšati kakovost in učinkovitost storitev mednarodnega železniškega prevoza potnikov med državami članicami, kar lahko pripomore k povečanju deleža železniškega prevoza v primerjavi z drugimi vrstami prevoza.
- (2) Sporočilo Komisije „Strategija varstva potrošnikov 2002-2006“ ⁽⁴⁾ si je postavila za cilj doseg visoke ravni varstva potrošnikov na področju prevoza v skladu s členom 153(2) Pogodbe.
- (3) Potnik v železniškem prometu je šibkejša stran prevozne pogodbe, zato je treba njegove pravice v tem pogledu zaščititi.

⁽¹⁾ UL C 221, 8.9.2005, str. 8.⁽²⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 28.9.2005 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 24.7.2006 in Stališče Evropskega parlamenta (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ UL C 137, 8.6.2002, str. 2.

- (4) Med pravice uporabnikov prevoznih storitev v železniškem prometu sodi prejemanje informacij v zvezi s prevozno storitvijo pred in med potovanjem. Če je le mogoče, morajo železniška podjetja in prodajalci vozovnic te informacije kar se da hitro zagotoviti vnaprej.

- (5) Podrobnejše zahteve glede zagotavljanja potovalnih informacij bodo določene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI) iz Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁵⁾.

- (6) Krepitev pravic potnikov v mednarodnem železniškem prometu bi morala temeljiti na obstoječem sistemu mednarodnega prava o tej zadevi iz Dodatka A — Enotna pravila za pogodbe v mednarodnem železniškem prevozu potnikov in prtljage (CIV) h Konvenciji o mednarodnih železniških prevozech (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je spremenjena s Protokolom o spremembi Konvencije o mednarodnih železniških prevozech z dne 3. junija 1999 (Protokol iz leta 1999).

- (7) Železniška podjetja bi morala sodelovati pri zagotavljanju lažjega prehoda potnikov mednarodnega železniškega prometa od enega operaterja k drugemu s pomočjo izdaje enotnih vozovnic, če je to mogoče.

- (8) Zagotavljanje informacij in vozovnic potnikom mednarodnega železniškega prometa bi moralo biti olajšano s prilagoditvijo računalniško podprtih sistemov skupni specifikaciji.

⁽⁵⁾ UL L 110, 20.4.2001, str.1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/50/ES (UL L 164, 30.4. 2004, str. 114).

- (9) Nadaljnji razvoj sistemov za potovalne informacije in rezervacije bi moral potekati skladno s TSI.
- (10) Storitve železniškega prevoza potnikov v mednarodnem prometu naj bodo v korist vseh državljanov. Tako bi morale imeti osebe z omejeno sposobnostjo gibanja, naj bo vzrok zanjo invalidnost, starost ali kateri koli drugi dejavnik, možnosti za potovanje po železnici, primerljive s tistimi, ki jih imajo drugi državljani. Osebe z omejeno sposobnostjo gibanja imajo, tako kot vsi drugi državljani, pravico do prostega gibanja, svobode izbire in nediskriminacije. Med drugim je treba posvetiti posebno pozornost zagotavljanju informacij osebam z omejeno sposobnostjo gibanja v zvezi z dostopnostjo do prevoznih storitev v železniškem prometu, pogoji dostopa do tirnih vozil in njihovo opremo. Da bi bili potniki z omejeno možnostjo zaznavanja kar najbolj obveščeni o zamudah, je treba uporabljati optične in akustične sisteme. Osebe z omejeno sposobnostjo gibanja bi morale imeti možnost kupiti vozovnico na vlaku brez dodatnih stroškov.
- (11) Železniška podjetja bi morala biti obvezno zavarovana ali bi morala skleniti enakovreden dogovor o odgovornosti do potnikov mednarodnega železniškega prometa v primeru nesreč. Najnižja zavarovalna vsota za železniška podjetja bi morala biti predmet prihodnjega pregleda.
- (12) Krepitev pravic do nadomestila in pomoči v primeru zamud, zamujenih zvez vlakov ali odpovedi prevozne storitve v mednarodnem prometu naj bi spodbudila delovanje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa v korist potnikov.
- (13) Zaželeno je, da bi ta uredba uvedla sistem nadomestil za potnike v primeru zamude, povezane z odgovornostjo železniškega podjetja, na isti podlagi kot mednarodni sistem, ki ga zagotavlja COTIF in zlasti njegovi dodatki CIV, ki se nanašajo na pravice potnikov.
- (14) Zaželeno je, da se žrtve nesreč in vzdrževane družinske člane razbremenijo kratkotrajnih finančnih skrbi neposredno po nesreči.
- (15) V interesu potnikov mednarodnega železniškega prometa je, da se v dogovoru z javnimi organi sprejmejo ustrezni ukrepi za zagotovitev osebne varnosti potnikov na postajah in vlakih.
- (16) Potniki mednarodnega železniškega prometa bi morali imeti možnost, da pritožbo v zvezi s pravicami in obveznostmi, ki izhajajo iz te uredbe, predložijo kateremu koli železniškemu podjetju ali zadevnemu prodajalcu vozovnic, in pravico do odgovora v razumnem roku.
- (17) Železniška podjetja bi morala določiti, upravljati in spremljati standarde kakovosti za storitve mednarodnega železniškega prevoza potnikov.
- (18) Vsebina te uredbe bi morala biti pregledana glede na prilagoditev finančnih zneskov na inflacijo ter glede zahtev v zvezi z informacijami in kakovostjo storitev ob upoštevanju tržnega razvoja in vpliva te uredbe na kakovost storitev.
- (19) Ta uredba ne sme posegati v Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ⁽¹⁾.
- (20) Države članice morajo predvideti kazni za kršitve te uredbe in zagotoviti izvajanje teh kazni. Kazni, med katerimi bi lahko bilo tudi plačilo nadomestila zadevni osebi, morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (21) Ker ciljev te uredbe, namreč razvoja železnic Skupnosti in uvedbe pravic potnikov v mednarodnem železniškem prometu, ni mogoče v ustrezni meri doseči na ravni držav članic in jih je zaradi znatnih mednarodnih razsežnosti in potrebe po mednarodni uskladitvi mednarodnega potniškega prometa lažje dosegati na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kot je določeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena, ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg teh ciljev.
- (22) Eden od ciljev te uredbe je podpreti čezmejno povezovanje na območjih, kjer državljani dveh ali več sosednjih držav članic delajo v eni, prebivajo pa — pretežno — v drugi državi članici. Zato bi morale države članice imeti možnost, da pri posameznih čezmejnih prevoznih storitvah začasno dovolijo izjeme. To bi veljalo za prevozne storitve v urbanih aglomeracijah ali regijah, ki ležijo v dveh ali več državah članicah, za storitve v regijah, pri katerih se znaten del storitve izvaja izven Skupnosti, ali storitve, pri katerih krajši del prevozne poti prečka drugo državo članico ali je v drugi državi članici le namembna postaja.
- (23) Ukrepe, ki so potrebni za izvajanje te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾ —

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Vsebina

Ta uredba vsebuje pravila v zvezi z:

- a) informacijami, ki jih morajo zagotavljati železniška podjetja, s sklepanjem pogodb o prevozu, z izdajanjem vozovnic in delovanjem računalniško podprtega sistema informiranja in rezervacij za železniški promet,
- b) odgovornostjo železniških podjetij in njihovimi obveznostmi v zvezi z zavarovanjem potnikov in njihove prtljage,
- c) obveznostmi železniških podjetij do potnikov v primeru zamud,
- d) zaščito in pomočjo osebam z omejeno sposobnostjo gibanja, ki potujejo po železnici,
- e) določanjem in spremljanjem standardov kakovosti za prevozne storitve v mednarodnem prometu, obvladovanjem tveganj v zvezi z osebno varnostjo potnikov in reševanjem pritožb,
- f) splošnimi predpisi o izvrševanju.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ob upoštevanju odstavkov 2, 3 in 4 se ta uredba uporablja po vsej Skupnosti za mednarodna potovanja v sklopu prevoznih storitev v notranjem in mednarodnem prometu, ki jih zagotavlja eno ali več železniških podjetij z licenco v skladu z Direktivo 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ⁽¹⁾.
2. Poglavje IV in člen 25 se uporabljata le za mednarodna potovanja v sklopu prevoznih storitev v mednarodnem prometu.
3. Poglavje V se uporablja tudi za notranja potovanja v sklopu prevoznih storitev v mednarodnem prometu.
4. Država članica lahko za obdobje največ 5 let, ki se lahko podaljša, pregledno in brez diskriminacije, dovoli začasno neizvajanje določb te uredbe za določene prevozne storitve v mednarodnem prometu ali mednarodna potovanja, ki so v posebnem položaju, saj

- a) določena prevozna storitev v mednarodnem prometu zagotavlja prevoze, s katerimi je mogoče zapolniti prevozne potrebe v urbanih aglomeracijah ali regijah, ki ležijo v dveh ali več državah članicah, ali

⁽¹⁾ UL L 143, 27.6. 1995, str. 70. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 44).

- b) znaten del prevozne storitve v mednarodnem prometu, ki vključuje vsaj en v voznem redu predviden postajni postanek, se izvaja izven Skupnosti, ali
- c) se prevozna storitev v mednarodnem prometu začneja in končuje v isti državi članici in s komercialnimi postanki ali brez njih prečka drugo državo članico v razdalji do 100 km, ali
- d) prevozna storitev v mednarodnem prometu prečka mejo ene države članice in se končuje na železniški postaji, ki je meji najbližja.

Države članice obvestijo Komisijo o takšnih izjemah. Komisija ugotovi, ali je posamezna izjema v skladu z določbami tega člena.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej uredbi:

1. „železniško podjetje“ pomeni železniško podjetje, kakor je opredeljeno v Direktivi 2001/14/ES ⁽²⁾ ali katero koli javno ali zasebno podjetje, ki se ukvarja s prevozom blaga in/ali potnikov po železnici, pri čemer mora zadevno podjetje zagotoviti vleko; tu so zajeta tudi podjetja, ki zagotavljajo samo vleko;
2. „prevoznik“ pomeni pogodbeno železniško podjetje, s katerim je potnik sklenil prevozno pogodbo ali niz zaporednih železniških podjetij, ki jih lahko zavezuje ta pogodba;
3. „nadomestni prevoznik“ pomeni železniško podjetje, ki ni sklenilo prevozne pogodbe s potnikom, vendar mu je pogodbeno železniško podjetje v celoti ali deloma poverilo izvedbo prevoza po železnici;
4. „upravljavec infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, odgovorno predvsem za vzpostavitev in vzdrževanje celote ali dela železniške infrastrukture po opredelitvi iz člena 3 Direktive 91/440/ES ⁽³⁾, kar lahko obsega tudi upravljanje sistemov nadzora in varnosti te infrastrukture; naloge, ki jih ima upravljavec infrastrukture v omrežju ali delu omrežja, se lahko dodelijo različnim organom ali podjetjem;
5. „upravljavec postaje“ pomeni organizacijski subjekt v državi članici, na katerega je bila prenesena odgovornost za upravljanje železniške postaje in ki je lahko upravljavec infrastrukture;

⁽²⁾ Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 75, 15.3.2001, str. 29). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES (UL L 164, 30.4.2004, str. 44).

⁽³⁾ Direktiva Sveta 91/440/ES z dne 29. julija 1991 o razvoju železnice Skupnosti (UL L 237, 24.8.1991, str. 25). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 164).

6. „organizator potovanja“ pomeni organizatorja ali posrednika, pri katerem ne gre za železniško podjetje v smislu točk (2) in (3) člena 2 Direktive Sveta 90/314/EGS⁽¹⁾;
7. „prodajalec vozovnic“ pomeni vsakega posrednika prevoznih storitev v železniškem prometu, ki sklepa prevozne pogodbe in prodaja vozovnice v svojem imenu ali v imenu železniškega podjetja;
8. „pogodba o prevozu“ pomeni pogodbo o prevozu, za katerega se zahteva plačilo, ali brezplačnem prevozu med železniškim podjetjem ali prodajalcem vozovnic in potnikom o zagotovitvi ene ali več prevoznih storitev;
9. „rezervacija“ pomeni dovoljenje, pisno ali elektronsko, ki daje prevoznemu subjektu pravico do prevoza na podlagi predhodno potrjenih dogovorov o prevozu za določeno osebo;
10. „enotna vozovnica“ pomeni vozovnico ali vozovnice, ki predstavljajo prevozno pogodbo o zaporednih storitvah železniškega prevoza enega ali več železniških podjetij;
11. „mednarodno potovanje“ pomeni potovanje potnika po železnici med dvema državama članicama na podlagi ene same prevozne pogodbe, pri čemer med odhodnim in namembnim krajem potnik prečka vsaj eno izmed meja države članice in ko na podlagi iste pogodbe potnik potuje na vsaj eni mednarodni liniji. Potnik lahko odvisno od odhodnega in namembnega kraja v prevozni pogodbi potuje tudi v sklopu ene ali več prevoznih storitev v notranjem prometu;
12. „potovanje znotraj domače države“ pomeni potovanje potnika po železnici na podlagi ene prevozne pogodbe, pri čemer potnik ne prečka meje države članice;
13. „prevozna storitev v mednarodnem prometu“ pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, ki se začne in konča v Skupnosti in prečka vsaj eno mejo države članice;
14. „prevozna storitev v notranjem prometu“ pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, pri kateri ni prečkanja meje države članice;
15. „zamuda“ pomeni časovno razliko med časom prihoda potnika, načrtovanega v skladu z objavljenim voznim redom, in časom njegovega dejanskega ali pričakovanega prihoda;
16. „računalniško podprti sistem informiranja in rezervacij za železniški promet (Computerised Information and Reservation System for Rail Transport — CIRSRT)“ pomeni računalniško podprti sistem, ki vsebuje informacije o železniških prevozih, ki jih ponujajo železniška podjetja; informacije, shranjene v CIRSRT, obsegajo:
- (a) vozne rede storitev prevoza potnikov,
- (b) razpoložljivost sedežev pri storitvah prevoza potnikov,
- (c) prevoznine in posebne pogoje,
- (d) dostopnost vlakov za osebe z omejeno sposobnostjo gibanja,
- (e) možnosti za rezervacijo ali izdajo vozovnic ali enotnih vozovnic, kolikor so nekatere od teh možnosti ali vse te možnosti na razpolago uporabnikom;
17. „oseba z omejeno sposobnostjo gibanja“ pomeni katero koli osebo, katere mobilnost je pri uporabi prevoza zmanjšana zaradi telesne invalidnosti (senzorične ali gibalne, stalne ali začasne) ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti, duševne prizadetosti, ali zaradi starosti, in katere stanje terja posebno pozornost in prilagajanje storitev, ki so na voljo vsem potnikom, njenim potrebam;
18. „splošni pogoji prevoza“ pomeni pogoje prevoznika v obliki splošnih pogojev ali tarif, ki pravno veljajo v vsaki državi članici in ki so postali s sklenitvijo pogodbe o prevozu njen sestavni del;
19. „vozilo“ pomeni motorno vozilo ali priklopnik, ki se prevaža na tirnem vozilu v času, ko se prevažajo potniki.

POGLAVJE II

PREVOZNA POGODBA, INFORMACIJE IN VOZOVNICE

Člen 4

Prevozna pogodba

Ob upoštevanju določb tega poglavja je sklepanje in izvajanje prevozne pogodbe ter zagotavljanje informacij in vozovnic urejeno z določbami iz Naslova II in Naslova III iz Priloge I.

Člen 5

Izključitev odstopanja od obveznosti in omejevalnih določb

- Obveznosti do potnikov v skladu s to uredbo ni mogoče omejevati ali od njih odstopati, še zlasti ne z omejevalnimi klavzulami ali klavzulami o odstopanju od teh obveznosti v prevozni pogodbi.
- Železniška podjetja lahko potnikom ponudijo pogodbene pogoje, ki so zanje ugodnejši od pogojev, določenih v tej uredbi.

Člen 6

Obveznost zagotavljanja informacij o ukinitvi prevoznih storitev v mednarodnem prometu

Železniška podjetja sklepe o ukinitvi prevoznih storitev v mednarodnem prometu objavijo na primeren način pred njihovo uveljavitvijo.

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 90/314/EGS z dne 13. junija 1990 o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih (UL L 158, 23.6.1990, str. 59).

Člen 7

Potovalne informacije

1. Na zahtevo potnika železniška podjetja in prodajalci vozovnic, ki v imenu enega ali več železniških podjetij ponujajo prevozne pogodbe, brez poseganja v člen 9 zagotovijo vsaj informacije, določene v Delu I Priloge II v zvezi z mednarodnimi potovanji, za katera zadevno železniško podjetje ponuja prevozno pogodbo. Prodajalci vozovnic, ki v svojem imenu nudijo prevozne pogodbe, in organizatorji potovanja zagotovijo te informacije, če so na razpolago.

2. Železniška podjetja med mednarodnim potovanjem zagotovijo potnikom vsaj informacije, določene v Delu II Priloge II.

3. Informacije iz odstavka 1 in 2 se zagotovijo v najprimernejši obliki.

Člen 8

Razpoložljivost vozovnic, enotnih vozovnic in rezervacij

1. Železniška podjetja in prodajalci vozovnic ponujajo vozovnice, enotne vozovnice in rezervacije, v kolikor so na razpolago. Brez poseganja v odstavek 2 železniška podjetja izdajajo vozovnice potnikom na vsaj enega od naslednjih načinov prodaje:

- (a) prek prodajnih mest ali prodajnih avtomatov,
- (b) prek telefona/interneta ali druge široko dostopne informacijske tehnologije,
- (c) na vlakih.

2. Železniška podjetja nudijo možnost pridobitve vozovnic za zadevno prevozno storitev na vlaku, razen če se ta omeji ali ne dopusti iz varnostnih razlogov, razlogov, ki izhajajo iz politike boja proti goljufijam, zaradi obvezne rezervacije ali iz tehtnih komercialnih razlogov.

Člen 9

Sistemi za potovalne informacije in rezervacije

1. Železniška podjetja in prodajalci vozovnic za zagotavljanje informacij in izdajo vozovnic, na katere se nanaša ta uredba, uporabijo CIRSRT, ki bo oblikovan po postopkih iz tega člena.

2. Za namene te uredbe se uporabijo tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI) iz Direktive 2001/16/ES.

3. Komisija na podlagi predloga, ki ga predloži Evropska agencija za železniški promet (ERA), sprejme TSI telematskih aplikacij za potnike do... (*). TSI omogoča zagotavljanje informacij iz Priloge II in izdajo vozovnic, kakor to določa ta uredba.

(*) Eno leto po sprejetju te uredbe

4. Železniška podjetja prilagodijo svoje CIRSRT glede na zahteve, določene v TSI v skladu z načrtom uporabe iz te TSI.

5. Ob upoštevanju določb iz Direktive 95/46/ES železniško podjetje in prodajalec vozovnic drugim železniškim podjetjem in/ali prodajalcem vozovnic ne smeta razkriti osebnih podatkov, povezanih s posameznimi rezervacijami.

POGLAVJE III

ODGOVORNOST ŽELEZNIŠKIH PODJETIJ ZA POTNIKE IN NJIHOVO PRTLJAGO

Člen 10

Odgovornost glede potnikov in prtljage

Ob upoštevanju določb tega poglavja odgovornost železniških podjetij glede potnikov in njihove prtljage urejajo poglavje I, III in IV Naslova IV, Naslova VI in Naslova VII iz Priloge I.

Člen 11

Zavarovanje

1. Obveznost iz člena 9 Direktive 95/18/ES se v zvezi z odgovornostjo za potnike razume kot zahteva, da se železniško podjetje ustrezno zavaruje ali sklene enakovreden dogovor o kritju njegovih odgovornosti po tej uredbi.

2. Komisija predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o najnižji zavarovalni vsoti za železniška podjetja do... (*). Po potrebi ga pospremi s primernimi predlogi in priporočili o tej zadevi.

Člen 12

Predplačilo

1. V primeru smrti ali poškodbe potnika, železniško podjetje nemudoma, najkasneje pa v petnajstih dneh po ugotovitvi identitete fizične osebe, ki je upravičena do nadomestila, izplača predplačilo v višini, ustrezni trenutnim ekonomskim potrebam ter sorazmerno z utrpljeno škodo.

2. Brez poseganja v odstavek 1 predplačilo ni nižje od 21 000 EUR na osebo v primeru smrti.

3. Predplačilo ne pomeni priznavanja odgovornosti in se lahko izravna pri kasneje izplačanih zneskih na podlagi te uredbe, vendar ni vračljivo — razen v primerih, ko je bila škoda povzročena zaradi malomarnosti ali po krivdi potnika ali ko oseba, ki je prejela predplačilo, ni bila oseba, upravičena do nadomestila.

POGLAVJE IV

ZAMUDE, ZAMUJENE ZVEZE VLAKOV IN ODPOVEDI

Člen 13

Odgovornost glede zamud, zamujenih zvez vlakov in odpovedi

Ob upoštevanju določb tega poglavja odgovornost železniških podjetij glede zamud, zamujenih zvez vlakov in odpovedi ureja Poglavje II Naslova IV iz Priloge I.

Člen 14

Povračilo in preusmeritev

Če se z razlogom pričakuje, da bo zamuda pri prihodu na namembni kraj po prevozni pogodbi daljša od 60 minut, imajo potniki takoj na voljo izbiro med:

- (a) povračilom cene celotne vozovnice pod pogoji, po katerih je bila plačana, za del ali dele poti, ki niso bili opravljeni, in za del ali za dele poti, ki so bili že opravljeni, če mednarodno potovanje glede na potnikov prvotni potovalni načrt ne služi več svojemu namenu, in ob prvi priložnosti, kadar je primerno, tudi povratno prevozno storitvijo do prvega izhodišča. Izplačilo povračila se izvede pod istimi pogoji kot izplačilo nadomestila iz člena 15; ali
- (b) nadaljevanjem ali spremembo potovanja pod primerljivimi pogoji prevoza do namembne postaje, in sicer ob prvi priložnosti; ali
- (c) nadaljevanjem ali spremembo potovanja pod primerljivimi pogoji prevoza do namembne postaje in sicer s kasnejšim datumom po izbiri potnika.

Člen 15

Nadomestilo cene vozovnice

1. Ne da bi izgubil pravico do prevoza lahko potnik v primeru zamude od železniškega podjetja zahteva nadomestilo za zamudo, v zvezi s katero vozovnica ni bila povrnjena v skladu z določili člena 14. Najmanjša nadomestila za zamude so:

- (a) 25 % cene vozovnice v primeru zamude od 60 do 119 minut;
- (b) 50 % cene vozovnice v primeru zamude 120 minut ali več.

Če prevozna pogodba velja za povratno potovanje, se nadomestilo za zamudo na poti tja ali nazaj izračuna na podlagi polovične cene vozovnice. Na enak način se cena za prevozno storitev z zamudo v okviru katere koli druge prevozne pogodbe, ki omogoča potovanje z več zaporednimi etapami, izračuna v razmerju do polne cene.

Pri izračunu zamude se ne upošteva zamuda, za katero lahko železniško podjetje dokaže, da je do nje prišlo izven ozemlja zadevne države članice.

2. Nadomestilo cene vozovnice se izplača v 14 dneh od predložitve zahtevka za nadomestilo. Nadomestilo se lahko izplača v obliki bonov in/ali drugih storitev, če so pogoji prilagodljivi (zlasti glede trajanja veljavnosti in namembnega kraja). Nadomestilo se na zahtevo potnika izplača v gotovini, če boni ali druge storitve za potnika ne predstavljajo nobene vrednosti.

3. Nadomestilo cene vozovnice se ne zniža za stroške finančnih transakcij, kot so pristojbine, stroški telefona ali poština. Železniška podjetja lahko določijo najnižji znesek, pod katerim se nadomestilo ne izplača. Ta najnižji znesek ne presega 4 EUR.

4. Potnik ni upravičen do nadomestila, če je o zamudi obveščen pred nakupom vozovnice ali če pri prihodu z namenom nadaljevanja potovanja z uporabo druge storitve ali preusmeritve potovanja zamuda ostaja pod 60 minutami.

Člen 16

Pomoč

1. Železniško podjetje ali upravljavec postaje v primeru zamude pri prihodu ali odhodu obvesti potnike o stanju in o predvidenem času odhoda in prihoda takoj, ko so te informacije na voljo.

2. V primeru vsake zamude iz odstavka 1, ki je daljša od 60 minut, se potnikom brezplačno ponudi:

- (a) obrok in osvežilno pijačo, primerno glede na čakalno dobo, če je na voljo na vlaku ali na postaji,
- (b) hotel ali drugo vrsto namestitve in prevoz od železniške postaje do mesta namestitve, kadar je potrebna ena ali več nočitev ali kadar je potrebna dodatna nočitev, kjer in kadar je to fizično mogoče,
- (c) če vlak obtiči na progi, prevoz od vlaka do železniške postaje, nadomestnega izhodišča ali namembne postaje pri zadevni prevozni storitvi, kjer in kadar je to fizično mogoče.

3. Če mednarodne železniške prevozne storitve ni več mogoče nadaljevati, železniška podjetja za potnike čim prej organizirajo nadomestni prevoz.

4. Železniško podjetje na zahtevo potnika potrdi na vozovnici, da je pri železniški prevozni storitvi prišlo do zamude, da je bila zaradi nje zamujena zveza vlakov, ali da je bila odpovedana.

5. Železniško podjetje, ki opravlja storitev, pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 posveti posebno pozornost potrebam oseb z omejeno sposobnostjo gibanja in morebitnim spremljevalcem.

POGLAVJE V

OSEBE Z OMEJENO SPOSOBNOSTJO GIBANJA

Člen 17

Informacije osebam z omejeno sposobnostjo gibanja

1. Železniško podjetje, prodajalec vozovnic ali organizator potovanja osebam z omejeno sposobnostjo gibanja na zahtevo zagotovi informacije o dostopnosti železniških storitev, o pogojih dostopa do tirnih vozil in o njihovi opremini.

2. Železniško podjetje pripravi nediskriminacijske predpise o dostopu, ki se uporabljajo za prevoz oseb z omejeno sposobnostjo gibanja, s čimer izpolnijo veljavne varnostne zakonske zahteve. Železniška podjetja, prodajalci kart in/ali organizatorji potovanj na zahtevo takoj poskrbijo za dostop do teh predpisov.

Člen 18

Pravica do prevoza

1. Železniško podjetje, prodajalec kart ali organizator potovanja zaradi omejene sposobnosti gibanja ne moreta odrediti rezervacije ali izdaje vozovnice. Za rezervacije in vozovnice se osebam z omejeno sposobnostjo gibanja ne zaračunavajo dodatni stroški.

2. Železniško podjetje, prodajalec vozovnic in/ali organizator potovanja lahko ne glede na določbe iz odstavka 1 ne sprejmeta rezervacije ali izdaja vozovnice oziroma lahko zahtevata, naj osebo z omejeno sposobnostjo gibanja spremlja druga oseba v skladu s predpisi o dostopu iz člena 17(2).

3. Če železniško podjetje, prodajalec vozovnic in/ali organizator potovanja izvršuje izredne predpise iz odstavka 2 osebo z omejeno sposobnostjo gibanja na njeno zahtevo pisno seznani s svojimi razlogi za takšno ukrepanje v petih delovnih dneh po tem, ko ji je odredel rezervacijo ali vozovnico ali za to osebo zahteval spremstvo.

Člen 19

Pomoč na železniških postajah

1. Ob odhodu, prestopanju ali prihodu osebe z omejeno sposobnostjo gibanja na železniško postajo z osebjem, upravljavec postaje poskrbi za brezplačno pomoč, tako da ta oseba lahko vstopi v odhajajoči vlak, prestopi ali izstopi iz prispelega vlaka, za vožnjo s katerim je kupila vozovnico, brez poseganja v predpise o dostopu iz člena 17(2). V tem členu postaja ne

velja za postajo z osebjem, če osebe na delu zaradi nalog v zvezi z varnostjo, prodajo vozovnic ali varovanjem prihodka takšne pomoči ne more nuditi.

2. Države članice lahko predvidijo odstopanje od odstavka 1 v primeru, ko osebe potujejo v sklopu prevoznih storitev, ki so predmet pogodb o javnih storitvah, naročenih v skladu z veljavnim pravnim redom Skupnosti, pod pogojem, da je pristojni organ poskrbel za alternativne možnosti ali drugače zagotovil enako ali boljšo dostopnost do prevoznih storitev.

Člen 20

Pomoč na vlaku

Železniško podjetje brez poseganja v predpise za dostop iz člena 17(2) zagotovi osebam z omejeno sposobnostjo gibanja brezplačno pomoč na vlaku ter pri vstopu na vlak in izstopu z njega.

V tem členu pomoč na vlaku pomeni pomoč osebi z omejeno sposobnostjo gibanja, da bi ta na vlaku lahko imela dostop do enakih storitev kot drugi potniki, če zanjo zaradi stopnje omejitve gibanja samostojen in varen dostop do teh storitev sicer ne bi bil mogoč.

Člen 21

Pogoji, pod katerimi se nudi pomoč

Železniška podjetja, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in organizatorji potovanj sodelujejo, da bi zagotovili pomoč osebam z omejeno sposobnostjo gibanja v skladu s členoma 19 in 20 ter naslednjimi točkami:

- Pomoč se nudi pod pogojem, da so bili železniško podjetje, upravljavec postaje, prodajalec vozovnic ali organizator potovanja, pri katerem je bila kupljena vozovnica, vsaj 48 ur prej obveščeni o tem, da je tovrstna pomoč potrebna. Kjer vozovnica dovoljuje več potovanj, zadostuje eno obvestilo, in sicer pod pogojem, da se zagotovijo ustrezne informacije o času naslednjih potovanj.
- Železniška podjetja, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in organizatorji potovanj ukrenejo vse potrebno za preje-manje obvestil.
- Če predhodnega obvestila v skladu s točko (a) ni, si železniško podjetje in upravljavec postaje po najboljših močeh prizadevata nuditi pomoč, tako da bi oseba z omejeno sposobnostjo gibanja lahko potovala.
- Brez poseganja v pristojnosti drugih subjektov glede območij izven prostorov železniške postaje upravljavec postaje določi točke znotraj in zunaj železniške postaje, kjer lahko osebe z omejeno sposobnostjo gibanja napovedo svoj prihod na železniško postajo in po potrebi zahtevajo pomoč.

(e) Pomoč se nudi pod pogojem, da se oseba zglosi na določenem mestu:

- ob uri, ki jo v naprej določi železniško podjetje, kar pa ne sme biti več kot 90 minut pred objavljenim časom odhoda ali
- če čas ni določen, najkasneje 30 minut pred objavljenim časom odhoda.

Člen 22

Nadomestilo za opremo za gibanje in drugo posebno opremo

Pri odgovornosti železniškega podjetja za popolno ali delno izgubo ali poškodovanje opreme za gibanje ali druge posebne opreme, ki jo uporabljajo osebe z omejeno sposobnostjo gibanja, ni nobene finančne omejitve.

POGLAVJE VI

KAKOVOST, PRITOŽBE IN VARNOST PREVOZNE STORITVE

Člen 23

Osebna varnost potnikov

Železniška podjetja, upravljavci infrastrukture in upravljavci postaj v dogovoru z javnimi organi sprejmejo ustrezne ukrepe na področjih, za katere so odgovorni, in jih prilagodijo stopnji varnosti, ki jo določijo javni organi, da bi zagotovili osebno varnost potnikov na železniških postajah in vlakih ter da bi obvladali tveganja. Sodelujejo in izmenjujejo informacije o najboljših praksah pri preprečevanju ravnanja, ki lahko poslabša raven varnosti.

Člen 24

Pritožbe

1. Železniška podjetja predvidijo mehanizem reševanja pritožb glede pravic in obveznosti iz te uredbe. Železniško podjetje to stori v sodelovanju s prodajalcem vozovnic. Potnike obširno seznani s podrobnostmi pogodbe in s svojim delovnim jezikom (delovnimi jeziki).

2. Potniki lahko pritožbo predložijo kateremu koli železniškemu podjetju ali zadevnemu prodajalcu vozovnic. Naslovnik pritožbe v 20 dneh bodisi poda obrazložen odgovor bodisi — v upravičenih primerih — obvesti potnika, do katerega datuma znotraj obdobja, krajšega od treh mesecev od datuma pritožbe, lahko pričakuje odgovor.

3. Železniško podjetje v letnem poročilu, iz člena 25, navede število in vrsto prejetih pritožb, obravnavanih pritožb, odzivni čas in morebitne ukrepe za izboljšanje stanja.

Člen 25

Standardi kakovosti storitev

1. Železniška podjetja določijo standarde kakovosti za mednarodne prevozne storitve in izvajajo sistem vodenja kakovosti, da bi zagotovila kakovost storitev. Standardi kakovosti storitve morajo zajemati vsaj področja, naštetá v Prilogi III.

2. Železniška podjetja spremljajo svojo učinkovitost na podlagi standardov kakovosti storitev. Železniška podjetja vsako leto poleg letnega poročila objavijo poročilo o doseženi kakovosti storitev. Ti rezultati se objavijo tudi na spletnih straneh železniških podjetij.

POGLAVJE VII

IZVRŠEVANJE

Člen 26

Izvrševanje

1. Vsaka država članica določi organ ali organe, odgovorne za izvrševanje te uredbe. Vsak organ sprejme ukrepe, potrebne za zagotovitev spoštovanja pravic potnikov.

Vsak organ je glede svoje organizacije, odločitev o financiranju, pravne strukture in sprejemanja odločitev neodvisen od upravljavca infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodelitev in železniškega podjetja.

Države članice obvestijo Komisijo o organu ali organih, določenih v skladu s tem odstavkom, in o njihovih odgovornostih.

2. Vsak potnik se lahko glede domnevne kršitve te uredbe pritoži pristojnemu organu, ki je bil določen v skladu z odstavkom 1, ali vsakemu drugemu pristojnemu organu, ki ga je določila država članica.

Člen 27

Sodelovanje izvršilnih organov

Izvršilni organi iz člena 26 zaradi uskladitve načel o sprejemanju odločitev po vsej Skupnosti izmenjujejo informacije o svojem delu in načelih sprejemanja odločitev ter praksah. Pri teh nalogah jih podpira Komisija.

POGLAVJE VIII
KONČNE DOLOČBE

Člen 28

Kazni

Države članice predpišejo kazni, ki se uporabljajo za kršitve določb te uredbe, in sprejmejo vse ukrepe, potrebne za njihovo izvajanje. Predpisane kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice seznaniijo Komisijo s temi določbami do... (*) in jo nemudoma obvestijo o kakršnih koli kasnejših spremembah, ki vplivajo nanje.

Člen 29

Priloge

Priloge, razen Priloge I, se lahko spreminjajo v skladu s postopkom iz člena 31(2).

Člen 30

Določbe o spremembah

1. Ukrepi, potrebni za izvajanje členov 2, 9 in 11, se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 31(2).
2. Finančni zneski iz te uredbe, ki niso navedeni v Prilogi I, se prilagodijo glede na inflacijo v skladu s postopkom iz člena 31(2).

Člen 31

Postopek odbora

1. Komisiji pomaga Odbor, ustanovljen s členom 11a Direktive 91/440/EGS.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa. Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.
3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 32

Poročilo

Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju in o doseženih rezultatih iz te uredbe... (**), zlasti glede ravni kakovosti storitev.

Poročilo bo oprto na informacije, pridobljene v skladu s to uredbo ter s členom 10b Direktive 91/440/EGS. Poročilo se po potrebi pospremi z ustreznimi predlogi.

Člen 33

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati 18 mesecev po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, ...

Za Evropski parlament

...

Predsednik

Za Svet

...

Predsednik

(*) Šest mesecev po začetku veljavnosti te uredbe

(**) Tri leta po začetku veljavnosti te uredbe

PRILOGA I

IZVLEČEK IZ ENOTNIH PRAVIL ZA POGODBO O MEDNARODNEM ŽELEZNIŠKEM PREVOZU POTNIKOV
IN PRTLJAGE (CIV)

Dodatek A

H Konvenciji o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena s protokolom o spremembah konvencije o mednarodnem železniškem prometu z dne 3. junija 1999

NASLOV II

SKLENITEV IN VSEBINA POGODBE O PREVOZU

6. člen

Prevozna pogodba

1. S prevozno pogodbo se prevoznik zaveže, da bo potnike in po potrebi tudi prtljago in vozila prepeljal do namembne postaje, kjer bo izročil prtljago in vozila.
2. Prevozna pogodba mora biti potrjena z eno ali več vozovnicami, ki se izdajo potniku. Ne glede na 9. člen pa to, da je potnik nima, da je nepravilno izdana ali da jo je izgubil, ne vpliva niti na obstoj niti na veljavnost pogodbe, za katero ostanejo veljavna ta enotna pravila.
3. Dokler se ne dokaže nasprotno, se vozovnica uporablja kot dokazilo o sklenitvi in vsebini prevozne pogodbe.

7. člen

Vozovnica

1. Splošni prevozni pogoji določajo obliko, vsebino vozovnic, jezik in pisavo, ki ju je treba uporabiti pri tiskanju in izpolnjevanju vozovnic.
2. Na vozovnico je treba vnesti vsaj:
 - (a) ime prevoznika ali prevoznikov;
 - (b) izjavo, da tudi pri drugačnem dogovoru prevoz urejajo ta enotna pravila; v ta namen se lahko uporabi kratica CIV;
 - (c) kakršno koli drugo izjavo, potrebno kot dokazilo o sklenitvi in vsebini prevozne pogodbe, ki omogoča potniku uveljavljati pravice iz te pogodbe.
3. Ob prevzemu vozovnice se mora potnik prepričati, ali je bila izdana v skladu z njegovimi navodili.
4. Vozovnica je prenosljiva, če se ne glasi na določeno ime in se potovanje še ni začelo.
5. Vozovnica se lahko izda tudi v obliki elektronskega podatkovnega zapisa, ki ga je mogoče spremeniti v obliko čitljivega zapisa. Postopki, ki se uporabljajo za zapisovanje in obdelavo podatkov, morajo biti funkcionalno enakovredni, zlasti glede dokazne vrednosti vozovnice.

8. člen

Plačilo in vračilo prevoznine

1. Če se potnik in prevoznik ne dogovorita drugače, se prevoznina plača vnaprej.
2. Splošni prevozni pogoji določajo, pod katerimi pogoji se prevoznina vrne.

9. člen

Pravica do prevoza. Izključitev iz prevoza

1. Vse od začetka potovanja mora imeti potnik pri sebi veljavno vozovnico, ki jo mora ob kontroli vozovnic tudi pokazati. Splošni prevozni pogoji lahko določajo:

- (a) da mora potnik, ki ne pokaže veljavne vozovnice, poleg prevoznine plačati še dodatek;
- (b) da je mogoče od potnika, ki odkloni takojšnje plačilo prevoznine ali dodatka, zahtevati, da prekine potovanje;
- (c) ali in pod katerimi pogoji se potniku vrne plačani dodatek.

2. Splošni prevozni pogoji lahko določajo, da je mogoče potnike, ki:

- (a) ogrožajo varnost in red med vožnjo oziroma ogrožajo varnost drugih potnikov;
- (b) na nedopusten način nadlegujejo druge potnike;

pred začetkom potovanja ali med samim potovanjem izključiti iz potovanja in da take osebe niso upravičene do vračila prevoznine in prevoznine za prtljago.

10. člen

Upoštevanje predpisov upravnih organov

Potnik mora upoštevati carinske predpise in druge predpise upravnih organov.

11. člen

Odpoved in zamujanje vlaka. Zamujena zveza

Če je bil vlak odpovedan ali če mu ni uspelo ujeti zveze za nadaljevanje potovanja, mora prevoznik to vpisati na vozovnico.

III. DEL

PREVOZ ROČNE PRTLJAGE, ŽIVALI, PRTLJAGE IN VOZIL

I. POGLAVJE

Skupne določbe

12. člen

Dovoljeni predmeti in živali

1. V skladu s splošnimi prevoznimi pogoji lahko potnik vzame s seboj na potovanje ročno prtljago in žive živali. Poleg tega lahko potnik vzame s seboj tudi nerodne kose prtljage v skladu s posebnimi določbami splošnih prevoznih pogojev. Predmetov in živali, ki bi lahko motili ali vznemirjali druge potnike ali povzročili škodo, potnik ne sme vzeti s seboj.

2. Potnik lahko predmete in živali v skladu s splošnimi prevoznimi pogoji odda kot prtljago.

3. Prevoznik lahko dovoli prevoz vozil skupaj s potniki v skladu s posebnimi določbami splošnih prevoznih pogojev.

4. Prevoz nevarnega blaga kot ročne prtljage in prtljage ter v vozilih, ki se v skladu s tem delom prevažajo po železnici, ali na njih, je dovoljen samo v skladu s Pravilnikom o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID).

13. člen

Preverjanje

1. Če prevoznik utemeljeno domneva, da se prevozni pogoji ne upoštevajo, ima pravico pregledati, ali predmeti (ročna prtljaga, prtljaga, vozila in nanje naložen tovor) in živali, ki se prevažajo, izpolnjujejo prevozne pogoje, razen če tega preverjanja ne prepovedujejo zakoni in predpisi države, v kateri naj bi bilo opravljeno. Potnika je treba povabiti, naj bo navzoč pri preverjanju. Če potnika pri tem preverjanju ni ali ni mogoče stopiti v stik z njim, mora prevoznik poskrbeti, da sta navzoči dve neodvisni priči.

2. Če se ugotovi, da prevozni pogoji niso bili upoštevani, lahko prevoznik zahteva od potnika, da plača stroške preverjanja.

14. člen

Upoštevanje predpisov upravnih organov

Potnik mora upoštevati carinske predpise in predpise drugih upravnih organov, če s seboj prevaža predmete (ročna prtljaga, prtljaga, vozila skupaj s tovorom) ali živali. Potnik mora biti navzoč pri pregledu teh predmetov, razen če zakonodaja in predpisi posamezne države ne določajo drugače.

II. POGLAVJE

Ročna prtljaga in živali

15. člen

Nadzor ročne prtljage in živali

Potnik mora sam nadzorovati ročno prtljago in živali, ki jih ima s seboj.

III. POGLAVJE

Prtljaga

16. člen

Oddaja prtljage

1. Pogodbene obveznosti v zvezi s prevozom prtljage je treba potrditi s prtljažnico, ki jo je treba izročiti potniku.
2. Če prtljažnice ni, je nepravilno izdana ali jo je potnik izgubil, ne glede na 22. člen to ne vpliva niti na obstoj niti veljavnost dogovorov o prevozu prtljage, za katere še vedno veljajo ta enotna pravila.
3. Dokler se ne dokaže nasprotno, se prtljažnica uporablja kot dokazilo o oddaji prtljage in pogojih njenega prevoza.
4. Dokler se ne dokaže nasprotno, se predpostavlja, da je bila prtljaga, ko jo je prevoznik prevzel, po zunanjem videzu v dobrem stanju in da sta število in masa kosov prtljage ustrezala podatkom na prtljažnici.

17. člen

Prtljažnica

1. Splošni prevozni pogoji določajo obliko in vsebino prtljažnice ter tudi jezik in pisavo, ki ju je treba uporabiti pri njenem tiskanju in izpolnjevanju. Pri tem smiselno velja peti odstavek 7. člena.
2. Na prtljažnici je treba navesti vsaj:
 - (a) ime prevoznika ali prevoznikov;
 - (b) izjavo, da tudi pri drugačnem dogovoru prevoz urejajo ta enotna pravila; v ta namen se lahko uporabi kratica CIV;
 - (c) kakršno koli drugo izjavo, ki se lahko uporablja kot dokazilo pogodbenih obveznosti pri prevozu prtljage in potniku omogoča uveljavljati pravice iz prevozne pogodbe.
3. Ob prevzemu prtljažnice se mora potnik prepričati, da je bila izdana v skladu z njegovimi navodili.

18. člen

Odprava in prevoz

1. Če splošni prevozni pogoji določajo izjemo, se prtljaga odpravi samo ob predložitvi vozovnice, veljavne vsaj do namembne postaje. Sicer se prtljaga odpravi v skladu s predpisi, veljavnimi v kraju oddaje prtljage.

2. Če splošni prevozni pogoji dopuščajo, da se lahko prtljaga, namenjena prevozu, sprejme brez predložitve vozovnice, veljajo za prtljago določila teh enotnih pravil o pravicah in obveznostih potnikov smiselno tudi za pošiljatelja prtljage.

3. Prevoznik lahko prevaža prtljago z drugim vlakom, drugim prevoznim sredstvom ali po drugi prevozni poti, kot jo uporablja potnik.

19. člen

Plačilo prevoznine

Če se potnik in prevoznik ne dogovorita drugače, se prevoznina za prtljago plača pri oddaji.

20. člen

Označevanje prtljage

Potnik mora na vsak kos prtljage na vidno mesto čitljivo in dovolj trajno napisati:

- (a) svoje ime in naslov,
- (b) namembni kraj.

21. člen

Pravica do razpolaganja s prtljago

1. Če okoliščine dopuščajo in to ne nasprotuje carinskim predpisom ali drugim predpisom upravnih organov, lahko potnik zahteva, da se mu ročna prtljaga vrne na kraju oddaje prtljage v zameno za vrnitev prtljažnice, in če tako zahtevajo splošni prevozni pogoji, tudi ob predložitvi vozovnice.

2. Splošni prevozni pogoji lahko vsebujejo tudi druge določbe o pravici do razpolaganja s prtljago, še posebej spremembo namembnega kraja in s tem povezanih stroškov, ki jih krije potnik.

22. člen

Izročitev

1. Prtljaga se izroči v zameno za vrnjeno prtljažnico in plačilo morebitnih stroškov, povezanih s pošiljko.

Prevoznik ima pravico, ne pa tudi dolžnost, da preveri, ali je imetnik prtljažnice upravičen do prejema prtljage.

2. Enakovredno izročitvi prtljage imetniku prtljažnice je, če se v skladu s predpisi, veljavnimi v namembnem kraju:

- (a) preda prtljaga carinski ali davčni upravi v njenih skladiščnih ali delovnih prostorih, če ti prostori niso pod nadzorom prevoznika;
- (b) predajo žive živali kaki tretji osebi v varstvo.

3. Imetnik prtljažnice lahko v namembnem kraju zahteva izročitev prtljage, ko potečeta dogovorjeni čas in čas, ki je morda potreben za izvedbo nalog carine ali drugih upravnih organov.

4. Če se prtljažnica ne vrne, mora prevoznik izročiti prtljago samo osebi, ki dokaže, da je upravičena do nje; če je predloženi dokaz nezadosten, lahko prevoznik zahteva plačilo ustreznega jamstva.

5. Prtljaga se izroči v namembnem kraju, v katerega je bila poslana.

6. Imetnik prtljažnice, ki mu prtljaga ni bila izročena, lahko zahteva, da se na prtljažnico vpišeta datum in ura, ko je zahteval izročitev prtljage v skladu s tretjim odstavkom.

7. Oseba, ki je upravičena do prtljage, lahko zavrne prevzem prtljage, če prevoznik ne izpolni zahteve, naj v njeni prisotnosti pregleda prtljago, da bi ugotovil škodo, ki jo poskuša oseba, upravičena do prtljage, dokazati.

8. Izročitev prtljage sicer poteka v skladu s predpisi, ki veljajo v namembnem kraju.

IV. POGLAVJE

Vozila

23. člen

Prevozni pogoji

Posebne določbe o prevozu vozil, vsebovane v splošnih prevoznih pogojih, določajo zlasti pogoje za sprejem za prevoz, odpravo, nakladanje in prevoz, razkladanje in izročitev ter obveznosti potnika.

24. člen

Prevoznica

1. Pogodbene obveznosti pri prevozu vozil morajo biti potrjene s prevoznico, ki se izroči potniku. Ta prevoznica je lahko sestavni del potnikove vozovnice.
2. Posebne določbe o prevozu vozil, vsebovane v splošnih prevoznih pogojih, določajo obliko in vsebino prevoznice ter tudi jezik in pisavo, ki naj se uporabljata pri tiskanju in izpolnjevanju. Pri tem smiselno velja peti odstavek 7. člena.
3. V prevoznico je treba vnesti vsaj:
 - (a) ime prevoznika ali prevoznikov;
 - (b) izjavo, da tudi pri drugačnem dogovoru prevoz urejajo ta enotna pravila; v ta namen se lahko uporabi kratica CIV;
 - (c) kakršno koli drugo izjavo, potrebno kot dokazilo pogodbenih obveznosti pri prevozu vozil, ki omogoča potniku uveljavljati pravice iz prevozne pogodbe.
4. Ob prevzemu prevoznice se mora potnik prepričati, da je bila izdana v skladu z njegovimi navodili.

25. člen

Druge veljavne določbe

Ob upoštevanju določb tega poglavja za vozila veljajo določbe III. poglavja o prevozu prtljage.

IV. DEL

ODGOVORNOST PREVOZNIKA

I. POGLAVJE

Odgovornost za smrt ali poškodbo potnikov

26. člen

Podlaga za odgovornost

1. Prevoznik je odgovoren za škodo, nastalo zaradi smrti, telesne poškodbe ali druge telesne ali duševne okvare zdravja potnika, ki jo je povzročila nesreča v železniškem prometu med potnikovim zadrževanjem v železniških vagonih ali pri vstopanju vanje ali izstopanju iz njih, ne glede na to, katera železniška infrastruktura se pri tem uporablja.
2. Prevoznik je te odgovornosti oproščen:
 - (a) če so nesrečo povzročile okoliščine, ki niso povezane z železniškim prometom, in se jim prevoznik kljub varnostnim ukrepom, ki jih zahtevajo posebne okoliščine tega primera, ni mogel izogniti, njihovih posledic pa ne preprečiti;
 - (b) če je za nesrečo kriv potnik sam;
 - (c) če se je nesreča zgodila zaradi ravnanja tretje osebe, ki se mu prevoznik kljub okoliščinam, ustreznim varnostnim ukrepom ni mogel izogniti, njegovih posledic pa ni mogel preprečiti; kot tretjo osebo ne štejemo kakega drugega podjetja, ki uporablja isto železniško infrastrukturo; ta določba ne vpliva na pravico do povrnitve stroškov.

3. Če se je nesreča zgodila zaradi ravnanja tretje osebe, prevoznik pa v skladu s točko c) drugega odstavka kljub temu ni popolnoma oproščen svoje odgovornosti, je polno odgovoren v okviru omejitev, določenih s temi enotnimi pravili, kar pa ne vpliva na njegovo pravico do povrnitve stroškov v odnosu do tretje osebe.

4. Ta enotna pravila ne vplivajo na morebitno odgovornost prevoznika v primerih, ki niso predvideni v prvem odstavku.

5. Če prevoz, ki ga ureja ena sama prevozna pogodba, drug za drugim opravlja več prevoznikov, je pri smrti ali poškodbi potnikov odgovoren tisti prevoznik, ki ga prevozna pogodba določa za izvedbo tiste prevozne storitve, pri kateri se je zgodila nesreča. Če te prevozne storitve ni opravljal sam prevoznik, ampak drug nadomestni prevoznik, sta oba solidarno odgovorna v skladu s temi enotnimi pravili.

27. člen

Odškodnina pri smrti

1. Pri smrti potnika odškodnina vključuje:

- (a) vse nujne stroške, ki nastanejo zaradi smrti, še posebej stroške prevoza posmrtnih ostankov in stroške pogreba;
- (b) če smrt ne nastopi takoj, tudi odškodnino, določeno v 28. členu.

2. Če so zaradi smrti potnika osebe, ki jih je po zakonu imel dolžnost vzdrževati ali pa bi jih v prihodnosti moral začeti vzdrževati, izgubile skrbnika, je treba tudi za to izgubo plačati odškodnino. Pravico do odškodnine za osebe, ki jih je potnik vzdrževal, ne da bi bila to njegova zakonska dolžnost, določa notranja zakonodaja.

28. člen

Odškodnina pri telesni poškodbi

Pri telesni poškodbi ali drugi telesni ali duševni okvari zdravja potnika odškodnina vključuje:

- (a) vse nujne stroške, še posebej stroške zdravljenja in nege ter prevoza;
- (b) nadomestilo za popolno ali delno nesposobnost za delo ali zaradi povečanja potreb.

29. člen

Odškodnina za drugo osebno škodo

Ali in v kolikšnem obsegu mora prevoznik plačati odškodnino tudi za tisto osebno škodo, ki ni navedena v 27. in 28. členu, določa notranja zakonodaja.

30. člen

Oblika in znesek odškodnine pri smrti ali poškodbi

1. Odškodnina iz drugega odstavka 27. člena in iz točke b) 28. člena se dodeli v enkratnem znesku. Če notranja zakonodaja dopušča dodelitev rente, se odškodnina plačuje kot renta, če to zahteva poškodovani potnik ali upravičenci iz drugega odstavka 27. člena.

2. Višina odškodnine, ki se dodeli po prvem odstavku, se določa v skladu z notranjo zakonodajo. Pri izvajanju teh enotnih pravil za vsakega potnika velja zgornja meja, ki znaša 175 000 obračunskih enot kot enkratni znesek ali temu znesku ustreza letna renta, če notranja zakonodaja določa zgornjo mejo, ki je nižja od te.

31. člen

Drugi načini prevoza

1. Ob upoštevanju drugega odstavka se določbe o odgovornosti prevoznika pri smrti in poškodbi potnikov ne nanašajo na škodo, ki nastane med prevozom, ki v skladu s prevozno pogodbo ne poteka po železnici.

2. Toda če se železniški vagoni prevažajo na trajektu, je treba določbe o odgovornosti pri smrti in poškodbi potnikov uporabljati za škodo, omenjeno v prvem odstavku 26. člena in prvem odstavku 33. člena, ki jo ima potnik pri nesreči v železniškem prometu med svojim zadrževanjem v teh vagonih, vstopanjem vanje ali izstopanjem iz njih.
3. Kadar se zaradi izjemnih okoliščin železniški promet začasno prekine in se potniki prevažajo z drugim prevoznim sredstvom, je prevoznik odgovoren v skladu s temi enotnimi pravili.

II. POGLAVJE

Odgovornost pri kršenju voznega reda

32. člen

Odgovornost pri odpovedi, zamudi vlakov in zamujenih zvezah

1. Prevoznik je potniku odgovoren za škodo, ki nastane, če zaradi odpovedi vlaka, njegove zamude ali zamujene zveze ne more nadaljevati vožnje istega dne oziroma zaradi nastalih okoliščin nadaljevanja vožnje istega dne od njega ni mogoče pričakovati. Odškodnina pokriva razumno visoke stroške, ki jih ima potnik s prenočitvijo in obvestitvijo oseb, ki ga čakajo.
2. Prevoznik je oproščen te odgovornosti, kadar je mogoče odpoved, zamudo vlaka ali zamujeno zvezo pripisati enemu od teh razlogov:
- (a) okoliščinam, ki niso povezane z železniškim prometom in se jim prevoznik kljub ustreznim varnostnim ukrepom ni mogel izogniti, njihovih posledic pa ne preprečiti;
 - (b) krivdi potnika;
 - (c) ravnanju tretje osebe, ki se mu prevoznik kljub ustreznim varnostnim ukrepom ni mogel izogniti in posledic katerega ni mogel preprečiti; pri tem drugega podjetja, ki uporablja isto železniško infrastrukturo, ne štejemo za tretjo osebo; ta določba ne vpliva na pravico do povrnitve stroškov.
3. Notranje pravo določa, ali in v kateri višini mora prevoznik plačati odškodnino za tiste vrste škode, ki niso določene v prvem odstavku. Ta določba ne vpliva na veljavnost 44. člena.

III. POGLAVJE

Odgovornost za ročno prtljago, živali, prtljago in vozila

1. ODDELEK

Ročna prtljaga in živali

33. člen

Odgovornost

1. Pri smrti ali poškodbi potnika je prevoznik odgovoren tudi za škodo, ki je posledica popolne ali delne izgube ali poškodovanja predmetov, ki jih potnik nosi sebi ali kot ročno prtljago s seboj; to velja tudi za živali, ki jih ima potnik s seboj. Pri tem smiselno velja 26. člen.
2. Sicer pa je za škodo, nastalo zaradi popolne ali delne izgube ali poškodovanja predmetov, ročne prtljage ali živali, katerih nadzor je v skladu s 15. členom naloga samega potnika, prevoznik odgovoren samo, če ta škoda nastane po prevoznikovi krivdi. V tem primeru ne veljajo drugi členi IV. dela, razen 51. člena, in VI. dela.

34. člen

Omejitev odškodnine pri izgubi ali poškodovanju predmetov

Če je prevoznik odgovoren po prvem odstavku 33. člena, mora plačati odškodnino v znesku največ 1 400 obračunskih enot za vsakega potnika.

35. člen

Izključitev odgovornosti

Prevoznik ni odgovoren za škodo, ki nastane zato, ker potnik ne izpolnjuje svojih obveznosti v skladu s carinskimi predpisi ali predpisi drugih upravnih organov.

2. ODDELEK

Prtljaga

36. člen

Podlaga za odgovornost

1. Prevoznik je odgovoren za škodo, ki nastane zaradi popolne ali delne izgube ali poškodovanja prtljage od trenutka, ko jo prevoznik prevzame, in do trenutka, ko jo izroči, kot tudi zaradi prepozne izročitve.
2. Prevoznik je te odgovornosti oproščen, če je izguba, poškodba ali zamuda pri izročitvi nastala po krivdi potnika ali potnikovem naročilu, za katero pa prevoznik ni kriv, ali zaradi posebnih pomanjkljivosti same prtljage ali zaradi okoliščin, ki se jim prevoznik ni mogel izogniti, njihovih posledic pa ne preprečiti.
3. Prevoznik je te odgovornosti oproščen, če je izguba ali poškodba nastala zaradi posebnih tveganj, povezanih z enim ali več naštetih dejstev:
 - (a) odsotnost ali neustreznost embalaže;
 - (b) posebne lastnosti prtljage;
 - (c) kot prtljaga so bili oddani predmeti, ki se ne smejo prevažati.

37. člen

Dokazno breme

1. Prevoznik je tisti, ki mora dokazati, da je izguba, poškodba ali prepozna izročitev posledica enega od dejstev, navedenih v drugem odstavku 36. člena.
2. Če prevoznik ugotovi, da bi lahko glede na konkretne okoliščine izguba ali poškodba nastala zaradi posebnih tveganj iz tretjega odstavka 36. člena, se domneva, da je škoda nastala prav zaradi njih. Upravičenec pa ima pravico dokazati, da škoda ni v celoti ali delno nastala zaradi enega od teh tveganj.

38. člen

Zaporedni prevozniki

Če prevoz, ki ga ureja ena sama pogodba, opravlja več zaporednih prevoznikov, potem vsak od teh prevoznikov s tem, da prevzame prtljago s prtljažnico ali vozilo s prevoznico, glede prevoza prtljage ali vozil postane pogodbeni stranka prevozne pogodbe v skladu z določili prtljažnice ali prevoznice in prevzame obveznosti, ki iz tega izhajajo. V tem primeru je vsak prevoznik odgovoren za izvedbo prevoza na celotni poti do izročitve.

39. člen

Nadomestni prevoznik

1. Če prevoznik v celoti ali delno zaupa izvedbo prevoza nadomestnemu prevozniku, ne glede na to, ali ima na podlagi prevozne pogodbe do tega pravico ali ne, ostane prevoznik kljub temu odgovoren za celoten prevoz.
2. Vse določbe teh enotnih pravil, ki urejajo odgovornost prevoznika, veljajo tudi za odgovornost nadomestnega prevoznika za prevoz, ki ga ta opravi. 48. in 52. člen se uporabljata, če je vložena tožba proti uslužbencem in drugim osebam, katerih storitve uporablja nadomestni prevoznik za opravljanje prevoza.

3. Kateri koli poseben dogovor, s katerim prevoznik prevzema obveznosti, ki mu jih ne nalagajo ta enotna pravila, ali se odpove pravicam, ki jih ima po njih, se nanaša na nadomestnega prevoznika samo, če na to izrecno pristane v pisni obliki. Ne glede na to, ali nadomestni prevoznik tako strinjanje izrazi ali ne, za prevoznika še naprej veljajo iz takega posebnega dogovora izhajajoče obveznosti ali odpovedi pravicam.
4. Če sta prevoznik in njegov nadomestni prevoznik odgovorna in v obsegu, v katerem sta odgovorna, sta odgovorna solidarno.
5. Skupen znesek odškodnine, ki jo morajo plačati prevoznik, nadomestni prevoznik in njuni uslužbenci ter druge osebe, katerih storitve uporablja za opravljanje prevoza, ne presega najvišjih dopustnih zneskov, določenih v teh enotnih pravilih.
6. Ta člen ne vpliva na pravice do povrnitve stroškov med prevoznikom in nadomestnim prevoznikom.

40. člen

Domneva o izgubi

1. Upravičenec lahko sklepa, da je določen kos prtljage izgubljen, ne da bi mu bilo treba to še dodatno dokazovati, če mu ni bil izročen ali dan na razpolago v 14 dneh po tem, ko je bila zahtevana njegova izročitev v skladu s tretjim odstavkom 22. člena.
2. Če se kos prtljage, ki je že veljal za izgubljenega, najde v enem letu po vložitvi zahteve za izročitev, mora prevoznik o tem obvestiti upravičenca, če pozna njegov naslov ali ga lahko ugotovi.
3. V 30 dneh po prejemu obvestila, omenjenega v drugem odstavku, lahko upravičenec zahteva, da mu izročijo ta kos prtljage. V tem primeru mora sam plačati stroške prevoza zanj od kraja oddaje do kraja izročitve in vrniti odškodnino, ki jo je prejel, morda z odbitkom zneska stroškov, vsebovanega v odškodnini. Vseeno pa obdrži pravico do odškodnine za zamudo pri izročitvi prtljage, ki jo določa 43. člen.
4. Če najdenega kosa prtljage potnik ne zahteva v roku, določenem v tretjem odstavku, ali če se najde več kot eno leto po vložitvi zahteve po njegovi izročitvi, prevoznik z njim razpolaga v skladu z zakoni in predpisi, ki veljajo v kraju, v katerem je ta kos prtljage.

41. člen

Odškodnina pri izgubi prtljage

1. Pri popolni ali delni izgubi prtljage je dolžnost prevoznika plačati samo te zneske:
 - (a) če je višina škode ugotovljena, plača odškodnino v tej višini, ki pa ne sme presegati 80 obračunskih enot za vsak manjkajoči kilogram bruto mase ali 1 200 obračunskih enot za vsak kos prtljage;
 - (b) če višina škode ni ugotovljena, plača povprečno odškodnino 20 obračunskih enot za vsak manjkajoči kilogram bruto mase ali 300 obračunskih enot za vsak kos prtljage.

Vrsta odškodnine (glede na maso ali število kosov prtljage) je določena v splošnih prevoznih pogojih.

2. Poleg tega mora prevoznik vrniti prevoznino za prtljago in druge zneske, plačane v zvezi s prevozom izgubljenega kosa prtljage, in tudi že plačane carine in trošarine.

42. člen

Odškodnina pri poškodbi prtljage

1. Če se prtljaga poškoduje, prevoznik plača samo odškodnino, ki ustreza zmanjšanju vrednosti prtljage.
2. Odškodnina ne presega:
 - (a) zneska, ki bi ga bilo treba plačati pri popolni izgubi, če je bila zaradi poškodbe vsa prtljaga razvrednotena;
 - (b) zneska, ki bi ga bilo treba plačati pri popolni izgubi razvrednotenega dela prtljage, če je bil zaradi poškodbe samo del prtljage razvrednoten.

43. člen

Odškodnina zaradi zamude pri izročitvi

1. Zaradi zamude pri izročitvi prtljage mora prevoznik, potem ko je bila vložena zahteva za izročitev, za vsako začeto obdobje 24 ur, vendar pa največ za 14 dni, plačati:
 - (a) če upravičenec dokaže, da je kot posledica nastala škoda, lahko tudi poškodba, plača odškodnino, enakovredno znesku nastale škode, vendar največ 0,80 obračunske enote za vsak kilogram bruto mase prtljage ali 14 obračunskih enot za vsak kos z zamudo izročene prtljage;
 - (b) če upravičenec ne dokaže, da je kot posledica nastala škoda, plača povprečno odškodnino 0,14 obračunske enote za vsak kilogram bruto mase ali 2,80 obračunske enote za vsak kos z zamudo izročene prtljage.

Načini nadomestila za kilogram ali kos prtljage se določijo s splošnimi prevoznimi pogoji.

2. Pri popolni izgubi prtljage ni treba poleg odškodnine, določene v 41. členu, plačati še odškodnine iz prvega odstavka.
3. Pri delni izgubi prtljage se odškodnina, določena v prvem odstavku, plača za tisti del prtljage, ki ni izgubljen.
4. Pri poškodbi prtljage, ki ni posledica zamude pri izročitvi, se odškodnina, določena v prvem odstavku, če je to smiselno, plača poleg odškodnine, določene v 42. členu.
5. V nobenem primeru pa ne sme vsota odškodnine iz prvega odstavka in odškodnine iz 41. in 42. člena presegati odškodnine, ki bi jo bilo treba plačati pri popolni izgubi prtljage.

3. ODDELEK

Vozila

44. člen

Odškodnina za zamudo

1. Če pri nakladanju vozila nastane zamuda zaradi okoliščin, za katere je odgovoren prevoznik, ali če nastane zamuda pri izročitvi vozila, mora prevoznik, če upravičenec dokaže, da je zaradi tega nastala škoda, plačati odškodnino, katere višina ne presega prevoznine.
2. Če pri nakladanju nastane zamuda zaradi okoliščin, za katere je odgovoren prevoznik, in zato upravičenec odstopi od prevozne pogodbe, se mu vrne prevoznina. Poleg tega lahko upravičenec, če dokaže, da je kot posledica zamude nastala škoda, zahteva odškodnino, ki ne presega prevoznine.

45. člen

Odškodnina za izgubo

Pri popolni ali delni izgubi vozila se odškodnina, ki jo je treba plačati upravičencu za dokazano škodo, določi na podlagi trenutne vrednosti vozila. Ne sme presegati 8 000 obračunskih enot. Naložen ali nenaložen priklopnik se šteje kot ločeno vozilo.

46. člen

Odgovornost za druge predmete

1. Pri predmetih, ki so spravljani v samem vozilu ali avtomobilski kovček (npr. prtljažniki ali prtljažniki za smuči), je prevoznik odgovoren samo za škodo, za katero je dejansko kriv. Skupna odškodnina ne sme presegati 1 400 obračunskih enot.
2. Za predmete, nameščene na zunanji strani vozila, tudi v kovčkih iz prvega odstavka, je prevoznik odgovoren samo, če se dokaže, da je škoda nastala zaradi prevoznikovega dejanja ali opustitve, storjene z namenom povzročitve take škode, ali pa iz malomarnosti in z zavedanjem, da bo taka škoda verjetno nastala.

47. člen

Druge veljavne določbe

Ob upoštevanju določb tega oddelka veljajo za vozila določbe 2. oddelka odgovornosti za prtljago.

IV. POGLAVJE

Skupne določbe

48. člen

Izguba pravice do omejitve odgovornosti

Omejitve odgovornosti, določene v teh enotnih pravilih, in določbe notranje zakonodaje, ki omejujejo odškodnino na določeni znesek, se ne uporabljajo, če se dokaže, da je škoda posledica prevoznikovega dejanja ali opustitve, storjene z namenom povzročitve take škode ali pa iz malomarnosti in z zavedanjem, da bo taka škoda verjetno nastala.

49. člen

Preračunavanje in obresti

1. Če je treba pri izračunavanju odškodnine preračunati zneske, izražene v tuji valuti, se preračunajo po tečaju, ki velja na dan in v kraju plačila odškodnine.
2. Upravičenec lahko na podlagi dolžne odškodnine zahteva 5-odstotne letne obresti, ki začnejo teči na dan vložitve zahtevka iz 54. člena, če pa zahtevek ni bil vložen, na dan, ko se začne sodni postopek.
3. Za odškodnine iz 27. in 28. člena pa začnejo obresti teči šele na dan, ko se pojavijo okoliščine, odločilne za določitev višine odškodnine, če je ta dan po dnevu vložitve pritožbe ali tožbe.
4. Za prtljago je mogoče zahtevati plačilo obresti samo, če odškodnina presega 16 obračunskih enot za prtljažnico.
5. Če upravičenec za prtljago v za to določenem primernem roku prevozniku ne pošlje dokaznih dokumentov, potrebnih za dokončno obravnavo zahtevka, obresti ne tečejo od poteka tega roka do dejanske predložitve dokaznih dokumentov.

50. člen

Odgovornost pri jedrskih nesrečah

Prevoznik je oproščen odgovornosti, ki jo ima po enotnih pravilih, če je škodo povzročila jedrska nesreča in če je zanj po zakonih in predpisih države o odgovornosti na področju jedrske energije za to škodo odgovoren upravljavec jedrske naprave ali njemu enakovredna oseba.

51. člen

Osebe, za katere je odgovoren prevoznik

Prevoznik je odgovoren za svoje uslužbence in druge osebe, katerih storitve uporablja pri izvedbi prevoza, kadar uslužbenci in druge osebe delujejo v okviru svojih nalog. Upravitelj železniške infrastrukture, po kateri se odvija prevoz, se štejejo za osebe, katerih storitve prevoznik uporablja za opravljanje prevoza.

52. člen

Druge tožbe

1. V vseh primerih, za katere veljajo ta enotna pravila, se lahko vsaka odškodninska tožba, ne glede na to, na kateri pravni podlagi temelji, vloži proti prevozniku samo v skladu s pogoji in omejitvami teh enotnih pravil.
2. To velja tudi za tožbe proti uslužbencem in drugim osebam, za katere je prevoznik odgovoren na podlagi 51. člena.

V. DEL

ODGOVORNOST POTNIKA

53. člen

Posebna načela za odgovornost

Potnik je odgovoren prevozniku za vsako škodo,

(a) ki nastane zato, ker ni izpolnil svojih obveznosti iz:

1. 10., 14. in 20. člena,
2. posebnih določb o prevozu vozil, vsebovanih v splošnih prevoznih pogojih, ali
3. Pravilnika o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga (RID), ali

(b) ki jo povzročijo predmeti ali živali, ki jih ima s seboj,

razen če ne dokaže, da je škoda nastala zaradi okoliščin, ki se jim kljub skrbnosti, ki se zahteva od vestnega potnika, ni mogel izogniti, njihovih posledic pa ne preprečiti. Ta določba ne spreminja odgovornosti prevoznika, kot jih določata 26. člen in prvi odstavek 33. člena.

VI. DEL

UVELJAVLJANJE PRAVIC

54. člen

Ugotavljanje delne izgube ali poškodbe

1. Če prevoznik odkrije delno izgubo ali poškodbo predmeta (prtljage, vozila), za katerega prevoz je odgovoren, ali domneva, da je prišlo do take delne izgube ali poškodbe, ali če upravičenec trdi, da je do nje prišlo, mora prevoznik takoj, in če je mogoče, v navzočnosti upravičenca sestaviti zapisnik o dejanskem stanju, v katerem za vsako vrsto škode navede stanje predmeta, in če je mogoče, obseg in vzrok škode in čas njenega nastanka.
2. Izvod tega zapisnika o dejanskem stanju je treba brezplačno izročiti upravičencu.
3. Če upravičenec ne prizna ugotovitev iz zapisnika o dejanskem stanju, lahko zahteva, da stanje prtljage ali vozila in vzrok za škodo ter njen znesek določi izvedenec, ki ga imenujeta pogodbeni stranki prevozne pogodbe ali sodišče. Ta postopek se izvede po zakonih in predpisih države, v kateri to določanje poteka.

55. člen

Zahtevki

1. Zahtevke v zvezi z odgovornostjo prevoznika pri smrti ali poškodbi potnikov je treba v pisni obliki poslati prevozniku, proti kateremu je mogoče uveljavljati zahtevke na sodišču. Pri prevozu, ki ga obravnava ena sama pogodba in ga zaporedno opravi več prevoznikov, se lahko zahtevki naslovijo na prvega ali zadnjega prevoznika in tudi na prevoznika, ki ima v državi potnikovega stalnega ali običajnega prebivališča svoj sedež podjetja ali podružnico ali zastopstvo, ki je sklenilo prevozno pogodbo.
2. Drugi zahtevki iz prevozne pogodbe se pošljejo v pisni obliki prevozniku iz drugega in tretjega odstavka 56. člena.
3. Dokazne dokumente, ki jih želi upravičenec priložiti k zahtevku, je treba priložiti kot izvornik ali kopijo, ki mora biti, če prevoznik tako zahteva, ustrezno overjena. Pri obravnavi zahtevka lahko prevoznik zahteva predložitev vozovnice, prtljažnice ali prevoznice.

56. člen

Prevozniki, proti katerim je mogoče sodno uveljavljati zahtevke

1. Odškodninski zahtevki na podlagi odgovornosti prevoznika pri smrti in poškodbi potnikov se lahko uveljavljajo samo proti prevozniku, ki je odgovoren po petem odstavku 26. člena.
2. Ob upoštevanju četrtega odstavka se lahko drugi zahtevki potnikov na podlagi prevozne pogodbe uveljavljajo samo proti prvemu, zadnjemu ali tistemu prevozniku, ki je opravljal tisti del prevoza, med katerim se je pojavilo dejstvo, s katerim se utemeljuje zahtevki.

3. Če je pri prevozu, ki ga zaporedno opravlja več prevoznikov, prevoznik, katerega dolžnost je tovor izročiti, z lastnim privoljenjem vpisan v prtljažnico ali prevoznico, se lahko zahtevki iz drugega odstavka proti njemu sodno uveljavljajo tudi, če ni prejel prtljage ali ni prevzel vozila.
4. Zahtevki za vračilo zneskov, ki so bili vplačani na podlagi prevozne pogodbe, se lahko sodno uveljavljajo proti prevozniku, ki je plačilo prejel, ali proti prevozniku, v imenu katerega je bilo plačilo prejeto.
5. Z vložitvijo nasprotnega zahtevka ali ugovora se lahko zahtevki uveljavljajo tudi proti prevozniku, ki ni naveden med prevozniki v drugem in četrtem odstavku, če sodni zahtevek temelji na isti prevozni pogodbi.
6. Kadar se ta enotna pravila nanašajo na nadomestnega prevoznika, se lahko zahtevki sodno uveljavljajo tudi proti njemu.
7. Če lahko tožnik izbira med več prevozniki, izgubi to pravico do izbire takrat, ko vloži tožbo proti enemu od teh prevoznikov; to velja tudi, če lahko tožnik izbira med enim ali več prevozniki in nadomestnim prevoznikom.

58. člen

Prenehanje pravice do zahtevka pri smrti ali poškodbi

1. Vse pravice upravičenca na podlagi odgovornosti prevoznika pri smrti ali poškodbi potnikov potečejo, če upravičenec enega od prevoznikov, pri katerem je mogoče vložiti zahtevek v skladu s prvim odstavkom 55. člena, ne obvesti o potnikovi nesreči v 12 mesecih po datumu, ko je za škodo izvedel. Če upravičenec prevoznika o nesreči obvesti ustno, mu mora o tem izdati potrdilo.
2. Ta pravica pa ne preneha, če:
 - (a) upravičenec v roku, določenem v prvem odstavku, vloži zahtevek pri enem od prevoznikov, določenem v prvem odstavku 55. člena;
 - (b) prevoznik, ki je odgovoren za to, v roku, določenem v prvem odstavku, izve za nesrečo potnika na drug način;
 - (c) obvestilo o nesreči zaradi okoliščin, za katere upravičenec ni odgovoren, ni bilo poslano ali je bilo poslano z zamudo;
 - (d) upravičenec dokaže, da je do nesreče prišlo po krivdi prevoznika.

59. člen

Prenehanje pravice do zahtevka pri prevozu prtljage

1. Ko upravičenec prevzame prtljago, prenehajo vse pravice do zahtevka proti prevozniku iz prevozne pogodbe pri delni izgubi, poškodovanju prtljage ali zamudi pri izročitvi.
2. Ta pravica ne preneha:
 - (a) pri delni izgubi ali poškodbi, če:
 1. je bila ta izguba ali poškodba v skladu s 54. členom ugotovljena, preden je upravičenec prevzel prtljago;
 2. izključno po krivdi prevoznika ni bilo opravljeno ugotavljanje, ki bi moralo biti opravljeno v skladu s 54. členom;
 - (b) pri navzven neopazni škodi, ki jo upravičenec ugotovi šele po tem, ko prevzame prtljago, če:
 1. zahteva ugotavljanje iz 54. člena takoj, ko odkrije škodo, vendar najpozneje v treh dneh po prevzemu prtljage, in
 2. poleg tega dokaže, da je škoda nastala v času med dnevom, ko je prtljago prevzel prevoznik, in trenutkom izročitve;
 - (c) pri zamudi pri izročitvi, če upravičenec v 21 dneh uveljavlja svoje pravice proti enemu od prevoznikov, navedenih v tretjem odstavku 56. člena;
 - (d) če upravičenec dokaže, da je škoda nastala po krivdi prevoznika.

60. člen

Zastaranje

1. Pravica do zahtevka do odškodnine na podlagi odgovornosti prevoznika pri smrti ali poškodbi potnikov zastara:
 - (a) če jo uveljavlja potnik, v treh letih po dnevu nesreče;
 - (b) če jo uveljavljajo drugi upravičenci, v treh letih po dnevu potnikove smrti, vendar najpozneje v petih letih po dnevu nesreče.
2. Drugi zahtevki na podlagi prevozne pogodbe zastarajo v enem letu. Zahtevki na podlagi škode, ki je nastala zaradi dejanja ali opustitve, storjene bodisi z namenom tako škodo povzročiti ali pa iz malomarnosti in z zavedanjem, da bo taka škoda verjetno nastala, zastarajo v dveh letih.
3. Zastaralni rok za zahtevke iz drugega odstavka začne teči:
 - (a) za odškodnino zaradi popolne izgube: štirinajsti dan po poteku roka, določenega v tretjem odstavku 22. člena;
 - (b) za odškodnino zaradi delne izgube, poškodovanja ali zamude pri izročitvi, od dneva izročitve;
 - (c) v vseh drugih primerih, povezanih s prevozom potnikov: od dneva, ko poteče veljavnost vozovnice.Dan, na katerega začne teči zastaralni rok, v nobenem primeru ni vključen v rok.
4. (...)
5. (...)
6. Za zadržanje in prekinitev zastaralnega roka sicer velja notranja zakonodaja.

VII. DEL

MEDSEBOJNI ODNOSI PREVOZNIKOV

61. člen

Razdelitev prevoznine

1. Vsak prevoznik, ki je dobil plačano ali bi moral zahtevati plačilo prevoznine, mora prevoznikom, ki sodelujejo pri prevozu, plačati delež prevoznine, ki jim pripada. Načine plačila določijo prevozniki z medsebojnimi sporazumi.
2. Tretji odstavek 6. člena, tretji odstavek 16. člena in 25. člen veljajo tudi za odnose med zaporednimi prevozniki.

62. člen

Pravica do povrnitve stroškov

1. Če je prevoznik po teh enotnih pravilih plačal odškodnino, mu pripada pravica do povrnitve stroškov do prevoznikov, ki so sodelovali pri prevozu, po teh določbah:
 - (a) prevoznik, ki je povzročil škodo, je zanj odgovoren sam;
 - (b) če je škodo povzročilo več prevoznikov, je vsak odgovoren za škodo, ki jo je povzročil; če taka razmejitev odgovornosti ni mogoča, se plačilo odškodnine razdeli med prevoznike v skladu s točko c);
 - (c) če ni mogoče dokazati, kdo od prevoznikov je povzročil škodo, se plačilo odškodnine porazdeli med vse prevoznike, razen med tiste, ki dokažejo, da niso povzročili škode; razdeli se v razmerju deležev prevoznine, ki pripadajo posameznim prevoznikom.
2. Če je eden od teh prevoznikov plačilno nesposoben, se delež, ki bi ga moral plačati, pa ga ni, razdeli med vse druge prevoznike, ki so sodelovali pri prevozu, in sicer v razmerju deležev prevoznine, ki jim pripadajo.

63. člen

Postopek za povrnitev stroškov

1. Prevoznik, proti kateremu se v skladu z 62. členom uveljavlja pravica do povrnitve stroškov, ne more spodbijati zakonitosti plačila odškodnine, ki jo je plačal prevoznik, ki uveljavlja pravico za povrnitev stroškov, če je sodišče odškodnino določilo po tem, ko je prevoznik na podlagi pravilno vročenega obvestila o sodnem postopku dobil priložnost, da sodeluje v tem sodnem postopku. Sodišče, na katerem poteka glavna obravnava, določi roke za obveščanje o sodnem postopku in pristop k njemu.
2. Prevoznik, ki uveljavlja pravico do povrnitve stroškov, mora proti vsem prevoznikom, s katerimi se ni mogel sporazumeti, vložiti tožbo v istem postopku; v nasprotnem primeru preneha njegova pravica do povrnitve stroškov do tistih prevoznikov, ki jih ne toži.
3. Sodišče mora z eno samo sodbo odločiti o vseh zahtevkih za povrnitev stroškov, s katerimi se ukvarja.
4. Prevoznik, ki hoče uveljavljati svojo pravico do povrnitve stroškov na sodišču, lahko to stori na pristojnem sodišču države, v kateri ima eden od prevoznikov, ki so sodelovali pri prevozu, sedež podjetja, podružnico ali zastopstvo, ki je sklenilo prevozno pogodbo.
5. Če tožeči prevoznik vloži tožbo proti več prevoznikom, lahko izbira med sodišči, pristojnimi po četrtem odstavku.
6. Postopki za povrnitev stroškov se ne smejo vključevati v sodni postopek za uveljavljanje odškodnine, ki ga je sprožila stranka, upravičena do nje na podlagi prevozne pogodbe.

64. člen

Sporazumi o povrnitve stroškov

Prevozniki imajo pravico med seboj sklepati sporazume, ki odstopajo od 61. in 62. člena.

PRILOGA II

MINIMALNE INFORMACIJE, KI JIH ZAGOTAVLJAJO ŽELEZNIŠKA PODJETJA IN/ALI PRODAJALCI VOZOVNIC

DEL I: INFORMACIJE PRED ZAČETKOM POTOVANJA

Splošni pogoji, ki veljajo za pogodbo;

vozni redi in pogoji najhitrejšega potovanja;

vozni redi in pogoji potovanja po najugodnejših cenah;

dostopnost, pogoji dostopa in razpoložljivost pripomočkov za osebe z omejeno sposobnostjo gibanja na vlaku;

dostopnost in pogoji dostopa s kolesom;

razpoložljivost sedežev v kadilskih in nekadilskih oddelkih, v prvem in drugem razredu ter v ležalnih in spalnih vagonih;

vse dejavnosti, ki lahko privedejo do prekinitev ali zamud prevoznih storitev;

razpoložljivost storitev na vlaku;

postopki za vračilo izgubljene prtljage;

postopki za vlaganje pritožb.

DEL II: INFORMACIJE MED POTOVANJEM

Storitve na vlaku;

naslednja postaja;

zamude;

glavne povezovalne storitve;

varnost in vprašanja o varnosti.

PRILOGA III

MINIMALNI STANDARDI KAKOVOSTI STORITEV

Informacije in vozovnice;

točnost mednarodnih storitev in splošna načela reševanja napak pri opravljanju storitev;

odpovedi mednarodnih storitev;

snažnost voznega sredstva in postajnih poslopij (kakovost zraka v vagonih, higiena sanitarnih prostorov itd.);

preučevanje zadovoljstva strank;

obravnava pritožb, povračila in nadomestila v primeru neizpolnjevanja standardov kakovosti;

pomoč osebam z omejeno sposobnostjo gibanja.

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je 3. marca 2004 predstavila predlog uredbe o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu kot enega izmed štirih predlogov Tretjega železniškega paketa ⁽¹⁾.

Evropski parlament je sprejel svoje mnenje na prvi obravnavi 28. septembra 2005.

Svet je 24. julija 2006 sprejel Skupno stališče v skladu s členom 251 Pogodbe.

Pri svojem delu je Svet upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾ in mnenje Odbora regij ⁽³⁾.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

1. Splošno

Pogajanja o uredbi o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu so potekala na podlagi dveh publikacij Evropske komisije, in sicer bele knjige „Evropska prometna politika za leto 2010: čas odločitve“ ⁽⁴⁾ in Sporočila Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu „Na poti k integriranemu evropskemu železniškemu področju“ ⁽⁵⁾. V teh publikacijah je Komisija poudarila potrebo po umestitvi uporabnikov prometnega sistema nazaj v središče evropske prometne politike in odpravi pomanjkljivosti glede ravni kakovosti storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa. Predlog uredbe predstavlja tudi odziv na pritožbe, ki so jih na Komisijo naslovili evropski državljani glede neustrezne kakovosti storitev, ki jih zagotavljajo železniška podjetja v mednarodnem železniškem potniškem prometu.

Zato Skupno stališče, kakor se je o njem dogovoril Svet, vsebuje pravila v zvezi z:

- informacijami, ki jih morajo zagotavljati železniška podjetja, sklepanjem pogodb o prevozu, izdajanjem vozovnic in delovanjem računalniško podprtega sistema informiranja in rezervacij za železniški promet;
- odgovornostjo železniških podjetij in njihovimi obveznostmi v zvezi z zavarovanjem potnikov in njihove prtljage;
- minimalnimi obveznostmi železniških podjetij do potnikov v primeru zamud, zamujenih povezav in odpovedi;
- zaščito in pomočjo osebam z omejeno sposobnostjo gibanja, ki potujejo po železnici;
- določanjem in spremljanjem standardov kakovosti za prevozne storitve v mednarodnem prometu, obvladovanjem tveganj v zvezi z osebno varnostjo potnikov in reševanjem pritožb;
- splošnimi predpisi o izvrševanju.

2. Ključna politična vprašanja

i) Skladnost s COTIF/CIV

Nekateri ukrepi, ki jih je Komisija predstavila v svojem predlogu, izhajajo iz določb COTIF (Konvencija o mednarodnih železniških prevozih) in njenega dodatka CIV (Enotna pravila za pogodbo o mednarodnem železniškem prevozu potnikov in prtljage).

⁽¹⁾ Ostali trije zakonodajni predlogi zadevajo:

- Direktivo o spremembi Direktive 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti (dok. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335)
- Direktivo o certificiranju vlakovnega osebja, ki upravlja lokomotive in vlake v železniškem omrežju Skupnosti (dok. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336)
- Uredbo o zahtevah v zvezi s kakovostjo storitev železniškega tovornega prometa (7150/04 TRANS 110 CODEC 338);

⁽²⁾ UL C 221, 8.9.2005, str. 8.

⁽³⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.

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

⁽⁵⁾ COM(2002) 18, 23.1.2002.

Za zagotovitev skladnosti med zakonodajo Skupnosti in mednarodnimi sporazumi je Svet na seji 21. aprila 2005 sklenil, da bo v novo besedilo vključil nekatere določbe COTIF/CIV. To je bil storjeno z uvodnimi členi (4, 10 in 13), ki se sklicujejo na izvleček iz COTIF/CIV, vsebovan v Prilogi I k Uredbi. Z zadevnimi določbami se zagotovi skladnost s COTIF/CIV in izogne potrebi po sprejetju zakonodaje v zvezi z zadevami, ki jih že pokrivata COTIF/CIV (predpisi o prevoznih pogodbah, odgovornost železniških podjetij glede potnikov in njihove prtljage, zamude, zamujene povezave in odpovedi potovanj).

Evropski parlament je v svojem mnenju v prvi obravnavi ubral podoben pristop, saj je sprejel spremembe, ki v celoti ali deloma pozivajo k uporabi ustreznih določb COTIF/CIV (spremembe 138/rev + 32, 50, 80, 81, 83 in 108). Evropski parlament je predlagal tudi črtanje vrste določb iz prvotnega predloga Komisije, ki niso skladne s CIV (npr. spremembe 34, 35, 52, 53, 54 in 108).

ii) Področje uporabe

Celotno področje uporabe Skupnega stališča Sveta pokriva mednarodna potovanja po vsej Skupnosti v sklopu prevoznih storitev v notranjem in mednarodnem prometu, ki jih zagotavlja eno ali več železniških podjetij.

(a) Omejitve: storitve v notranjem prometu

Svet je sklenil, da bo omejil področje uporabe v zvezi z zamudami, zamujenimi povezavami in odpovedmi (poglavje IV) ter standardi kakovosti storitev (poglavje VI, člen 25). Da se preprečijo prevelika finančna bremena, se naslednje določbe uporabljajo le za mednarodna potovanja v sklopu prevoznih storitev v mednarodnem prometu, ne veljajo pa za ponudnike storitev v notranjem prometu:

- (za dele mednarodnega potovanja) obveznosti glede povračila in preusmeritve, nadomestila cene vozovnice ter pomoči v primeru zamud ob prihodu ali odhodu;
- vse obveznosti glede vzpostavitve in nadzora sistemov kakovosti storitev ter poročanja o teh sistemih in njihovega upravljanja.

(b) Omejitve: začasne izjeme

Svet je prav tako sklenil, da bo omejil področje uporabe Skupnega stališča do te mere, da se predvidijo začasne izjeme, ki se odobrijo državam članicam za nekatere regionalne čezmejne storitve in mednarodne storitve, če se znaten del storitve izvaja izven Skupnosti. Države članice, ki uporabljajo te določbe, morajo o tem obvestiti Komisijo, ki potem določi, ali je izjema v skladu z določbami osnutka uredbe.

Svet je možnost odobritve takšnih izjem omogočil zato, da bi obravnavanje teh vprašanj v takšnih izjemnih razmerah prepustil državam članicam, ki bi tako preprečile dodatna finančna bremena za ponudnike storitev.

(c) Razširjeno področje uporabe: osebe z omejeno sposobnostjo gibanja

Eden izmed glavnih ciljev tega osnutka uredbe je narediti potovanje po železnici bolj dostopno osebam z omejeno sposobnostjo gibanja. Zato je Svet sklenil iti dlje od predloga Komisije in uporabo določb za osebe z omejeno mobilnostjo razširiti tudi na notranja potovanja v sklopu prevoznih storitev v mednarodnem prometu.

V svojem mnenju s prve obravnave je Evropski parlament sklenil, da bo ubral drugačno pot in določil, da se določbe tega osnutka uredbe uporabljajo za vse potnike v železniškem prometu (sprememba 11 in druge). Svet meni, da je takšen pristop prenačilen, in se zavzema za to, da bi Skupno stališče dopolnjevalo direktivo o dostopu do železniškega trga, ki ureja le odprtje trga mednarodnega železniškega potniškega prometa.

iii) *Računalniško podprti sistem informiranja in rezervacij za železniški promet (CIRSRT)*

Za zagotavljanje informacij in izdajo vozovnic v skladu z osnutkom te uredbe je Svet sklenil, da morajo železniška podjetja in prodajalci vozovnic uporabljati Računalniško podprti sistem informiranja in rezervacij za železniški promet (CIRSRT). Postopki za vzpostavitev tega sistema so določeni v členu 9(2), (3) in (4) Skupnega stališča Sveta ter temeljijo na tehničnih specifikacijah za interoperabilnost iz Direktive 2001/16/ES ⁽¹⁾ (poglavje II in Priloga II, 2.5). Z uvedbo tega sistema se je Svet oddaljil od predloga Komisije, kjer dostop do potovalnih informacij temelji na konceptu prodajalcev sistema. Svet je menil, da je vključitev takšnih posrednikov nepotrebna, in je zato sklenil, da bo zadevne določbe naslovil neposredno na železniška podjetja in prodajalce vozovnic.

iv) *Zamude, zamujene povezave in odpovedi potovanj*

Kot že omenjeno, se je Svet odločil, da bo določbe v zvezi z odgovornostjo železniških podjetij v primeru zamud, zamujenih povezav in odpovedi uskladi z ustreznim poglavjem COTIF/CIV. Poleg tega je Svet sklenil vključiti posebne določbe za povračila in preusmeritve, nadomestila za ceno vozovnice ter obveznost zagotovitve pomoči potnikom v primeru zamud ob prihodu ali odhodu. Glede nadomestila za ceno vozovnice je Skupno stališče Sveta bližje stališču Evropskega parlamenta (sprememba 61) in določa enostavnejši in preglednejši sistem, kot ga je predlagala Komisija. Sprejeta določba upošteva čas zamude, ki je podlaga za višino nadomestila. Poleg tega je Svet obliko izplačila nadomestila naredil bolj prožno (boni in/ali druge storitve oz. gotovina), kar je prav tako v skladu s predlogom Evropskega parlamenta (sprememba 124).

v) *Posebne določbe za osebe z omejeno sposobnostjo gibanja*

Za lažje potovanje po železnici Skupno stališče Sveta uvaja posebne določbe glede pravice do prevoza, pomoči, ki se zagotovi na železniških postajah in vlakih, ter pogojev, pod katerimi je dostopna takšna pomoč, glede nadomestila v zvezi z opremo za gibanje in informacij, ki se zagotovijo osebam z omejeno sposobnostjo gibanja. S tem si Svet prizadeva za zagotovitev enakopravnega dostopa do potovanja po železnici brez dodatnih stroškov za zadevne potnike. Svet je prepričan, da bodo te določbe pripomogle, da bodo lahko osebe z omejeno sposobnostjo gibanja imele enake možnosti potovanja po železnici, kot jih imajo drugi državljani.

3. Druga vprašanja

i) *Pritožbe ter varnost in kakovost prevoznih storitev*

Osebna varnost potnikov je nedavno postala ključno načelo na področju prometa. Zato Skupno stališče Sveta vsebuje določbe, ki zainteresirane strani obvezuje, da v dogovoru z javnimi organi sprejmejo ustrezne ukrepe, da bi zagotovile osebno varnost potnikov na železniških postajah in vlakih ter da bi obvladale tveganja. Z razširitvijo te obveznosti na upravljavce postaj je Svet upošteval predlog Evropskega parlamenta (sprememba 100).

Skupno stališče Sveta železniška podjetja tudi obvezuje, da v sodelovanju s svojimi prodajalci vozovnic vzpostavijo mehanizem reševanja pritožb glede pravic in obveznosti iz osnutka uredbe. Poleg tega morajo železniška podjetja objaviti letno poročilo o prejetih pritožbah in njihovi obravnavi.

Glede kakovosti storitev Skupno stališče vsebuje določbe, v skladu s katerimi morajo železniška podjetja določiti standarde kakovosti storitev in uporabljati sistem za ohranjanje kakovosti storitev. Priloga III osnutka uredbe vsebuje seznam osnovnih točk, ki jih morajo zajemati ti standardi. Železniška podjetja morajo vsako leto objaviti tudi poročilo o doseženi kakovosti storitev.

⁽¹⁾ UL L 110, 20.4.2001, str.1.

S temi ukrepi želi Svet doseči večje varstvo potrošnikov na področju mednarodnega železniškega potniškega prometa in pri železniških podjetjih spodbuditi boljše standarde kakovosti storitev.

ii) *Izvrševanje*

Skupno stališče Sveta predvideva tudi obveznost, da morajo države članice določiti organ (ali organe), ki bo pristojen za izvrševanje osnutka uredbe. Poleg tega Skupno stališče te izvršilne organe zavezuje, da med seboj sodelujejo in si izmenjujejo informacije ter tako spodbujajo usklajena načela o sprejemanju odločitev v vseh državah članicah.

III. ZAKLJUČEK

Pri oblikovanju Skupnega stališča je Svet v celoti upošteval predlog Komisije in mnenje Evropskega parlamenta s prve obravnave. V zvezi s spremembami, ki jih je predlagal Evropski parlament, Svet opaža, da je znatno število sprememb — smiselno, deloma ali v celoti — že zajetih v Skupnem stališču. Odločitev o preprečitvi „podvajanja zakonodaje“ in posledični vključitvi nekaterih določb COTIF/CIV je jasan znak medsebojnega razumevanja, ki vlada med obema zakonodajalcema.

Kar zadeva ključno točko nesoglasja, tj. vključitev notranjega železniškega potniškega prometa v področje uporabe osnutka uredbe, Svet meni, da njegov pristop predstavlja uravnotežen in ustrezen odziv.

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 20/2006,**ki ga je sprejel Svet dne 24. julija 2006****z namenom sprejetja Direktive 2006/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture**

(2006/C 289 E/02)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁴⁾ je bila zasnovana z namenom, da se olajša prilagoditev železnic Skupnosti zahtevam enotnega trga in da se izboljša njihova učinkovitost.
- (2) Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ⁽⁵⁾ se nanaša na načela in postopke, ki naj bi se uporabljali glede določanja in zaračunavanja uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ter glede dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti.
- (3) Komisija je v Beli knjigi z naslovom „Evropska prometna politika do leta 2010: čas za odločitev“ napovedala svojo namero, da bo nadaljevala oblikovanje notranjega trga železniških storitev, in sicer s predlogom odprtja trga mednarodnih storitev potniškega prometa.
- (4) Cilj te direktive je pripraviti odprtje trga mednarodnih železniških storitev v potniškem prometu v Skupnosti in

tako ne zadeva železniških storitev med državami članicami in tretjimi državami. Državam članicam bi moralo biti hkrati omogočeno, da s področja uporabe te direktive izključijo tranzitne storitve preko Skupnosti.

- (5) Razmere na področju mednarodnih storitev železniškega prometa so trenutno zelo raznolike. Storitve železniškega prometa na dolge razdalje (na primer nočni vlaki) se soočajo s težavami, zaradi česar so prevozniki v železniškem prometu, ki te storitve opravljajo, v zadnjem času ukinili mnoge od njih, da bi zmanjšali izgube. Po drugi strani se je trg z mednarodnimi storitvami visokohitrostnega prometa močno povečal, njegov razvoj pa bo še prodornejši glede na podvojitev obsega in medsebojno povezovanje čezevropskega visokohitrostnega omrežja do leta 2010. Ne glede na to pa nizkocenovni letalski prevozniki v obeh primerih vršijo velik konkurenčni pritisk. Bistvenega pomena je torej, da se s krepitvijo konkurence med prevozniki v železniškem prometu podpre nove pobude na tem področju.

- (6) Odprtje trga mednarodnih storitev potniškega prometa ni mogoče brez podrobnih določb o načinu dostopa do infrastrukture, brez občutnega napredka na področju interoperabilnosti in brez strogega okvira za varnost železniškega prometa na nacionalni in evropski ravni. Vsi ti elementi so sedaj vzpostavljeni, in sicer po prenosu Direktive 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/ES ⁽⁶⁾, Direktive 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS ⁽⁷⁾, Direktive 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES ⁽⁸⁾, Direktive 2001/14/ES ter Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽⁹⁾. Ta novi regulatorni okvir bi moral biti podprt z uveljavljeno in utrjeno prakso, in sicer do dne, ki je predlagan za odprtje trga mednarodnih storitev potniškega prometa. Za takšno odprtje trga bo potreben določen čas. Ciljni datum za odprtje trga bi tako moral biti 1. januar 2010.

⁽¹⁾ UL C 221, 8.9.2005, str. 56.⁽²⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 28. septembra 2005 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 24. julija 2006 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 164). Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 58.⁽⁵⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES (UL L 164, 30.4.2004, str. 44). Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.⁽⁶⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 1.⁽⁷⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 164. Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 58.⁽⁸⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 26.⁽⁹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44. Popravljen v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

- (7) Število storitev železniškega prometa brez vmesnih postankov je zelo omejeno. V primerih potovanj z vmesnimi postanki je bistvenega pomena, da se novim operaterjem na trgu dovoli pobiranje in odlaganje potnikov tekom potovanja, s čimer se takšnim storitvam omogoči, da so ekonomsko sposobne preživeti, in hkrati izogne temu, da se morebitni konkurenti ne bi znašli v slabšem položaju glede na obstoječe operaterje, ki imajo pravico, da potnike pobirajo in odlagajo tekom potovanja. Takšna pravica ne bi smela posegati v predpise Skupnosti in nacionalne predpise o konkurenci.
- (8) Uvedba novega odprtega dostopa za mednarodne storitve z vmesnimi postanki ne bi smela pripeljati do odprtja trga domačih storitev potniškega prometa, temveč bi se morala osredotočiti le na pomožne postanke na mednarodni progi. Na podlagi tega bi se morala uvedba takega dostopa nanašati na storitve, katerih glavni namen je prevoz potnikov na mednarodnem potovanju. Pri določanju, ali je to glavni namen storitve, bi bilo treba upoštevati merila, kot so razmerje med prometom od domačih in mednarodnih potnikov ter razmerje med obsegom prevoza domačih in mednarodnih potnikov ter dolžino proge. O tem bi moral odločiti ustrezni nacionalni regulatorni organ na zahtevo zainteresirane strani.
- (9) Uredba Sveta (EGS) št. 1191/69 z dne 26. junija 1969 o ukrepanju držav članic glede obveznosti javne službe v železniškem in cestnem prometu ter prometu po celinskih plovnih poteh⁽¹⁾ dovoljuje državam članicam in organom lokalnih oblasti, da dodeljujejo pogodbe za opravljanje javne službe. Te pogodbe lahko zajemajo izključne pravice za izvajanje nekaterih storitev. Zaradi tega bi bilo torej treba zagotoviti skladnost določb te uredbe z načeli odprtja mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco.
- (10) Odprte mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco, ki vključuje pravico pobiranja in odlaganja potnikov na kateri koli postaji na progi mednarodne storitve, vključno s postajami v isti državi članici, lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev potniškega železniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogodbe za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnotežje teh pogodb za opravljanje javne službe in kadar to odobri ustrezni regulatorni organ iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, in sicer na podlagi objektivne ekonomske analize ter zahteve pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe.
- (11) Nekatere države članice so že naredile prve korake v smeri odprtja trga železniških storitev potniškega prometa s preglednimi, za konkurenco odprtimi razpisnimi postopki za opravljanje nekaterih takšnih storitev. Od teh držav članic se ne bi smelo zahtevati, da zagotovijo popolnoma odprt dostop do mednarodnih storitev potniškega prometa, saj je razpis za pravico uporabe nekaterih železniških prog predstavljal zadosten preizkus tržne vrednosti opravljanja omenjenih storitev.
- (12) Pri presoji, ali bi bilo lahko ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo, bi bilo treba upoštevati vnaprej določena merila, na primer posledice za donosnost katere koli storitve, ki jo zajema pogodba o opravljanju javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega javnega organa, ki je dodelil naročilo, povpraševanje potnikov, cene vozovnic, ureditev izdajanja vozovnic, lokacijo in število postaj na obeh straneh meje ter čas in pogostnost predlagane nove storitve. Države članice lahko ob upoštevanju te presoje in odločitve regulatornega organa odobrijo, spremenijo ali zavrnejo pravico dostopa za zaproseno mednarodno storitev potniškega prometa, vključno z uporabnino, ki se naloži prevozniku nove mednarodne storitve potniškega prometa, in sicer v skladu z ekonomsko analizo in s pravom Skupnosti ter z načeloma enakosti in nediskriminacije.
- (13) Da bi se zagotovilo financiranje obveznosti javne službe, je primerno državam članicam dovoliti, da v skladu z zakonodajo Skupnosti pobirajo dajatev od storitev potniškega prometa na svojem ozemlju.
- (14) Regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do konflikta interesov in kakršne koli vpletenosti v dodeljevanje pogodb o opravljanju javne službe, ki se preučuje. Zlasti pa bi bilo treba v primeru, ko je organizacijsko ali pravno tesno povezan s pristojnim organom, udeleženim v dodelitvi zadevne pogodbe za opravljanje javne službe, zagotoviti njegovo funkcionalno neodvisnost. Pristojnost regulatornega organa bi bilo treba razširiti, da bi mu omogočili presojanje namena mednarodne storitve in, kjer je to ustrezno, morebitnega ekonomskega učinka na obstoječe pogodbe o opravljanju javne službe.
- (15) Ta direktiva predstavlja nadaljnjo stopnjo odpiranja trga železniških storitev. Nekatere države članice so že odprle trg mednarodnih storitev potniškega prometa na svojem ozemlju. Zato se te direktive ne sme razmeti na način, da ustvarja obveznosti, da te države članice pred 1. januarjem 2010 dodelijo pravico dostopa prevoznikom v železniškem prometu, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice niso dodeljene.

⁽¹⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EGS) št. 1893/91 (UL L 169, 29.6.1991, str. 1).

- (16) Nacionalni regulatorni organi bi morali na podlagi člena 31 Direktive 2001/14/ES izmenjevati informacije in, kadar je to ustrezno, v posameznih primerih usklajevati načela in prakso za presojo, ali je ekonomsko ravnotežje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo. Na podlagi izkušenj bi morali postopoma oblikovati smer-nice.
- (17) Uporabo te direktive bi bilo treba oceniti na podlagi poročila, ki bi ga Komisija predložila dve leti po odprtju trga mednarodnih storitev potniškega prometa.
- (18) Za države članice, ki železniškega sistema nimajo in tudi ne predvidevajo njegove vzpostavitve v bližnji prihod-nosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja direktiv 91/440/EGS in 2001/14/ES nesorazmerna in nesmiselna. Zaradi tega bi bilo treba takšne države članice, dokler nimajo železniškega sistema, izvzeti iz obveznosti prenosa in izvajanja teh direktiv.
- (19) Ker cilja te direktive, in sicer razvoja železnic v Skup-nosti, države članice glede na potrebo, da se zagotovijo pošteni in nediskriminatorni pogoji dostopa do infra-strukture in da se upošteva očitna mednarodna razsež-nost načina obratovanja pomembnih delov železniških omrežij, kot tudi glede na potrebo po usklajenem naddržavnem ukrepanju, ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zato lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.
- (20) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹⁾ se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.
- (21) Direktivi 91/440/EGS in 2001/14/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti —

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 91/440/EGS se spremeni:

- 1) v členu 2 se doda naslednji odstavek:

⁽¹⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

„4. Države članice lahko iz področja uporabe te direk-tive izključijo katero koli storitev železniškega prometa, ki se opravlja kot tranzit preko Skupnosti, pri kateri sta izho-dišni in namembni kraj zunaj ozemlja Skupnosti.“;

- 2) črta se četrta alineja člena 3;

- 3) v člen 3 se za peto alineo vstavi naslednja alineja:

„— ‚mednarodna storitev potniškega prometa‘ pomeni storitev potniškega prometa, v okviru katere vlak prečka najmanj eno mejo državo članice, pri čemer je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah; vlak je lahko sklenjen in/ali razdeljen in različni deli imajo lahko različen odhodni ali namembni kraj, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo“;

- 4) v členu 3 se za šesto alineo vstavi naslednja alineja:

„— ‚tranzit‘ pomeni prečkanje ozemlja Skupnosti brez nato-varjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez pobiranja ali odlaganja potnikov na ozemlju Skupnosti.“;

- 5) črta se prva alineja člena 5(3);

- 6) v členu 8(1) se črta besedilo „in mednarodna združenja“;

- 7) črta se odstavek 1 člena 10;

- 8) v člen 10 se vstavijo naslednji odstavki:

„3a. Prevoznikom v železniškem prometu, ki spadajo v področje uporabe člena 2, se do 1. januarja 2010 odobri pravica dostopa do infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja mednarodnih storitev potniškega prometa. Pri izvajanju mednarodnih storitev potniškega prometa imajo prevozniki v železniškem prometu pravico, da potnike pobirajo in odlagajo na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici.

Pravica dostopa do infrastrukture držav članic, za katere delež mednarodnega prevoza potnikov z vlakom pred-stavlja več kot polovico realizacije potniškega prometa prevoznikov v železniškem prometu v tej državi članici, se dodeli do 1. januarja 2012.

O tem, ali je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah, odloči ustrezeni regulatorni organ ali organi iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, in sicer na zahtevo ustreznih pristojnih organov in/ali zainteresiranih prevoznikov v železniškem prometu.

3b. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, opredeljeno v odstavku 3a, na storitve med odhodnim krajem in namembnim krajem, ki jih zajema ena ali več pogodb o opravljanju javne službe v skladu z veljavno zakonodajo Skupnosti. Takšna omejitev ne sme povzročiti omejevanja pravice, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici, z izjemo primerov, v katerih bi izvajanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe.

O tem, ali bi gospodarsko ravnotežje lahko bilo ogroženo, odloči regulatorni organ ali organi iz člena 30 Direktive 2001/14/ES, in sicer na podlagi objektivne ekonomske analize in na podlagi vnaprej določenih meril ter na zahtevo:

- pristojnega organa oziroma pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe;
- katerega koli drugega zainteresiranega organa, ki ima po tem členu pravico omejiti dostop;
- upravljavca infrastrukture; ali
- prevoznika v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo o opravljanju javne storitve.

Pristojni organi in prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo javno službo, priskrbijo ustreznemu regulatornemu organu ali organom informacije, za katere se razumno šteje, da so potrebne za sprejetje odločitve. Regulatorni organ preuči prejete informacije in se po potrebi o njih posvetuje z vsemi ustreznimi stranmi ter jih o svoji utemeljeni odločitvi obvesti v vnaprej določenem razumnem roku, ki ne sme presegati dveh mesecev od prejema vseh potrebnih informacij. Regulatorni organ poda utemeljitev svoje odločitve, določi rok in pogoje, v skladu s katerimi:

- ustrezni pristojni organ oziroma pristojni organi;
- upravljavec infrastrukture;
- prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo o opravljanju javne storitve; ali
- prevoznik v železniškem prometu, ki je zaprosil za dostop,

lahko zaprosijo za ponovno preučitev odločitve.

3c. Države članice lahko prav tako omejijo pravico, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji na mednarodni potniški progi, kadar je bila izključna pravica za prevoz potnikov med omenjenimi postajami dodeljena

na podlagi koncesijske pogodbe pred ... na podlagi poštnega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu z ustreznimi načeli prava Skupnosti. Takšna omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti koncesijske pogodbe oziroma 15 let, kar od obojega nastopi prej.

3d. Določbe te direktive od države članice ne zahtevajo, da pred 1. januarjem 2010 odobri pravico dostopa iz odstavka 3a prevoznikom v železniškem prometu in njihovim neposrednim ali posredno nadzorovanim podružnicam, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice dostopa niso dodeljene.

3e. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da je glede odločitev iz odstavkov 3b, 3c in 3d možen sodni nadzor.

3f. Brez poseganja v odstavke 3b lahko države članice pod pogoji iz tega člena pooblastijo ustrezne organe, da od vseh železniških prevoznih storitev potniškega prometa na svojem ozemlju pobirajo dajatev za prispevanje k financiranju nadomestil za obveznost opravljanja javne službe v okviru pogodb o opravljanju javne službe, ki so bile sklenjene v skladu s pravom Skupnosti.

V skladu s pravom Skupnosti nadomestilo iz prvega pododstavka ne sme presegati zneska, potrebnega za kritje vseh ali dela stroškov, ki so nastali pri izvajanju obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

Dajatev se naloži v skladu z zakonodajo Skupnosti, zlasti ob upoštevanju načel pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti, predvsem med ceno storitve in ravni dajatev. Obveznost prispevanja k financiranju nadomestil za obveznost opravljanja javne službe ne sme ogroziti ekonomske sposobnosti preživetja mednarodnih storitev potniškega prometa.

Ustrezni organi hranijo potrebne podatke, ki omogočajo sledljivost izvora dajatev in njihove uporabe. Države članice te informacije posredujejo Komisiji.“;

9) člen 10(8) se nadomesti z naslednjim:

„8. Komisija do 1. januarja 2009 predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij poročilo o izvajanju te direktive.

Poročilo obravnava:

- izvajanje te direktive v državah članicah in učinkovitost dela različnih udeleženih organov,

- razvoj trga, zlasti mednarodnih prometnih trendov, dejavnosti in tržni deleži vseh tržnih subjektov, vključno s subjekti, ki so na novo vstopili na trg.“;

10) v členu 10 se doda naslednji odstavek:

„9. Komisija do 31. decembra 2012 predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij poročilo o izvajanju določb odstavka 3.“;

11) v členu 15 se doda naslednji odstavek:

„Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.“.

Člen 2

Direktiva 2001/14/EGS se spremeni:

1) v členu 1(3) se doda naslednja točka:

- „e) prevozne dejavnosti v obliki železniških storitev, ki se izvajajo kot tranzit preko Skupnosti.“;

2) v členu 2 se doda naslednja točka:

- „n) ‚tranzit‘ pomeni prečkanje ozemlja Skupnosti brez nato-varjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez pobiranja ali odlaganja potnikov na ozemlju Skupnosti.“;

3) v členu 13 se doda naslednji odstavek:

„4. Če prosilec namerava zaprositi za infrastrukturno zmogljivost, da bi izvajal mednarodno storitev potniškega prometa, kakor je opredeljena v členu 3 Direktive 91/440/EGS, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi omogočili presojo namena mednarodne storitve glede prevoza potnikov med postajami v različnih državah članicah in morebitnih ekonomskih učinkov na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvestijo vsi pristojni organi, ki so dodelili železniško storitev potniškega prometa, opredeljeno v pogodbi o opravljanju javne službe, vsi drugi zainteresirani organi, ki imajo pravico omejiti dostop v skladu s členom 10(3b) Direktive 91/440/EGS, ter vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo o opravljanju javne službe na progi te mednarodne storitve potniškega prometa.“;

4) člen 17(5) se nadomesti z naslednjim:

„5. Okvirne pogodbe se načelno sklepajo za obdobje petih let in se obnavljajo za obdobja, enaka njihovemu

prvotnemu trajanju. Upravljavec infrastrukture lahko v posebnih primerih privoli v krajše ali daljše obdobje. Vsako obdobje, daljše od petih let, se utemelji z obstojem gospodarskih pogodb, posebnih naložb ali tveganj.

5a. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 24, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Obdobje, daljše od 15 let, je dopustno le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne, dolgoročne naložbe in predvsem, kadar so takšne naložbe vezane na pogodbene obveznosti, vključno z večletnim amortizacijskim načrtom.

Prosilec lahko v tem primeru zahteva podrobno opredelitev karakteristik zmogljivosti — vključno s pogostnostjo, obsegom in kakovostjo vlakovnih poti — ki mu bodo zagotovljene v času trajanja okvirne pogodbe. Upravljavec infrastrukture lahko zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se najmanj en mesec uporabljale v manjšem obsegu, kot je prag kvote iz člena 27.

Začetna okvirna pogodba se lahko od 1. januarja 2010 sklepa za obdobje 5 let z možnostjo enkratnega podaljšanja, in sicer na podlagi karakteristik zmogljivosti, ki so jih uporabljali prosilci, ki so izvajali storitve pred 1. januarjem 2010, s čimer se upoštevajo posebne naložbe ali obstoj gospodarskih pogodb. Regulatorni organ iz člena 30 odobri začetek veljavnosti takšne pogodbe.“;

5) pred zadnjim stavkom člena 30(1) se vstavi naslednji stavek:

„Prav tako je funkcionalno neodvisen od vseh pristojnih organov, udeleženi v dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe.“;

6) v členu 38 se doda naslednji pododstavek:

„Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.“.

Člen 3

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, najpozneje do ... (*). Besedila določb teh predpisov takoj sporočijo Komisiji.

Države članice se v sprejetih ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicovanja določijo države članice.

(*) 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

3. Določbe točk 2, 5, 6 in 7 člena 1 se začnejo uporabljati 1. januarja 2010.

V Bruslju, ...

Člen 4

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Za Evropski parlament

Za Svet

...

...

Predsednik

Predsednik

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je 3. marca 2004 predstavila predlog direktive o spremembi Direktive 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti, tako imenovani „predlog za dostop do železniškega trga,“ kot enega od štirih predlogov Tretjega železniškega paketa ⁽¹⁾.

Evropski parlament je svoje mnenje izglasoval na prvi obravnavi, 28. septembra 2005.

Svet je 24. julija 2006 sprejel skupno stališče v skladu s členom 251 Pogodbe.

Pri svojem delu je Svet upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾ in mnenje Odbora regij ⁽³⁾.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

1. Splošno

Pogajanja o odprtju trga mednarodnih potniških železniških storitev so potekala v političnem okviru, ki je bil oblikovan z Belo knjigo Komisije z naslovom „Evropska prometna politika do leta 2010 ⁽⁴⁾,“ kot tudi s Prvim in Drugim železniški paketom. V Beli knjigi je Komisija napovedala svojo namero, da nadaljuje z oblikovanjem notranjega trga železniških storitev, in sicer med drugim tudi s predlogom odprtja trga storitev mednarodnega potniškega prometa. Prvi in Drugi železniški paket vsebujeta podrobne določbe o načinu dostopa do infrastrukture, interoperabilnosti in varnosti železniškega prometa na nacionalni in evropski ravni; s tem je zagotovljen okvir, ki bi omogočil odprtje trga storitev tovarnega prometa in storitev mednarodnega potniškega prometa.

Svet je na seji 5. decembra 2005 dosegel politične dogovore glede treh od štirih zakonodajnih predlogov Tretjega železniškega paketa: predloga za dostop do železniškega trga, ki je predmet tega dokumenta, ter predlogov o pravicah in obveznostih potnikov in o vlakovnem osebju, s čimer je ustvaril pogoje za sprejetje treh skupnih stališč.

Osrednjo temo razprav v Svetu o predlogu za dostop do železniškega trga je predstavljal odnos med tem predlogom in revidiranim predlogom o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prometa - tako imenovani „predlog o obveznostih javnih služb ⁽⁵⁾.“ Zato je na seji 5. decembra 2005 Svet lahko sprejel politični dogovor glede predloga za dostop do železniškega trga samo tako, da je upošteval odnos med obema predlogoma in podal smernice za nekatere elemente predloga o obveznostih javnih služb v izjavi Sveta in Komisije za zapisnik (glej Prilogo I).

⁽¹⁾ Ostali trije zakonodajni predlogi zadevajo:

- uredbo o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu (dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- uredbo o zahtevah v zvezi s kakovostjo storitev železniškega tovarnega prometa (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- direktivo o certificiranju vlakovnega osebja, ki upravlja lokomotive in vlake v železniškem omrežju Skupnosti (dok. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ UL C 221, 9.9.2005, str. 56.

⁽³⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.

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

⁽⁵⁾ dok. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Ključna politična vprašanja

2.1. Odprtje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa

Z uvedbo konkurence lahko odprtje trga prispeva k bolj učinkovitim in privlačnim storitvam železniškega prometa v Evropi. Ko se je Svet odločil prevoznikom v železniškem prometu s 1. januarjem 2010 odobriti pravico dostopa do infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja storitev mednarodnega potniškega prometa, je upošteval kompromis, ki ga je dosegel s Parlamentom med spravnim postopkom glede Drugega železniškega paketa.⁽¹⁾ Odprtje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa do leta 2010 bi omogočilo izvajalcem, da se ustrezno pripravijo. To bi sovpadalo tudi s podvojitvijo obsega in nadaljnjim medsebojnim povezovanjem vseevropskega omrežja železniških prog za visoke hitrosti ter s konsolidacijo okvira, določenega s Prvim in Drugim železniškim paketom.

Odprtje trga mednarodnih storitev, vključno s kabotažo, bo močno vplivalo na tiste države članice, kjer mednarodni promet zavzema velik delež celotnih storitev železniškega potniškega prometa. Zaradi tega želi Svet dodeliti državam članicam več časa, da se pripravijo na odprtje trga, in sicer tako, da jim dovoli odobriti pravico dostopa najkasneje do 1. januarja 2012.

Zato se Svet ne strinja s stališčem Parlamenta, da je treba odpreti storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa do leta 2008 in vse ostale vrste storitev železniškega potniškega prometa do leta 2012 (spremembe 2, 8 in 9 glede časovne razporeditve odpiranja trga železniškega potniškega prometa; Spremembi 6 in 12 glede priprave ocenjevalnega poročila s strani Komisije o odprtju trgov mednarodnih in nacionalnih potniških železniških storitev).

2.2. Pravica do pobiranja in odlaganja potnikov v isti državi članici

Tako kot Evropski parlament se tudi Svet strinja s predlogom Komisije, da se pri storitvah mednarodnega železniškega potniškega prevoza dovoli pobiranje in odlaganje potnikov na postajah v isti državi članici. Svet meni, da je tako imenovani kabotažni promet potreben za uspešno izvajanje mednarodnih storitev.

Vsekakor pa se želi Svet izogniti temu, da bi pravica dostopa do mednarodnih potniških železniških storitev, ki vključujejo kabotažo, privedla do odprtja trga domačih storitev železniškega potniškega prometa. Zato skupno stališče dovoli odobritev pravice dostopa samo za tiste mednarodne storitve, katerih „glavni namen“ je prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah. Skupno stališče predvideva postopek za ugotavljanje namena mednarodne storitve, za katero je bil zahtevan dostop.

2.3. Zaščita storitev javnega prevoza

V bistvu skupno stališče glede predloga za dostop do železniškega trga odraža ravnotežje, ki ga je Svet vzpostavil med odprtjem trga na eni strani in zaščito storitev javnega prevoza na drugi strani. Za vzpostavitev tega ravnotežja je Svet k predlogu Komisije dodal tri elemente: postopek za ugotovitev, ali odprtje trga mednarodnih potniških železniških storitev ogroža storitve javnega prevoza; pojasnitev glede načinov odobritve pravice dostopa; in določbo, ki omogoča državam članicam, da naložijo uporabnino za storitve mednarodnega potniškega železniškega prometa. Ravnotežje med odprtjem trga in zaščito javnih storitev je izraženo tudi v izjavi Sveta in Komisije za zapisnik seje Sveta z dne 5. decembra 2005 (glej Prilogo I).

⁽¹⁾ Kompromis je vključen v uvodno izjavo 4 Direktive 2004/51 in se glasi: „V zvezi z odpiranjem trga za mednarodne storitve pri prevozu potnikov je treba leto 2010, ki ga je predlagala Komisija, obravnavati kot cilj, ki izvajalcem omogoča, da se ustrezno pripravijo.“

2.3.1. Postopek

Za pojasnitev pogojev omejevanja pravice dostopa skupno stališče vsebuje postopek ugotavljanja, ali bi storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa ogrozila ekonomsko ravnotežje storitev javnega prevoza. Pomemben element tega postopka zadeva objektivno ekonomsko analizo, ki jo izvede regulatorni organ, da se ugotovi učinek storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa na storitve javnega prevoza. Svet je to zamisel prevzel iz spremembe 10 Parlamenta.

2.3.2. Spremembe v omejitvi pravice dostopa

Da bi bila odločitev o odobritvi pravice dostopa bolj fleksibilna, skupno stališče jasno določa, da obstaja več načinov omejitve pravice dostopa do storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa, če se ugotovi, da je ogroženo ekonomsko ravnotežje storitev javnega prevoza. V skladu z načeloma enakosti in nediskriminacije Svet ugotavlja, da države članice lahkoodobrijo, spremenijo ali odklonijo pravico dostopa, vključno s tem, da izvajalcu nove mednarodne potniške storitve naložijo uporabnino. Možnost podpiranja storitev javnega prevoza z uporabninami, ki jih države članice naložijo za storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa, jim daje več maneverskega prostora pri odprtju trga in hkratni zaščiti javnih storitev.

2.3.3. Izenačenje

V nekaterih državah članicah donosne storitve železniškega potniškega prometa preko uporabnine prispevajo za storitve javnega prevoza, katerih ponudniki poslujejo z izgubo. Svet želi pojasniti, da se take uporabnine lahko naložijo tudi prevoznikom v železniškem prometu, katerim je bila odobrena pravica dostopa. Ta obveznost prispevka za poravnavo obveznosti javnih storitev je omejena na ozemlje tiste države članice, ki nalaga uporabnino. Poleg tega pa uporabnina ne bi smela ogroziti ekonomske sposobnosti izvajalcev storitev mednarodnega potniškega prometa. Skupno stališče tudi predvideva, da mora država članica Komisiji predložiti potrebne informacije, če se odloči naložiti take uporabnine. Glede izenačenja je Portugalska na Svetu (Promet, telekomunikacije in energija) decembra 2005 podala izjavo (Priloga II).

2.4. Okvirne pogodbe

Tako kot Parlament tudi Svet meni, da je treba odprtje trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa dopolniti z bolj stalnim in predvidljivim ozračjem za investicije v infrastrukturo za te storitve in še posebej za storitve, ki zahtevajo specializirano infrastrukturo. Zato v duhu sprememb Parlamenta 5, 7 in 13 Svet predlaga, da se spremenijo določbe glede okvirnih pogodb iz Direktive 2001/14/ES ⁽¹⁾. Parlament predlaga izjemo za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura, ki zahteva obsežne in dolgoročne investicijske okvirne pogodbe s trajanjem 10 let, Svet pa meni, da je 15-letno obdobje bolj primerno.

2.5. Določba o vzajemnosti

Tako kot Parlament v spremembah 3 in 11 tudi Svet želi vključiti v predlog dostopa do železniškega trga določbo, ki omogoča državam članicam, ki so odprle trg storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa, da pridržijo pravico dostopa prevoznikom, ki imajo licenco v državi članici, kjer podobne pravice niso odobrene.

⁽¹⁾ Direktiva 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL L 75, 15.3.2001, str. 29).

2.6. Druga pomembna vprašanja

2.6.1. Tranzit

V skupnem stališču Svet pojasnjuje, da je namen predloga dostopa do železniškega trga odprtje trga mednarodnih potniških železniških storitev znotraj Skupnosti in da storitve prevoza blaga in potnikov, ki se začnejo in končajo v tretji državi ter so v tranzitu čez ozemlje Skupnosti, niso vključene v področje uporabe predloga. Litva je predložila izjavo za zapisnik glede vprašanja tranzita (glej Prilogo III).

2.6.2. Sistem, ki temelji na koncesiji

Predlog Komisije temelji na načelu konkurence na področju železniškega prometa. Svet upošteva to načelo, vendar priznava, da so možna tudi druga načela glede uvedbe konkurence, ki se poleg tega v praksi že uporabljajo. Glede na to se Svet strinja, da se v prehodnem obdobju od držav članic ne zahteva, da zagotovijo popolnoma odprt dostop do storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa v primerih, ko je pravica uporabe nekaterih železniških prog že vključevala zadosten preizkus tržne vrednosti, ki temelji na načelu konkurence za železniški promet (??).

2.6.3. Izjema za izvajanje za Malto/Ciper

Ob upoštevanju dejstva, da Malta in Ciper nimata železniškega omrežja, in da so možnosti za vzpostavitev takega omrežja zelo omejene, Svet ti dve državi članici izvzema iz obveznosti izvajanja direktive o dostopu do železniškega trga.

3. Spremembe Evropskega parlamenta

Odgovor Sveta na spremembe 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 in 13 je naveden zgoraj v povezavi s ključnimi vprašanji.

Poleg tega je Svet sprejel spremembo 2 glede sklica na Direktivo 2004/49, spremembo 4 glede omembe prvega predloga Komisije o obveznostih javnih služb iz julija 2000 in spremembo 7 v celoti.

Svet ne sprejme spremembe 4 glede sprejetja skupnega stališča o predlogu o obveznostih javnih služb in spremembe 6 glede obveznosti Komisije, da predstavi presojo vplivov na odprtje omrežij za storitve nacionalnega potniškega prometa do leta 2005.

III. ZAKLJUČEK

Po temeljitem premisleku o mnenju Parlamenta se je Svet strinjal s skupnim stališčem, ki odraža ravnotežje med odprtjem trga storitev mednarodnega železniškega potniškega prometa na eni strani in zaščito storitev javnega prevoza na drugi strani. Svet je to ravnotežje dosegel tudi z uporabo nekaterih pomembnih sprememb Parlamenta. Čeprav Svet ni mogel v celoti sprejeti pristopa Parlamenta glede hitrosti odobritve pravic dostopa, skupno stališče določa časovno razporeditev, ki bi omogočila izvajalcem kot tudi oblastem, da na primeren način pripravijo odprtje trga storitev železniškega potniškega prometa.

PRILOGA I

IZJAVA SVETA IN KOMISIJE ZA VKLJUČITEV V ZAPISNIK SVETA

Pri doseganju političnega dogovora glede skupnega stališča o Direktivi, ki spreminja Direktivo 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti, se je Svet dogovoril tudi o naslednjih točkah.

1. Odprtje železniškega trga v Skupnosti se lahko uresniči le postopoma in v skladu s povpraševanjem po javnih storitvah.
2. Za potniški promet to pomeni, da odprtje trga s sedanjimi zakonodajnimi predlogi zadeva le storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa, vključno s kabotažo, ne pa domačih storitev potniškega prometa.
3. Prihodnja uredba o javnem potniškem železniškem in cestnem prometu, katere glavni cilj je oblikovanje zakonodajnega okvira za nadomestila za pogodbe o izvajanju javne službe, ne pa odprtje trga železniških storitev, bi morala dovoliti neposredno dodelitev pogodb o izvajanju javne službe za železniške storitve; takšna neposredna dodelitev pa ne bi smela zahtevati nikakršnega nadaljnega odprtja trga železniških potniških storitev, ki bi presegalo tisto, kar je bilo dogovorjeno v Direktivi o spremembi Direktive 91/440.
4. Podobno je ohranjanje možnosti za javne organe, da zagotovijo delovanje integriranih železniških omrežij, pomembno za Svet, ki opaža, da bi Uredba o obveznostih javnih služb (OJS) zato morda morala zagotoviti neposredno dodelitev pogodb za takšna omrežja.
5. V okviru prihodnjih razprav o Uredbi bo treba zagotoviti skladnost med Direktivo o spremembi Direktive 91/440 in Uredbo OJS, zato da bi se zagotovila večja pravna jasnost.
6. Zadeve, ki jih bo treba pojasniti pri doseganju dogovora o Uredbi OJS, vključujejo zlasti:
 - opredelitev medkrajevnega, mestnega in regionalnega železniškega prometa, v skladu z načelom subsidiarnosti, zaradi posebnih okoliščin različnih pristojnih organov;
 - določitev odgovornosti za financiranje mednarodnih pogodb o izvajanju javne službe;
 - obseg naložb v izračunu trajanja pogodb o izvajanju javne službe.
7. Svet se zavezuje, da bo čimprej v letu 2006 poskušal doseči politični dogovor o Uredbi OJS. V prihodnjih šestih mesecih je treba doseči pomemben napredek, pri tem pa je treba posebno pozornost nameniti splošnim načelom preglednosti, subsidiarnosti in pravne jasnosti.

PRILOGA II

IZJAVA PORTUGALSKE REPUBLIKE

Portugalska ponovno izjavlja, da podpira cilj liberalizacije železniškega prometa in zato glasuje za Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti.

Ne glede na to pa obžaluje sprejetje novega člena 1(8)(3)(f), ki omogoča državam članicam, da nalagajo novo uporabnino za storitve mednarodnega železniškega potniškega prometa, da bi s tem prispevale k pogodbam o izvajanju javne službe.

Ta zakonodajna rešitev bo ovirala normalen razvoj evropskega trga in bo vplivala na dostop potnikov iz obrobni držav članic do drugih evropskih regij. Poleg tega je to v nasprotju s spodbujanjem prenosa načina, ki je eden glavnih ciljev politike Skupnosti za ta sektor.

Portugalska upa, da se bo v naslednji fazi zakonodajnega postopka soodločanja ta določba lahko spremenila, da se tako ublažijo morebitne negativne posledice za liberalizacijo mednarodnega potniškega prometa.

PRILOGA III

IZJAVA LITVE ZA VKLJUČITEV V ZAPISNIK SVETA

Litva meni, da so določbe iz člena 1(0), (2a) in člena 1a(0a), (0aa) dokumenta 14737/05 ADD 1 popolnoma skladne z Uredbo Sveta št. 693/2003 z dne 14. aprila 2003 o ustanovitvi posebnega Poenostavljenega železniškega tranzitnega dokumenta.

SKUPNO STALIŠČE (ES) ŠT. 21/2006,
ki ga je sprejel Svet dne 14. septembra 2006
z namenom sprejetja Direktive 2006/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o izdaji spri-
čeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti

(2006/C 289 E/03)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, in zlasti člena 71 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnica Skupnosti ⁽⁴⁾ morajo upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu vzpostaviti sisteme varnega upravljanja, ki bo v železniškem sistemu omogočil vsaj doseganje skupnih varnostnih ciljev, izpolnjevanje nacionalnih varnostnih predpisov in zahtev, opredeljenih v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI), in uporabo ustreznih delov skupnih varnostnih metod. Ti sistemi varnega upravljanja med drugim predvidevajo programe in postopke za usposabljanje osebja, ki zagotavljajo ohranjanje usposobljenosti osebja in opravljanje nalog na ustrezen način.
- (2) Direktiva 2004/49/ES določa, da morajo prevozniki v železniškem prometu pridobiti varnostno spričevalo za dostop do železniške infrastrukture.
- (3) V skladu z Direktivo Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁵⁾ imajo prevozniki v železniškem prometu, ki so imetniki dovoljenj, od 15. marca 2003 dalje dostop do vseevropskega železniškega omrežja za prevoz blaga v okviru mednarodnih storitev prevoza blaga po železnici in bodo imeli najpozneje od 2007 dalje dostop do celotnega železniškega omrežja za notranje in mednarodne storitve prevoza blaga. Takšna postopna razširitev pravic dostopa bo neizogibno vodila

v povečanje čezmejnega gibanja strojevodij. Posledica bo povečana potreba po strojevodjih, ki so usposobljeni in imajo spričevalo za delovanje v več kot eni državi članici.

- (4) Študija, ki jo je izvedla Komisija leta 2002, je pokazala, da se zakonodaje držav članic na področju izdaje spričeval strojevodjem bistveno razlikujejo. Da bi odpravili te razlike in hkrati ohranili sedanjo visoko raven varnosti v železniškem sistemu Skupnosti, je treba sprejeti pravila za izdajo spričeval strojevodjem na ravni Skupnosti.

- (5) Poleg tega bi morala takšna pravila na ravni Skupnosti prispevati k uresničevanju strategij Skupnosti glede svobode gibanja delavcev, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev v okviru skupne prometne politike in hkrati izključiti kakršnokoli izkrivljanje konkurence.

- (6) Cilj skupnih določb je predvsem olajšati mobilnost strojevodij med državami članicami in različnimi prevozniki v železniškem prometu in na splošno poenostaviti priznavanje dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval s strani vseh udeležencev v železniškem sektorju. V ta namen je treba določiti minimalne zahteve za pridobitev dovoljenja in usklajenega dopolnilnega spričevala, ki bi jih morali prosilci izpolnjevati.

- (7) Tudi če država članica izključi iz področja uporabe te direktive strojevodje, ki delujejo izključno v določenih kategorijah železniškega sistema, omrežja in infrastrukture, to nikakor ne omejuje obveznosti države članice, da spoštuje veljavnost dovoljenja za celotno območje Evropske unije ali veljavnost usklajenega dopolnilnega spričevala za ustrezno infrastrukturo.

⁽¹⁾ UL C 221, 8.9.2005, str. 64.

⁽²⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 28.9.2005 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 5.12.2005 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

⁽⁵⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 164).

- (8) Zahteve bi se morale nanašati vsaj na minimalno starost strojevodje, fizične in psihične sposobnosti prosilca, poklicne izkušnje in poznavanje določenih področij, relevantnih za upravljanje lokomotiv, ter poznavanje infrastrukture in jezikov, ki se tam uporabljajo.

- (9) Zaradi izboljšanja stroškovne učinkovitosti bi morali usposabljanje strojevodij za pridobitev usklajenih dopolnilnih spričeval – kolikor je to možno in iz varnostnega vidika zaželeno — usmeriti v posebne storitve, ki jih mora opraviti strojevodja, npr. ranžiranje, storitve vzdrževanja, storitve v zvezi s prevozom potnikov ali blaga. Pri ocenjevanju izvajanja te direktive bi morala Evropska agencija za železnice (v nadaljevanju „Agencija“) oceniti potrebo po spremembi zahtev glede usposabljanja, določenih v Prilogi, da bi se lahko bolje odrazile nastajajoče strukture trga.
- (10) Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture, ki izdajajo usklajena dopolnilna spričevala, lahko sami zagotavljajo usposabljanje za izboljšanje splošnega poklicnega znanja, jezikovnega znanja, znanja o vozni sredstvih in infrastrukturi. Vendar se je glede izpitov treba izogniti vsakršnemu navzkrižju interesov, ne glede na možnost, da lahko izpraševalec pripada prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu železniške infrastrukture, ki izdaja usklajeno dopolnilno spričevalo.
- (11) Usposobljenosti osebja ter prepisi glede zdravja in varnosti se obravnavajo v okviru direktiv o interoperabilnosti, zlasti kot del „upravljanja in delovanja prometa“ TSI. Treba je zagotoviti usklajenost med navedenimi TSI in prilogami k tej direktivi. To bo doseženo s spremembami, ki jih bo sprejela Komisija v skladu s postopkom z odborom, na podlagi mnenja, ki ga bo izdal isti odbor.
- (12) Zahteve glede dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval, navedene v tej direktivi, naj bi zadevale le pravne pogoje, ki strojevodji dajejo pravico, da vozi vlak. Vse druge zakonske zahteve, ki zadevajo prevoznike v železniškem prometu, upravljavce železniške infrastrukture, železniško infrastrukturo in vozni park ter so v skladu z zakonodajo Skupnosti in se uporabljajo brez diskriminacije, bi morale biti izpolnjene, preden lahko strojevodja vozi vlak na določeni železniški infrastrukturi.
- (13) Ta direktiva ne sme posegati v izvajanje Direktive 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov⁽¹⁾, niti v izvajanje Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov⁽²⁾.
- (14) Skupnost bi morala za zagotovitev potrebne enotnosti in preglednosti vzpostaviti enoten, s strani vseh držav članic priznan vzorec dokumentov, s katerimi bi strojevodje dokazovali izpolnjevanje določenih minimalnih zahtev ter njihove strokovne usposobljenosti in jezikovnega znanja, izdaja dovoljenj pa bi bila prepuščena pristojnim organom držav članic, medtem ko bi prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture izdajali usklajena dopolnilna spričevala.
- (15) Agencija naj bi preverila tudi uporabo pametne kartice namesto dovoljenja in usklajenih dopolnilnih spričeval. Prednost takšne pametne kartice je v združitvi obeh dokumentov, hkrati pa bi se lahko uporabljala tudi v druge namene, bodisi na področju varnosti ali kadrovskega upravljanja strojevodij.
- (16) Varnostni organi bi morali uporabljati vse informacije, ki jih vsebujejo dovoljenja, usklajena dopolnilna spričevala in registri dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval, da bi olajšali postopek ocenjevanja izdaje spričeval osebju, določeno v členih 10 in 11 Direktive 2004/49/ES, in pospešili izdajo varnostnih spričeval, predvidenih v navedenih členih.
- (17) Zaposlitev strojevodij, ki so pridobili spričevalo v skladu s to direktivo, prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture ne odvezuje obveznosti, da v skladu s členom 9 in Prilogo III k Direktivi 2004/49/ES vzpostavijo sistem nadzora in interne kontrole usposobljenosti in ravnanja njihovih strojevodij; zaposlitveni vidik naj bi bil del tega sistema. Usklajeno dopolnilno spričevalo prav tako ne odvezuje prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev železniške infrastrukture njihove odgovornosti glede varnosti in še zlasti usposabljanja njihovih osebja.
- (18) Določena podjetja zagotovijo storitve strojevodij za prevoznike v železniškem prometu in upravljavce železniške infrastrukture. V teh primerih bi se moral prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki pogodbeno zaposli strojevodjo, prepričati, ali ima strojevodja dovoljenje in spričevalo, ki je v skladu s to direktivo.
- (19) Za nemoteno delovanje železniškega prometa je treba strojevodjem, ki so opravljali ta poklic že pred začetkom veljavnosti te direktive, omogočiti, da v prehodnem obdobju ohranijo pridobljene pravice.
- (20) Pri nadomestitvi dovoljenj za vožnjo, ki so bila strojevodjem izdana pred uporabo ustreznih določb te direktive, z dovoljenji in usklajenimi dopolnilnimi spričevali, ki so v skladu s to direktivo, se je treba izogniti nepotrebnim upravnim in finančnim bremenom. Predhodno izdana dovoljenja bi zato morala, kolikor je mogoče, še naprej ostati v veljavi. Organi izdaje dovoljenj bi morali upoštevati kvalifikacije in izkušnje vsakega strojevodje ali skupine strojevodij, če je treba ta dovoljenja nadomestiti.

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 284, 31.10.2003, str.1).

⁽²⁾ UL L 8, 12.1.2001, str.1.

Organ izdaje bi moral na podlagi kvalifikacij in/ali izkušenj odločiti, ali je potrebno, da strojevodja ali skupina strojevodij opravi dodatni preskus in/ali usposabljanje, preden lahko pridobi svoje nadomestno dovoljenje ali usklajeno dopolnilno spričevalo. Organ izdaje lahko zato odloči, da kvalifikacije in/ali izkušnje zadostujejo za izdajo zahtevanih dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval, ne da bi bil potreben kakršen koli dodatni preskus ali usposabljanje.

- (21) Nepotrebnim upravnim in finančnim bremenom bi se bilo treba izogniti tudi, kadar strojevodje zamenjajo delodajalca. Prevoznik v železniškem prometu, ki zaposli strojevodjo, bi moral upoštevati predhodno pridobljene sposobnosti in se, koliko je mogoče, izogniti dodatnim preskusom in usposabljanju.
- (22) Brez poseganja v splošno ureditev o vzajemnem priznavanju poklicnih dovoljenj iz Direktive 2005/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. septembra 2005 o priznavanju poklicnih kvalifikacij⁽¹⁾, ki se še naprej uporablja do konca prehodnega obdobja, na podlagi te direktive glede dovoljenj za vožnjo, ki so jih strojevodje pridobili pred začetkom uporabe te direktive, ne bi smela obstajati nobena pravica v zvezi z vzajemnim priznavanjem.
- (23) Ukrepe za izvajanje te direktive je potrebno sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁽²⁾.
- (24) V skladu z odstavkom 34 Med-institucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje⁽³⁾ se države članice spodbuja, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj, kolikor je to mogoče, prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (25) Države članice bi morale predvideti kontrole v zvezi z upoštevanjem te direktive in ustrezne ukrepe v primeru, če strojevodja krši določbe te direktive.
- (26) Države članice bi morale v okviru izvajanja te direktive predvideti ustrezne kazni za kršitev nacionalnih predpisov.
- (27) Ker cilja te direktive, in sicer določitev skupnega zakonskega okvira za izdajo spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake za prevoz potnikov in blaga, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ga je zaradi obsega in učinkov lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom

subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne preko-
račuje okvirov, ki so potrebni za doseganje tega cilja.

- (28) Z vidika stroškovne učinkovitosti bi se lahko izkazalo za smotno, če bi strojevodje, ki delujejo izključno na območju ene države članice za omejeno časovno obdobje izključili iz področja uporabe določb te direktive, ki se nanašajo na obveznost, da bi morali strojevodje imeti dovoljenja in usklajena dopolnilna spričevala, ki so v skladu s to direktivo. Pogoji za takšna izvzeta bi morali biti jasno opredeljeni.
- (29) Za državo članico, ki železniškega sistema nima in tudi ne predvideva njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja določb te direktive nesorazmerna in nesmotna. Zato je treba takšno državo članico, dokler nima železniškega sistema, izvzeti iz obveznosti prenosa in izvajanja te direktive —

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

CILJ, PODROČJE UPORABE IN OPREDELITEV POJMOV

Člen 1

Cilj

V tej direktivi so določeni pogoji in postopki za izdajo spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake v železniškem sistemu Skupnosti. V njej so opredeljene naloge pristojnih organov v državah članicah, strojevodij in drugih interesnih skupin v tem sektorju, zlasti prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev železniške infrastrukture in izobraževalnih ustanov.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za strojevodje, ki upravljajo lokomotive in vlake v železniškem sistemu Skupnosti v imenu prevoznika v železniškem prometu, ki ima varnostno spričevalo, ali v imenu upravljavca železniške infrastrukture, ki ima varnostno pooblastilo.

2. Države članice na podlagi nacionalnih predpisov o drugem osebju vlaka na tovornih vlakih, ne ovirajo tovornih vlakov pri prečkanju meja ali zagotavljanju notranjega prevoza na njihovem ozemlju.

⁽¹⁾ UL L 255, 30.9.2005, str. 22.

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽³⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

3. Brez poseganja v določbe člena 7 lahko države članice iz ukrepov, ki jih sprejmejo za izvajanje te direktive, izvzamejo strojevodje, ki upravljajo izključno:

- (a) podzemne železnice, tramvaje in druge sisteme mestne in primestne železnice;
- (b) omrežja, ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so namenjena zgolj opravljanju lokalnega, mestnega ali primestnega prevoza potnikov in blaga;
- (c) zasebno železniško infrastrukturo, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;
- (d) dele prog, ki so začasno zaprti za običajni promet zaradi vzdrževalnih, obnovitvenih ali posodobitvenih del v železniškem sistemu.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

- (a) „pristojni organ“ pomeni varnostni organ iz člena 16 Direktive 2004/49/ES;
- (b) „strojevodja“ pomeni osebo, ki je sposobna in ima dovoljenje za samostojno, odgovorno in varno upravljanje vlakov, vključno z lokomotivami, premikalnimi lokomotivami, delovnimi vlaki, vozili za opravljanje vzdrževalnih del ali vlaki za prevoz potnikov ali blaga po železnici;
- (c) „železniški sistem“ pomeni sistem, ki ga v skladu z definicijo v Direktivi Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽¹⁾ in Direktive 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽²⁾ sestavljajo železniške infrastrukture s progami in nepremičnimi napravami železniškega sistema ter vozna sredstva vseh kategorij in izvora, ki vozijo po tej infrastrukturi;
- (d) „upravljavec infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, ki je odgovorno zlasti za vzpostavitev in vzdrževanje celotne ali delne železniške infrastrukture po opredelitvi iz člena 3 Direktive 91/440/ES, kar lahko obsega tudi upravljanje sistemov nadzora in varnosti te infrastrukture. Naloge upravljavca železniške infrastrukture v omrežju ali delu omrežja, se lahko dodelijo različnim organom ali podjetjem;
- (e) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni katerega koli prevoznika v železniškem prometu, kakor je opredeljeno v Direktivi 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in varnostnega spričevala ⁽³⁾, ali

katere koli drugo javno ali zasebno podjetje za prevoz blaga in/ali potnikov po železnici, pri čemer mora ta prevoznik zagotoviti vleko. Izraz zajema tudi prevoznike, ki zagotavljajo samo vleko;

- (f) „tehnične specifikacije za interoperabilnost“ ali „TSI“ pomenijo specifikacije, ki veljajo za vsak podsistem ali del podsistema, da bi zadostil bistvenim zahtevam in zagotovil interoperabilnost vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti in vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti, kakor je opredeljeno v Direktivi 96/48/ES in Direktivi 2001/16/ES;
- (g) „Agencija“ pomeni Evropsko železniško agencijo, ustanovljeno z Uredbo (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije ⁽⁴⁾;
- (h) „varnostno spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga prevozniku v železniškem prometu izda pristojni organ v skladu s členom 10 Direktive 2004/49/ES;
- (i) „spričevalo“ pomeni usklajeno dopolnilno spričevalo, v katerem je navedeno, po kateri železniški infrastrukturi lahko imetnik spričevala vozi in katera vozna sredstva lahko upravlja;
- (j) „varnostno pooblastilo“ pomeni dovoljenje, ki ga pristojni organ izda upravljavcu železniške infrastrukture v skladu s členom 11 Direktive 2004/49/ES;
- (k) „center za usposabljanje“ pomeni organ, pooblaščen ali priznan s strani pristojnega organa, za izvajanje tečajev usposabljanja.

POGLAVJE II

IZDAJA SPRIČEVAL STROJEVODJEM

Člen 4

Vzorec spričevala Skupnosti

1. Vsak strojevodja ima potrebne sposobnosti in kvalifikacije za upravljanje vlakov ter naslednje dokumente:

- (a) dovoljenje, iz katerega je razvidno, da strojevodja izpolnjuje minimalne pogoje glede zdravstvenih zahtev, osnovne izobrazbe in splošne strokovne usposobljenosti. Dovoljenje vsebuje osebne podatke o strojevodji in podatke o organu izdaje ter čas veljavnosti dovoljenja. Do sprejetja vzorca spričevala Skupnosti iz odstavka 4 je dovoljenje v skladu z zahtevami v Prilogi I;
- (b) eno ali več spričeval, v katerih je navedeno, po katerih železniških infrastrukturah imetnik spričevala lahko vozi in katera vozna sredstva lahko imetnik spričevala upravlja. Vsako spričevalo je skladno z zahtevami v Prilogi I.

⁽¹⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str.114).

⁽²⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/50/ES.

⁽³⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES.

⁽⁴⁾ UL L 220, 21.6.2004, str. 3.

2. Vendar spričevalo za določeni del železniške infrastrukture v spodaj naštetih izjemnih primerih ni potrebno, pod pogojem, da strojevodja spremljevalec, ki ima veljavno spričevalo za zadevno železniško infrastrukturo, med vožnjo sedi poleg strojevodje:

- (a) če upravljavec železniške infrastrukture oceni, da je zaradi motenj v železniškem prometu potrebna preusmeritev vlakov, ali pa so na tirih vzdrževalna dela;
- (b) za enkratne posebne vožnje z muzejskimi vlaki;
- (c) za enkratne posebne vožnje v tovornem prometu, če s tem soglašata upravljavec železniške infrastrukture;
- (d) za dobavo ali predstavitev novega vlaka ali lokomotive;
- (e) za namene usposabljanja in preverjanja strojevodij.

O uporabi te možnosti odloči prevoznik v železniškem prometu in je ne more zahtevati zadevni upravljavec železniške infrastrukture ali pristojni organ.

Kadar koli se uporabi strojevodja spremljevalec, kakor je to predvideno zgoraj, je o tem predhodno obveščen upravljavec železniške infrastrukture.

3. S spričevalom lahko strojevodja pridobi pooblastilo za eno ali več naslednjih kategorij:

- (a) kategorija A: premikalne lokomotive, delovni vlaki, vozila za opravljanje vzdrževalnih del in lokomotive, kadar so le te uporabljene za premik;
- (b) kategorija B: prevoz potnikov in/ali blaga.

Spričevalo lahko vsebuje dovoljenje za vse kategorije in zajema vse kode iz odstavka 4.

4. Komisija v skladu s postopkom iz člena 31(2) na podlagi osnutka, ki ga pripravi Agencija, najpozneje do ... (*) sprejme vzorec dovoljenja Skupnosti, spričevalo in overjeno kopijo spričevala ter določi njihove zunanje značilnosti. Pri tem Komisija upošteva ukrepe proti ponarejanju.

Komisija do ... (*) po postopku iz člena 31(2) na podlagi priporočila Agencije sprejme kode Skupnosti za različne tipe vozil kategorij A in B iz odstavka 3 tega člena.

Člen 5

Ukrepi proti goljufijam

Pristojne oblasti in organi izdaje dovoljenj in spričeval sprejmejo vse potrebne ukrepe za preprečitev ponarejanja dovoljenj in spričeval ter vnašanje nedovoljenih sprememb v registrih iz člena 22.

(*) Eno leto po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

Člen 6

Lastništvo, jezik in organi izdaje

1. Imetnik dovoljenja je njegov lastnik, izda pa ga pristojni organ iz člena 3(a). Če pristojni organ ali njegov zastopnik izda dovoljenje v jeziku, ki ni jezik Skupnosti, ta pripravi dvojezično različico dovoljenja, ki vključuje enega od jezikov Skupnosti.

2. Spričevalo izda prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ki zaposli ali pogodbeno zaposli strojevodjo. Imetnik spričevala je prevoznik ali upravljavec, ki ga je izdal. Vendar pa so strojevodje v skladu s členom 13(3) Direktive 2004/49/ES upravičeni do pridobitve overjene kopije. Če prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture izda spričevalo v jeziku, ki ni jezik Skupnosti, ta pripravi dvojezično različico spričevala, ki vključuje enega od jezikov Skupnosti.

Člen 7

Ozemeljska veljavnost

- 1. Dovoljenja so veljavna na celotnem ozemlju Skupnosti.
- 2. Spričevala so veljavna zgolj za tiste železniške infrastrukture in vozna sredstva, ki so v njem opredeljena.

Člen 8

Priznavanje potrdil strojevodij iz tretjih držav

Potrdila strojevodij tretje države, ki delujejo izključno v mejnih območjih ene od držav članic, lahko ta država članica prizna v skladu z dvostranskimi dogovori z zadevno tretjo državo.

POGLAVJE III

POGOJI ZA PRIDOBITEV DOVOLJENJA IN SPRIČEVALA

Člen 9

Minimalne zahteve

1. Pogoj za pridobitev dovoljenja je, da prosilec izpolnjuje minimalne zahteve, določene v členih 10 in 11. Pogoj za pridobitev spričevala in njegovo nadaljnjo veljavnost je, da ima prosilec dovoljenje in izpolnjuje minimalne zahteve, določene v členih 12 in 13.

2. Država članica lahko na svojem ozemlju določi strožje zahteve za izdajo dovoljenj. Ne glede na to se dovoljenja, ki jih izda druga država članica, priznajo v skladu s členom 7.

ODDELEK I

DOVOLJENJE

Člen 10

Minimalna starost

Države članice za prosilce dovoljenj predpišejo minimalno starost, ki je vsaj 20 let. Država članica pa lahko izda dovoljenje tudi prosilcem, ki so dopolnili 18 let, vendar je veljavnost takšnega dovoljenja omejena na ozemlje države članice, ki je dovoljenje izdala.

Člen 11

Osnovne zahteve

1. Prosilci imeti uspešno zaključeno najmanj devetletno izobraževanje (osnovno in srednje) in uspešno opravljeno osnovno usposabljanje, ki ustreza stopnji 3 iz Odločbe Sveta 85/368/EGS z dne 16. julija 1985 o primerljivosti poklicnih kvalifikacij med državami članicami Evropske skupnosti ⁽¹⁾.

2. Prosilci dokažejo svojo fizično sposobnost z uspešno opravljenim zdravniškim pregledom, ki ga glede na odločitev države članice opravi ali nadzira zdravnik, ki je priznan ali pooblaščen v skladu s členom 20. Pregled vključuje vsaj preverjanje zahtev, navedenih v točkah 1.1, 1.2, 1.3 in 2.1 Priloge II.

3. Prosilci dokažejo svojo psihično sposobnost za delo z zdravstvenim pregledom, ki ga glede na odločitev države članice opravi ali nadzira psiholog ali zdravnik, ki je priznan ali akreditiran v skladu s členom 20. Pregled mora vključevati vsaj preverjanje zahtev, navedenih v točki 2.2 Priloge II.

4. Prosilci dokažejo svojo splošno poklicno usposobljenost s preskusom znanja, ki zajema vsaj splošno vsebino, naštetjo v Prilogi IV.

ODDELEK II

SPRIČEVALA

Člen 12

Jezikovno znanje

Prošilec dokaže jezikovno znanje, predpisano v Prilogi VI, za infrastrukturo, za katero se spričevalo zaprosi.

Člen 13

Poklicne kvalifikacije

1. Prosilci opravijo preverjanje strokovnega znanja in usposobljenosti glede voznih sredstev, za katere želijo pridobiti spri-

čevalo. To preverjanje obsega vsaj splošne teme, navedene v Prilogi V.

2. Prosilci opravijo preverjanje strokovnega znanja in usposobljenosti v zvezi z infrastrukturo, za katero želijo pridobiti spričevalo. To preverjanje obsega vsaj splošne teme, navedene v Prilogi VII. Preverjanje po potrebi vključuje tudi jezikovno znanje v skladu s točko 8 Priloge VI.

3. Prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture za prosilce organizira usposabljanje o svojem sistemu varnega upravljanja, ki je predpisan v Direktivi 2004/49/ES.

POGLAVJE IV

POSTOPEK ZA PRIDOBITEV DOVOLJENJ IN SPRIČEVAL

Člen 14

Pridobitev dovoljenja

1. Pristojni organ objavi postopek za pridobitev dovoljenja.

2. Vse prošnje za pridobitev dovoljenja vloži prošilec ali kateri koli organ v njegovem imenu.

3. Prošnje, vložene pri pristojnem organu, se lahko nanašajo na izdajo novega dovoljenja, posodobitev podatkov v dovoljenju, obnovitev ali izdajo dvojnika.

4. Pristojni organ izda dovoljenje čimprej in najpozneje pa v enem mesecu od prejema vseh potrebnih dokumentov.

5. Dovoljenje velja deset let, ob upoštevanju člena 16(1).

6. Dovoljenje se izda v enem izvirniku. Vsako razmnoževanje dovoljenja je prepovedano; zgolj pristojni organ sme na podlagi ustreznega zahtevka izdati dvojnik.

Člen 15

Pridobitev spričevala

Vsak prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture v okviru svojega sistema varnega upravljanja uvede svoje postopke za izdajo in posodobitev spričeval v skladu s to direktivo ter postopke pravnega varstva, ki strojevodjem omogočajo, da zahtevajo ponovno obravnavo odločitve glede izdaje, posodobitve, začasnega preklica ali odvzema spričevala.

Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture nemudoma posodobi spričevalo, če je imetnik spričevala pridobil dodatna dovoljenja glede voznih sredstev ali železniške infrastrukture.

⁽¹⁾ UL L 199, 31.7.1985, str. 56.

Člen 16

Redna preverjanja

1. Za ohranitev veljavnosti dovoljenja opravlja njegov imetnik periodična preverjanja in/ali preskuse v zvezi z zahtevami iz člena 11(2) in (3). Glede zdravstvenih zahtev je treba upoštevati minimalno pogostost v skladu z določbami točke 3.1 Priloge II. Zdravniške preglede opravljajo zdravniki, ki so priznani ali pooblaščen v skladu s členom 20, ali ti potekajo pod njihovim nadzorom. Glede splošnega strokovnega znanja se uporabljajo določbe člena 23(8).

Pri obnovi dovoljenja pristojni organ s pomočjo registra iz člena 22(1)(a) preveri, ali strojevodja izpolnjuje zahteve iz prvega pododstavka tega odstavka.

2. Za ohranitev veljavnosti spričevala opravljanja njegov imetnik periodična preverjanja in/ali preskuse v zvezi z zahtevami iz členov 12 in 13. Pogostost navedenih preverjanj/preskusov določi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, pri katerem je strojevodja zaposlen ali v pogodbenem razmerju, v skladu z lastnim sistemom varnega upravljanja, pri čemer je treba upoštevati minimalno pogostost iz Priloge VII.

Za vsakega od navedenih preverjanj organ izdaje naredi zaznamek v spričevalu in v registru iz člena 22(2)(a), da strojevodja izpolnjuje zahteve iz prvega pododstavka tega odstavka.

3. V primeru izostanka rednega preverjanja ali negativnega rezultata se uporabi postopek, določen v členu 18.

Člen 17

Prenehanje delovnega razmerja

Če strojevodja preneha delati za prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture, o tem nemudoma obvestiti pristojni organ.

Njegovo dovoljenje ostane veljavno, dokler so izpolnjeni pogoji iz člena 16(1).

Spričevalo postane neveljavno, ko njegov imetnik ne opravlja več dela strojevodje. Vendar imetnik prejme overjeno kopijo spričevala kot dokaz svoje poklicne usposobljenosti. Pri izdaji spričevala strojevodji, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture to usposobljenost upošteva.

Člen 18

Nadzor strojevodij s strani prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture

1. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture morajo zagotoviti in preverjati veljavnost

dovoljenj in spričeval strojevodij, ki so pri njih zaposleni ali v pogodbenem razmerju.

Vzpostavijo sistem za preverjanje svojih strojevodij. Če rezultati takšnega preverjanja ne pokažejo ustreznega znanja in postavijo usposobljenost strojevodje za delo in ohranitev veljavnosti njegovega dovoljenja ali spričevala pod vprašaj, sprejmejo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture potrebne ukrepe.

2. Če strojevodja meni, da njegovo zdravstveno stanje postavlja pod vprašaj njegovo delovno sposobnost, o tem nemudoma obvesti prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture, kar je primernejše.

Takoj ko je prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture seznanjen ali ga zdravnik obvesti o tem, da se je zdravstveno stanje strojevodje poslabšalo do takšne mere, da je njegova delovna sposobnost postavljena pod vprašaj, ta nemudoma sprejme potrebne ukrepe, vključno s pregledom iz točke 3.1 Priloge II. Poleg tega zagotovi, da v času službe strojevodja nikoli ni pod vplivom snovi, ki bi lahko vplivale na njegovo koncentracijo, pozornost ali vedenje. Pristojni organ se obvesti takoj, ko nezmožnost za delo traja dlje od treh mesecev.

POGLAVJE V

NALOGE IN ODLOČITVE PRISTOJNEGA ORGANA

Člen 19

Naloge pristojnega organa

1. Pristojni organ na pregleden način in brez diskriminacije opravlja naslednje naloge:

- (a) izdajanje in posodabljanje dovoljenj in zagotavljanje dvojnikov v skladu s členoma 6 in 14;
- (b) zagotavljanje rednih preverjanj in/ali preskusov v skladu s členom 16(1);
- (c) začasen preklic in odvzem dovoljenj ter pošiljanje utemeljenih zahtevkov za začasen preklic spričeval organu izdaje v skladu s členom 28;
- (d) priznavanje oseb ali organov v skladu s členoma 23 in 24, če jih je v ta namen imenovala država članica;
- (e) zagotavljanje objave in posodabljanja registra oseb in organov, pooblaščenih ali priznanih v skladu s členom 20;
- (f) zagotavljanje vodenja in posodabljanja registra dovoljenj v skladu s členoma 16(1) in 22;
- (g) spremljanje postopka potrjevanja strojevodij v skladu s členom 25;

(h) izvajanje kontrol v skladu s členom 28;

(i) določanje nacionalnih meril za ocenjevalce v skladu s členom 24(5).

Ko se pripravljajo dovoljenja, pristojni organ hitro odgovarja prošnjam za informacije in tudi sam nemudoma posreduje morebitna zaprosila za dodatne informacije.

2. Pristojni organ nalog iz točk (c), (f) in (g) odstavka 1 ne sme prenesti na tretje osebe.

3. Vsak prenos nalog mora biti pregleden in nediskriminatoren ter ne sme povzročati navzkrižja interesov.

4. Če pristojni organ naloge iz točke (a) ali (b) odstavka 1 prenese na prevoznika v železniškem prometu ali mu naroči izvedbo teh nalog, mora biti izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:

(a) prevoznik v železniškem prometu izdaja dovoljenja samo svojim strojevodjem;

(b) prevoznik v železniškem prometu na zadevnem ozemlju ni izključno pristojen za nobeno od prenesenih ali naročenih nalog.

5. Če pristojni organ prenese ali naroči izvedbo nalog, mora pooblaščen zastopnik ali izvajalec pri izvajanju teh nalog izpolnjevati obveznosti, ki jih imajo pristojni organi po tej direktivi.

6. Če pristojni organ prenese naloge ali naroči njihovo izvedbo, vzpostavi sistem kontrole, s katerim preverja izvajanje teh nalog in zagotovi izpolnjevanje pogojev, opredeljenih v odstavkih 2, 4 in 5.

Člen 20

Pooblastitev in priznanje

1. Osebe ali organe, ki so akreditirani po tej direktivi, akreditira organ za akreditacije, ki ga imenuje država članica. Postopek akreditacije temelji na merilih o neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti, kot so na primer ustrezni evropski standardi serije EN 45000, in na oceni dokumentacije, ki so jo predložili kandidati in dokazuje njihovo usposobljenost na zadevnem področju.

2. Kot alternativo akreditaciji iz odstavka 1 lahko država članica predvidi, da osebe ali organe, priznane v okviru te direktive, prizna pristojni organ ali služba, ki jo imenuje država članica. Priznanje temelji na merilih neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti. Vendar je v primerih, ko je določena usposobljenost zelo redka, možno odstopanje od tega pravila, potem ko Komisija po postopku iz člena 31(2) predloži pozitivno mnenje.

Merilo neodvisnosti se ne uporablja v primeru usposabljanja v smislu člena 23(5) in (6).

3. Pristojni organ zagotovi objavo in posodabljanje registra oseb in organov, akreditiranih ali priznanih v skladu s to direktivo.

Člen 21

Odločitve pristojnega organa

1. Pristojni organ svoje odločitve utemelji.

2. Pristojni organ zagotovi uvedbo upravnega pritožbenega postopka, ki delodajalcem in strojevodjem omogoča, da lahko zahtevajo ponovno obravnavo odločitve glede katerikoli prošnje iz te direktive.

3. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev sodnega nadzora nad odločitvami pristojnega organa.

Člen 22

Registri in izmenjava informacij

1. Pristojni organi morajo:

(a) voditi register vseh dovoljenj, ki so bila izdana, posodobljena, obnovljena, prenehala veljati, bila spremenjena, odložena, odvzeta ali prijavljena kot izgubljena, ukradena ali uničena. V registru vsebuje podatke, ki so za vsako dovoljenje predpisani v točki 4 Priloge I, do katerih je možen dostop prek nacionalne številke, dodeljene vsakemu strojevodji. Register se redno posodablja;

(b) pristojnim organom drugih držav članic, Agenciji ali delodajalcu strojevodij na utemeljeno zahtevo posredovati informacije o statusu dovoljenj.

2. Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture morata:

(a) voditi ali zagotoviti vodenje registra vseh spričeval, ki so bila izdana, posodobljena, obnovljena, spremenjena, prenehala veljati, odložena, preklicana ali prijavljena kot izgubljena, ukradena ali uničena. Register vsebuje podatke, ki so za vsako spričevalo predpisani v točki 4 Priloge I, in podatke o rednih preverjanjih iz člena 16. Register se redno posodablja;

(b) sodelovati s pristojnim organom države članice, v kateri imajo sedež, da izmenjajo informacije s pristojnim organom in mu omogočijo dostop do zahtevanih podatkov;

(c) pristojnim organom drugih držav članic na utemeljeno zahtevo posredovati informacije o vsebini teh spričeval, če je to potrebno zaradi njihovih nadnacionalnih dejavnosti.

3. Pristojni organi sodelujejo z Agencijo, da bi zagotovili interoperabilnost registrov iz odstavkov 1 in 2. V ta namen Komisija sprejme pred ... (*) v skladu s postopkom iz člena 31(2) in na podlagi osnutka, ki ga je pripravila Agencija, osnovne parametre registrov, ki jih je treba vzpostaviti, npr. podatke, ki se zabeležijo, format podatkov in protokol za izmenjavo podatkov, pravice dostopa, trajanje hrambe podatkov, postopki, ki se uporabljajo v primeru stečaja.

4. Pristojni organi, upravljalci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu zagotovijo, da so registri, vzpostavljeni v skladu z odstavkoma 1 in 2, in načini uporabe teh registrov skladni z Direktivo 95/46/ES.

5. Agencija zagotovi, da je sistem, vzpostavljen v skladu z odstavkom 2(a) in (b), skladen z Uredbo (ES) št. 45/2001.

POGLAVJE VI

USPOSABLJANJE IN PREVERJANJE STROJEVODIJ

Člen 23

Usposabljanje

1. Usposabljanje strojevodij vključuje del, ki obsega dovoljenje in se nanaša na splošno strokovno znanje, opisano v Prilogi IV, in del, ki obsega spričevalo in se nanaša na specifično strokovno znanje, opisano v Prilogah V in VI.

2. Metoda usposabljanja izpolnjuje merila, določena v Prilogi III.

3. Cilji usposabljanja so za dovoljenje podrobno določeni v Prilogi IV in za spričevalo v Prilogah V in VI. Lahko se dopolnijo z:

(a) ustreznimi TSI. Komisija v skladu s postopkom iz člena 31(2) zagotovi usklajenost med omenjenim TSI in prilogami k tej direktivi, ali

(b) merili, ki jih je predlagala Agencija v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 881/2004 in sprejela Komisija v skladu s členom 31(2) te direktive.

4. Države članice v skladu s členom 13 Direktive 2004/49/ES sprejmejo ukrepe, s katerimi kandidatom zagotovijo pravičen in nediskriminacijski dostop do usposabljanja, ki je potrebno za izpolnjevanje pogojev za pridobitev dovoljenja in spričevala.

5. Naloge usposabljanja glede splošnega strokovnega znanja v skladu s členom 11(4), jezikovnega znanja iz člena 12 in strokovnega znanja o voznih sredstvih iz člena 13(1) izvajajo osebe ali organi, akreditirani ali priznani v skladu s členom 20.

(*) Eno leto po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

6. Naloge usposabljanja v zvezi z znanjem o železniški infrastrukturi, predvidenem v členu 13(2), vključno z znanjem o progah ter operativnimi predpisi in postopki, izvajajo osebe ali organi, akreditirani ali priznani v državi članici, v kateri se železniška infrastruktura nahaja.

7. Glede dovoljenja se za priznavanje poklicnih kvalifikacij strojevodij, ki so državljani države članice in so pridobili spričevalo o usposabljanju v tretji državi, še vedno uporablja splošni sistem za priznavanje poklicnih kvalifikacij, vzpostavljen z Direktivo 2005/36/ES.

8. Uvesti je treba postopek stalnega usposabljanja, s katerim se zagotovi ohranitev usposobljenosti osebja, v skladu s točko 2(e) Priloge III k Direktivi 2004/49/ES.

Člen 24

Preverjanja

1. Preverjanja, namenjena kontroli zahtevanih kvalifikacij, in ustrezni ocenjevalci se določijo po naslednjem postopku:

(a) za del v zvezi z dovoljenjem: pristojni organ, ko določi postopek za pridobitev dovoljenja v skladu s členom 14(1);

(b) za del v zvezi s spričevalom: prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture, ko določi postopek za pridobitev spričevala v skladu s členom 15.

2. Preverjanja iz odstavka 1 nadzorujejo pristojni ocenjevalci, akreditirani ali priznani v skladu s členom 20 in so organizirana tako, da je izključeno vsakršno navzkrižje interesov.

3. Ocenjevanje znanja o železniški infrastrukturi, vključno z znanjem o progah ter operativnimi predpisi, izvajajo osebe ali organi, akreditirani ali priznani v državi članici, v kateri se železniška infrastruktura nahaja.

4. Preverjanja iz odstavka 1 so organizirana tako, da je izključeno vsakršno navzkrižje interesov, ne glede na možnost, da lahko ocenjevalec pripada prevozniku v železniškem prometu ali upravljavcu železniške infrastrukture, ki spričevalo izdaja.

5. Izbira ocenjevalcev in preverjanj temelji na merilih Skupnosti, ki jih predlaga Agencija in sprejme Komisija po postopku iz člena 31(2). Če merila na ravni Skupnosti niso na voljo, pristojni organi določijo merila na nacionalni ravni.

6. Usposabljanje se zaključi s teoretičnim in praktičnim preverjanjem znanja. Sposobnost za vožnjo se oceni z vožnjami v železniškem omrežju. Prav tako je možno uporabiti simulatorje za preverjanje uporabe operativnih pravil in sposobnosti strojevodij v posebej težkih razmerah.

POGLAVJE VII

PRESOJA

Člen 25

Standardi kakovost

Pristojni organi zagotovijo, da so vse dejavnosti, povezane z usposabljanjem, ocenjevanjem sposobnosti, posodabljanjem dovoljenj in spričeval, stalno nadzorovane v okviru sistema standardov kakovosti. Ta določba se ne uporablja za dejavnosti, že zajete s sistemi varnega upravljanja, ki so jih vzpostavili prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture v skladu z Direktivo 2004/49/ES.

Člen 26

Neodvisno ocenjevanje

1. V vsaki državi članici se v časovnih presledkih, ki niso daljši od pet let, izvede neodvisno ocenjevanje postopkov za pridobitev in preverjanje strokovnega znanja in sposobnosti ter sistema za izdajo dovoljenj in spričeval. Ta določba se ne uporablja za dejavnosti, že zajete s sistemi varnega upravljanja, ki so jih vzpostavili prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture v skladu z Direktivo 2004/49/ES. Ocenjevanje izvedejo kvalificirane osebe, ki same ne opravljajo dejavnosti, ki so predmet ocenjevanja.

2. Rezultati neodvisnega ocenjevanja se ustrezno dokumentirajo in predložijo ustreznim pristojnim organom. Po potrebi države članice sprejmejo ustrezne ukrepe za odpravo pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene pri neodvisnem ocenjevanju.

POGLAVJE VIII

IZDAJA POTRDIŁ DRUGEMU OSEBJU

Člen 27

Poročilo o drugem osebju

Agencija bo v poročilu, predloženem do ... (*) opredelila profil in naloge drugega osebja na lokomotivi ali na vlaku, ki opravlja varnostno pomembne naloge in katerih poklicne kvalifikacije ustrezno prispevajo k varnosti v železniškem prometu; omenjeni profil in naloge bi morali biti s pomočjo sistema dovoljenj in/ali spričeval, ki bi lahko bil podoben sistemu, vzpostavljenim s to direktivo, urejeni na ravni Skupnosti.

(*) Dve leti od dneva začetka veljavnosti te direktive.

POGLAVJE IX

KONTROLE IN KAZNI

Člen 28

Kontrole, ki jih izvaja pristojni organ

1. Pristojni organ lahko na vlaku, ki vozi na območju njegove pristojnosti, kadarkoli preveri, ali strojevodja razpolaga z dokumenti, izdanimi v skladu s to direktivo.

2. Ne glede na preverjanje, predvideno v odstavku 1, lahko pristojni organ v primeru napake na delovnem mestu preveri, ali zadevni strojevodja izpolnjuje zahteve iz člena 13.

3. Pristojni organ lahko izvede preiskave, s katerimi preveri, ali strojevodje, prevozniki v železniškem prometu, upravljavci železniške infrastrukture, ocenjevalci in centri za usposabljanje, ki delujejo na območju njegove pristojnosti, upoštevajo določbe te direktive.

4. Če pristojni organ ugotovi, da strojevodja ne izpolnjuje več enega ali več od zahtevanih pogojev, uvede naslednje ukrepe:

(a) v primeru dovoljenja, ki ga je izdal pristojni organ: pristojni organ odvzame dovoljenje. Odvzem je začasen ali trajen glede na obseg problemov, povzročenih za varnost v železniškem prometu. Svojo utemeljeno odločitev nemudoma sporoči zadevnemu strojevodji in njegovemu delodajalcu brez poseganja v pravico do pritožbe, predvidene v členu 21. Pristojni organ sporoči, po katerem postopku je možna ponovna pridobitev dovoljenja;

(b) v primeru dovoljenja, ki ga je izdal pristojni organ v drugi državi članici, se pristojni organ na ta organ obrne z utemeljenim zahtevkom za dodatno kontrolo ali odvzem dovoljenja. Pristojni organ prosilec o svojem zahtevku obvesti Komisijo in druge pristojne organe. Organ, ki je zadevno dovoljenje izdal, preveri zahtevo v roku štirih tednov in o svoji odločitvi obvesti drugi organ. Pristojni organ, ki je dovoljenje izdal, o odločitvi obvesti tudi Komisijo in druge pristojne organe. Vsak pristojni organ lahko strojevodjem prepove delovanje na svojem območju, dokler ne prejme obvestila o odločitvi organa, ki je dovoljenje izdal;

(c) v primeru spričevala: pristojni organ se obrne na organ, ki je spričevalo izdal in zahteva dodatno kontrolo ali odvzem spričevala. Organ izdaje uvede ustrezne ukrepe in o njih v štirih tednih poroča pristojnemu organu. Pristojni organ lahko strojevodjem prepove delovanje na območju svoje pristojnosti, dokler ne prejme povratnih informacij organa izdajalca; o tem obvesti Komisijo in druge pristojne organe.

V vsakem primeru, če pristojni organ meni, da določen strojevodja resno ogroža varnost železniškega prometa, nemudoma sprejme potrebne ukrepe, tako da na primer od upravljavca železniške infrastrukture zahteva ustavitev vlaka in strojevodji prepove delovanje na svojem območju tako dolgo, kot je to potrebno. O tej odločitvi obvesti Komisijo in druge pristojne organe.

V vseh primerih pristojni organ ali v ta namen imenovani organ, posodablja register iz člena 22.

5. Če pristojni organ meni, da odločitev, ki jo je sprejel pristojni organ v drugi državi članici v skladu z odstavkom 4, ne izpolnjuje ustreznih meril, se zadeva predloži Komisiji, ki v treh mesecih poda mnenje. Po potrebi se zadevni državi članici predlagajo ukrepi za izboljšanje. V primeru razhajanja mnenj ali spora se zadeva predloži odboru, navedenem v členu 31(1), in Komisija v skladu s postopkom iz člena 31(2) sprejme potrebne ukrepe. Država članica lahko v skladu z odstavkom 4 na svojem območju ohrani prepoved vožnje za strojevodjo, dokler zadeva v skladu s tem odstavkom ni zaključena.

Člen 29

Kazni

Brez poseganja v druge kazni ali postopke, predvidene v tej direktivi, države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za njihovo izvajanje. Predpisane kazni so učinkovite, sorazmerne, brez diskriminacije in odvračilne. Države članice o teh določbah uradno obvestijo Komisijo najpozneje do datuma, določenega v členu 35, ter ji nemudoma sporočijo kakršne koli poznejše spremembe omenjenih določb.

POGLAVJE X

KONČNE DOLOČBE

Člen 30

Prilagoditve prilog

Priloge se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku, v skladu s postopkom iz člena 31(2).

Člen 31

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 21 Direktive 96/48/ES.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 32

Poročilo

Agencija ocenjuje potek izdaje spričeval strojevodjem v skladu s to direktivo. Najpozneje štiri leta po sprejetju osnovnih parametrov registra iz člena 22(3) Komisiji predloži poročilo, v katerem po potrebi predlaga izboljšave sistema v zvezi s:

- (a) postopki izdaje dovoljenj in spričeval,
- (b) akreditacijo centrov za usposabljanje in ocenjevalcev,
- (c) sistemom kakovosti, ki so ga vzpostavili pristojni organi,
- (d) vzajemnim priznavanjem potrdil,
- (e) ustreznostjo zahtev po usposabljanju iz prilog IV, V in VI glede na strukturo trga in kategorije iz člena 4(2)(a),
- (f) povezanostjo registrov in mobilnostjo na trgu dela.

Poleg tega lahko Agencija v tem poročilu po potrebi priporoči ukrepe v zvezi s teoretičnim in praktičnim preverjanjem strokovnega znanja prosilcev za pridobitev usklajenega spričevala za vozna sredstva in ustrezno železniško infrastrukturo.

Komisija na podlagi priporočil sprejme ustrezne ukrepe in po potrebi predlaga spremembe te direktive.

Člen 33

Uporaba pametnih kartic

Agencija do ... (*) preuči možnost uporabe pametne kartice, ki združuje dovoljenje in spričevala iz člena 4, in pri tem vključi analizo stroškov in koristi. Komisija po potrebi v skladu s postopkom iz člena 31(2) na podlagi osnutka, ki ga pripravi Agencija, sprejme tehnične in operative specifikacije takšne pametne kartice. Zaradi uvedbe pametne kartice utegne biti potrebna prilagoditev prilog v skladu s členom 30.

(*) Pet let po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

Člen 34

Sodelovanje

Države članice si medsebojno pomagajo pri izvajanju te direktive. Pristojni organi sodelujejo v tej fazi izvajanja.

Agencija pristojnim organom pomaga pri sodelovanju in organizira ustrezna srečanja s predstavniki pristojnih organov.

Člen 35

Izvajanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo najpozneje do ... (*). O besedilu teh predpisov nemudoma obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva. Komisija o tem obvesti druge države članice.

3. Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunem ozemlju ne vzpostavi železniški sistem.

Člen 36

Postopno izvajanje in prehodna obdobja

Ta direktiva se izvaja postopoma, kakor je prikazano spodaj.

1. Registri iz člena 22 se vzpostavijo v dveh letih po sprejetju osnovnih parametrov registrov iz člena 22(3).

2. (a) V dveh letih, od sprejetja osnovnih parametrov za registre iz člena 22(3), bodo strojevodjem, ki opravljajo storitve prevoza v čezmejnem prometu, v notranjem prometu v drugi državi ali so dejavni v tovornem prometu v drugi državi članici, ali delajo vsaj v dveh državah članicah, brez poseganja v določbe odstavka 3, izdana spričevala ali dovoljenja v skladu s to direktivo.

Od istega dneva naprej vsi strojevodje, ki so dejavni v zgoraj opisanem prometu, vključno s tistimi, ki še niso prejeli dovoljenja ali spričevala v skladu s to direktivo, opravljajo redna preverjanja, predvidena v členu 16.

(*) Dve leti po začetku veljavnosti te direktive.

(b) Po vzpostavitvi registrov, kakor je predvideno v odstavku 1, se vsa nova dovoljenja in spričevala, brez poseganja v določbe odstavka 3, izdajajo v skladu s to direktivo.

(c) V dveh letih od vzpostavitve registrov iz odstavka 1 vsi strojevodje dovoljenja in spričevala, ki so v skladu s to direktivo. Organi izdaje upoštevajo vse strokovne sposobnosti, ki jih je posamezni strojevodja že pridobil, tako da ta zahteva ne povzroča nepotrebnih upravnih in finančnih bremen. Predhodno izdana dovoljenja za vožnjo ostanejo, kolikor je mogoče, še naprej v veljavi. Organi izdaje pa lahko po potrebi za posamezne strojevodje ali skupine strojevodij določijo, da so za ohranitev dovoljenj in/ali spričeval po pogojih iz te direktive potrebna dodatna preverjanja in/ali usposabljanje.

3. Strojvodje, ki jim je bila dovoljena vožnja v skladu z določbami, veljavnimi pred uporabo določb odstavka 2(a) ali (b) te direktive, lahko svojo poklicno dejavnost na podlagi teh dovoljenj in brez uporabe določb te direktive še naprej opravljajo sedem let po vzpostavitvi registrov, kakor je predvideno v odstavku 1.

Države članice lahko strojevodjem v izobraževalnem procesu, ki so pred uporabo določb odstavka 2(a) ali (b) te direktive začeli potrjeni izobraževalni program in program usposabljanja ali potrjeni tečaj usposabljanja, izdajo potrdila v skladu z obstoječimi nacionalnimi predpisi.

Zadevni pristojni organ ali organi, lahko strojevodje in kandidate za strojevodje, ki so že vključeni v izobraževalni proces, navedeni v tem odstavku, v izjemnih primerih oprostitjo izpolnjevanja zdravstvenih zahtev, določenih v Prilogi II. Veljavnost dovoljenja, izdanega s to oprostitvijo, je omejena na območje zadevne države članice.

4. Pristojni organi, prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture zagotovijo postopno uvajanje rednih preverjanj strojevodij, katerih dovoljenja in spričevala niso v skladu s to direktivo; ta preverjanja ustrezajo preverjanjem, predvidenim v členu 16.

5. Za države članice, ki to zahtevajo, Komisija v posvetovanju z zadevno državo članico zaprosi Agencijo za izvedbo analize stroškov in koristi, ki izhajajo iz uporabe določb te direktive za strojevodje, ki vozijo izključno po progah na območju te države članice. Analiza stroškov in koristi zajema obdobje desetih let. Komisiji se predloži v dveh letih od vzpostavitve registrov iz odstavka 1.

Če analiza stroškov in koristi pokaže, da so stroški uporabe določb te direktive za te strojevodje višji od koristi, Komisija v skladu s postopkom iz člena 31(2) o tem odloči v šestih mesecih po predložitvi rezultatov te analize stroškov in koristi. V tej odločitvi se lahko predvidi, da določb odstavka 2(b) in (c) tega člena za te strojevodje na območju zadevne države članice v obdobju do deset let ni treba uporabljati.

Najpozneje 24 mesecev pred potekom tega začasnega obdobja izvzetja lahko Komisija ob upoštevanju ustreznega razvoja v železniškem sektorju zadevne države članice Agencijo v skladu s postopkom iz člena 31(2) zaprosi za izvedbo nove analize stroškov in koristi, ki se mora Komisiji predložiti najpozneje dvanajst mesecev pred potekom tega začasnega obdobja izvzetja. Komisija sprejme odločitev v skladu s postopkom iz prejšnjega odstavka.

Člen 37

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 38

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, ...

Za Evropski parlament
Predsednik

...

Za Svet
Predsednik

...

PRILOGA I

VZOREC DOVOLJENJA IN USKLAJENEGA DOPOLNILNEGA SPRIČEVALA SKUPNOSTI

1. LASTNOSTI DOVOLJENJA

Fizikalne lastnosti dovoljenja za strojevodje morajo izpolnjevati standarda ISO 7810 in 7816-1.

Izkaznica je izdelana iz polikarbonata.

Postopki za preverjanje skladnosti lastnosti dovoljenj za strojevodje z mednarodnimi standardi morajo izpolnjevati standard ISO 10373.

2. VSEBINA DOVOLJENJA

Naslovnica dovoljenja vsebuje:

- (a) besede „Dovoljenje za strojevodjo“, tiskane z velikimi črkami v jeziku ali jezikih države članice, ki izdaja dovoljenje;
- (b) ime države članice, ki dovoljenje izdaja;
- (c) razpoznavni znak države članice, ki izdaja dovoljenje, v skladu s standardom ISO 3166, ki določa kode držav; znak je natisnjen v negativu v modrem pravokotniku in obkrožen z 12 rumenimi zvezdami;
- (d) podatke, ki so specifični za izdano dovoljenje, oštevilčene na naslednji način:
 - (i) priimek imetnika;
 - (ii) ime(na) imetnika;
 - (iii) datum in kraj rojstva imetnika;
 - (iv) — datum izdaje dovoljenja;
 - datum poteka dovoljenja;
 - ime organa, ki dovoljenje izdaja;
 - referenčna številka imetnika pri njegovem delodajalcu (neobvezno);
 - (v) številka dovoljenja, ki omogoča dostop do podatkov v nacionalnem registru;
 - (vi) fotografijo imetnika;
 - (vii) podpis imetnika;
 - (viii) stalno bivališče ali poštni naslov imetnika (izbirno);
- (e) besede „Vzorec Evropskih skupnosti“ v jeziku ali jezikih države članice, ki izdaja dovoljenje, in besede „Dovoljenje za strojevodjo“ v drugih jezikih Skupnosti, natisnjene v rumeni barvi, ki tvorijo ozadje dovoljenja;
- (f) referenčne barve:
 - modra: Pantone Reflex blue,
 - rumena: Pantone yellow;
- (g) dodatne podatke ali zdravstveno pogojene omejitve uporabe, ki jih predpiše pristojni organ v skladu s Prilogo II, v kodirani obliki.

Kode določi Komisija po postopku iz člena 31(2) na priporočilo Agencije.

3. SPRIČEVALO

Spričevalo vsebuje:

- (a) priimek imetnika;
- (b) drugo(-a) ime(na) imetnika;
- (c) datum in kraj rojstva imetnika;
- (d) — datum izdaje spričevala;
 - datum poteka spričevala;
 - ime organa, ki izdaja spričevalo;
 - referenčna številka imetnika pri njegovem delodajalcu (neobvezno);

- (e) številka dovoljenja, ki omogoča dostop do podatkov v nacionalnem registru;
- (f) fotografijo imetnika;
- (g) podpis imetnika;
- (h) stalno bivališče ali poštni naslov imetnika (izbirno);
- (i) ime in naslov prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca železniške infrastrukture, za katerega je imetnik pooblaščen za vožnjo vlakov;
- (j) kategorijo vlakov, ki jih imetnik lahko upravlja;
- (k) vrsta ali vrste voznega sredstva, ki jih imetnik lahko upravlja;
- (l) infrastrukture, na katerih je imetnik pooblaščen za vožnjo;
- (m) dodatne informacije ali omejitve.
- (n) jezikovno znanje.

4. MINIMALNI PODATKI V NACIONALNEM REGISTRU

- (a) Podatki o dovoljenju:

Vsi v dovoljenju naštetí podatki in podatki za preverjanje izpolnjevanja zahtev, opredeljenih v členih 11 in 16.

- (b) Podatki o spričevalu:

Vsi v spričevalu naštetí podatki in podatki za preverjanje izpolnjevanja zahtev, opredeljenih v členih 12, 13 in 16.

PRILOGA II

ZDRAVSTVENE ZAHTEVE

1. SPLOŠNE ZAHTEVE

1.1 Strojevodje ne smejo imeti nobenih zdravstvenih težav ali jemati zdravil, drog ali snovi, ki bi lahko povzročila:

- nenadno izgubo zavesti;
- zmanjšanje pozornosti ali koncentracije;
- nenadno nezmožnost opravljanja dela;
- izgubo ravnotežja ali koordinacije;
- bistveno omejitev gibljivosti.

1.2 Vid

Izpolnjene morajo biti naslednje zahteve glede vida:

- ostrina vida na daljavo s pomočjo ali brez: 1,0; najmanj 0,5 pri slabšem očesu;
- maksimalne korekcijske leče: daljnovidnost +5/kratkovidnost -8. Odstopanja so dovoljena v izjemnih primerih in na podlagi pridobitve mnenja očesnega specialista. Zdravnik nato sprejme odločitev;
- ostrina vida na blizu in pri srednji oddaljenosti: zadostna, bodisi s pomočjo ali brez;
- kontaktne leče in očala so dovoljeni, če jih redno kontrolira specialist;
- normalni barvni vid: uporaba priznanega testa, npr. Ishihara, in po potrebi drugih priznanih testov;
- vidno polje: celotno;
- vid na obeh očesih: efektiven; ni potrebno, če ima oseba ustrezno prilagojenost in zadostno kompenzacijsko izkušnjo. Potrebno samo, če je oseba binokularen vid izgubila po začetku opravljanja dela;
- binokularen vid: efektiven;
- prepoznavanje barvnih signalov: test temelji na prepoznavanju posameznih barv in ne na relativnih razlikah;
- občutljivost na kontraste: dobra;
- brez napredujoče očesne bolezni;
- očesni vsadki, keratotomije in keratektomije so dovoljeni samo, če so kontrolirani letno ali v časovnih presledkih, ki jih določi zdravnik.
- odpornost na bleščanje;
- barvne kontaktne leče in fotokromatične leče niso dovoljene. Leče z UV filtrom so dovoljene.

1.3 Zahteve glede sluha in govora

Zadosten sluh, dokazan z avdiogramom, kar pomeni, da:

- sluh zadostuje za vodenje telefonskega razgovora in omogoča, da oseba sliši opozorilne tone in radijska sporočila.

Referenčne vrednosti so:

- izguba sluha ne sme presegati 40 dB pri 500 in 1 000 Hz;
- izguba sluha ne sme presegati 45 dB pri 2 000 Hz za uho s slabšim prevajanjem zvoka.
- nobene nepravilnosti v vestibularnem sistemu;
- kronična govorna motnja (zaradi nujne glasne in jasne izmenjave sporočil) ni dovoljena;
- uporaba slušnih aparatov je dovoljena v posebnih primerih.

1.4 Nosečnost

Nosečnost je v primeru manjše odpornosti ali na podlagi patološkega izvida razlog za začasno prepoved opravljanja dela strojevodje. Uporabljati se morajo zakonske določbe za zaščito nosečih strojevodij.

2. MINIMALNA VSEBINA PREGLEDOV PRED ZAPOSLOTVIJO

2.1 Zdravstveni pregledi

- splošni zdravstveni pregled;
- preverjanje senzoričnih funkcij (vid, sluh, zaznavanje barv);
- preiskava krvi ali urina za ugotovitev morebitne sladkorne bolezni, če je preiskava potrebna za oceno fizične sposobnosti kandidata.
- EKG v mirovanju;
- preverjanje psihotropnih snovi, kot so na primer prepovedane droge ali psihotropna zdravila, ter zlorabe alkohola, ki postavljajo pod vprašaj sposobnost za delo.
- kognitivne sposobnosti: pozornost in koncentracija; pomnjenje, zaznavanje, argumentiranje,
- komunikacija;
- psihomotorične sposobnosti: odzivni čas, koordinacija rok.

2.2 Psihološki pregledi za delo

Psihološki pregledi za delo naj bi pomagali pri zaposlovanju in vodenju kadrov. Kar zadeva vsebino psihološke ocene, je treba pri pregledu ugotoviti, da kandidat ne kaže dokazanih psiholoških pomanjkljivosti za delo, predvsem glede njegove operativne sposobnosti, in nobenih osebnostnih lastnosti, ki bi lahko ogrozile varno izvajanje njegovih nalog.

3. REDNI PREGLEDI PO ZAPOSLOTVI

3.1 Pogostost

Zdravstveni pregledi (fizična sposobnost) se izvajajo vsaj vsaka tri leta do 55. leta starosti, potem pa vsako leto;

Poleg rednih zdravstvenih pregledov mora zdravnik predpisati pogostejše preglede, če to zahteva zdravstveno stanje posameznega člana osebja.

Brez poseganja v člen 16(1) se opravi ustrezen zdravstveni pregled, če se utemeljeno domneva, da imetnik dovoljenja ali spričevala ne izpolnjuje več zdravstvenih zahtev iz poglavja 1 Priloge II.

Fizična sposobnost se preverja redno in po vsaki nesreči pri delu. Zdravnik ali zdravniška služba podjetja se lahko odloči za ustrezen dodaten zdravstveni pregled, zlasti po najmanj 30-dnevnem obdobju bolniške odsotnosti. Delodajalec mora zahtevati, da zdravnik preveri fizično sposobnost strojevodje, če ga je delodajalec moral umakniti iz dela iz varnostnih razlogov.

3.2 Minimalna vsebina rednih zdravstvenih pregledov

Če strojevodja izpolnjuje zahteve pregledov pred zaposlitvijo, morajo redni zdravstveni pregledi obsegati vsaj:

- splošni zdravstveni pregled;
- preverjanje senzoričnih funkcij (vid, sluh, zaznavanje barv);
- preiskava krvi ali urina za ugotavljanje sladkorne bolezni in drugih bolezni na podlagi izvida klinične preiskave;
- testi za ugotavljanje uživanja drog, če obstajajo klinične indikacije.

Strojevodje, starejše od 40 let, morajo opraviti tudi EKG v mirovanju.

PRILOGA III

METODA USPOSABLJANJA

Treba je zagotoviti ustrezno ravnotežje med teoretičnim usposabljanjem (učilnica in predstavitve) in praktičnim usposabljanjem (na delovnem mestu, vožnja z in brez nadzora na tirih, ki so v času izobraževanja za izobraževalne namene zaprti).

Računalniško podprto usposabljanje je sprejemljivo za individualno učenje operativnih pravil, signalizacije itd.

Uporaba simulatorjev sicer ni predpisana, je pa lahko koristna pri usposabljanju strojevodij; simulatorji so posebej koristni pri usposabljanju za neobičajne delovne razmere ali za redko uporabljena pravila. Imajo posebno prednost, ker strojevodjem omogočajo, da se z vajo naučijo reagirati na situacije, za katere v realnosti ni možno usposabljanje. Načeloma se morajo uporabljati simulatorji zadnje generacije.

Pridobivanje znanja o progah naj bi potekalo na način, da strojevodja, ki spoznava progo, to opravi v spremstvu strojevodje, ki določeno progo pozna, na ustreznem številu voženj na tej progi in sicer podnevi in ponoči. Kot alternativno metodo je med drugim možno uporabiti video posnetke, ki prikazujejo progo z vidika strojevodje v vozniki kabini.

PRILOGA IV

SPLOŠNO STROKOVNO ZNANJE IN ZAHTEVE V ZVEZI Z DOVOLJENJEM

Cilji splošnega usposabljanja so:

- pridobitev teoretičnega in praktičnega znanja o železniških tehnologijah, vključno z varnostnimi načeli in filozofijo operativnih predpisov;
- pridobitev teoretičnega in praktičnega znanja o nevarnostih, povezanih z delovanjem železnice, in različnih načinih za njihovo obvladovanje;
- pridobitev teoretičnega in praktičnega znanja o modelih vodenja za enega ali več načinov delovanja železnice;
- pridobitev teoretičnega in praktičnega znanja o vlakih, njihovi sestavi in tehničnih lastnostih, za vlečna vozila, tovarne vagone, potniške vagone in druga vozna sredstva.

Strojevodje morajo še posebej:

- razumeti posebne zahteve za opravljanje poklica strojevodje, pomen tega poklica ter poklicne in osebne zahteve (dolga delovna časa, odsotnost od doma itd),
- uporabljati varnostne predpise za osebe,
- razlikovati vozna sredstva,
- poznati delovne metode in jih natančno uporabiti v praksi,
- poznati referenčne dokumente in navodila (priročnik za postopke in priročnik za proge, kakor je opredeljeno v TSI „Delovanje“, priročnik za strojevodjo, priročnik za okvare itd.),
- usposobiti se za odgovorno ravnanje v varnostno kritičnih situacijah,
- poznati ukrepe za primer nesreč, kjer bi bili udeleženi ljudje,
- poznati nevarnosti, na splošno povezane z železniškim prometom,
- poznati načela prometne varnosti,
- uporabiti osnovna načela elektrotehnike.

PRILOGA V

STROKOVNO ZNANJE O VOZNIH SREDSTVIH IN ZAHTEV ZA SPRIČEVALO

Po opravljenem posebnem usposabljanju o voznihih sredstvih, morajo biti strojevodje sposobni opravljati naslednje naloge.

1. TESTI IN KONTROLE PRED ODHODOM

Strojevodja mora biti sposoben:

- zbrati dokumentacijo in potrebno opremo,
- preveriti zmogljivost vlečnega vozila,
- preveriti podatke, vnesene v dokumentacijo, ki se nahaja na vlečnem vozilu,
- na podlagi navedenih preverjanj in testov zagotoviti, da je vlečno vozilo zmožno vleči vlak in da varnostna oprema deluje,
- pri predaji lokomotive ali na začetku vožnje preveriti razpoložljivost in delovanje predpisane zaščitne in varnostne opreme,
- izvesti morebitna rutinska preventivna vzdrževalna dela.

2. ZNANJE O VOZNIH SREDSTVIH

Za upravljanje lokomotive morajo strojevodje poznati vse kontrolne sisteme in indikatorje, ki jih imajo na voljo, še posebej:

- vlečni sistem,
- zavorni sistem,
- varnostne naprave in naprave za zaščito obratovanja.

Da bi lahko zaznali in locirali nepravilnosti v voznihih sredstvih, jih javili in ugotovili, kaj je potrebno za njihovo odpravo, in v določenih primerih sami sprejeli ukrepe, morajo strojevodje poznati:

- mehanske strukture,
- vlečno odbojno napravo,
- pogon,
- varnostno opremo,
- rezervoarje za gorivo, sistem oskrbe z gorivom, izpušni sistem,
- pomen oznak na notranjem in zunanjem delu voznega sredstva, predvsem simbolov za transport nevarnega blaga,
- sistem za zapis poteka vožnje,
- električne in pnevmatske sisteme,
- tokovni odjemnik in visokonapetostne tokokroge,
- komunikacijsko opremo (radijska povezava vlaka z mestom vodenja in upravljanja prometa itd.),
- vozni red,
- sestavne dele voznih sredstev, njihov namen in posebne sisteme vlečnih vozil, zlasti sistem za ustavljanje vlaka z izpraznitvijo glavnega zavornega voda,
- zavorni sistem,
- dele, specifične za vlečna vozila.
- prenos moči, motorje in menjalnike.

3. TESTIRANJE ZAVOR

Strojevodje morajo biti sposobni:

- pred odhodom preveriti in izračunati zavorno silo vlaka, ki mora ustrezati zavorni moči, določeni za progo in navedeni v dokumentaciji vlaka,
- preveriti delovanje različnih komponent zavornega sistema vlečnega vozila in vlaka, po potrebi pred odhodom, ob zagonu in med vožnjo.

4. NAČIN DELOVANJA IN NAJVEČJA HITROST VLAKA GLEDE NA LASTNOSTI PROGE

Strojevodja mora biti sposoben:

- seznaniti se s podatki, ki so mu bili posredovani pred odhodom,
- določiti način vožnje in največjo hitrost vlaka na osnovi spremenljivk, kot so na primer omejitve hitrosti, vremenske razmere ali morebitne spremembe v signalizaciji.

5. UPRAVLJANJE VLAKA NA NAČIN, KI NE POŠKODUJE NAPRAV ALI VOZIL

Strojevodja mora biti sposoben:

- uporabljati vse razpoložljive kontrolne sisteme v skladu z veljavnimi pravili,
- speljati vlak ob upoštevanju omejitev glede adhezijskih pogojev in moči,
- uporabljati zavore za upočasnitev in ustavljanje ob upoštevanju voznih sredstev in naprav.

6. MOTNJE

Strojevodja mora:

- biti sposoben zaznati neobičajne dogodke v zvezi z obnašanjem vlaka,
- biti sposoben pregledati vlak in ugotoviti znake motenj, razlikovati med njimi in ustrezno reagirati glede na njihovo relativno pomembnost ter jih poskušati odpraviti, pri čemer ima vedno prednost varnost železniškega prometa in ljudi,
- poznati razpoložljiva varnostna in komunikacijska sredstva.

7. NEZGODE IN NESREČE PRI DELOVANJU, POŽARI IN NESREČE, V KATERIH SO UDELEŽENI LJUDJE

Strojevodja mora:

- biti sposoben sprejeti ukrepe za varovanje vlaka in poklicati pomoč v primeru nesreče, v kateri so udeleženi potniki na vlakcu,
- biti sposoben ugotoviti, ali vlak prevaža nevarno blago in ga določiti na podlagi dokumentacije vlaka in oznak nevarnih snovi na vagonih.
- poznati postopke o evakuaciji vlaka v sili.

8. POGOJI ZA NADALJNJO VOŽNJO PO NEZGODI, V KATERI SO BILA UDELEŽENA VOZNA SREDSTVA

Po nezgodi morajo biti strojevodje sposobni oceniti, ali in pod katerimi pogoji lahko vozilo nadaljuje vožnjo, tako da upravljavca železniške infrastrukture o teh pogojih čimprej obvestijo.

Strojevodje morajo biti sposobni oceniti, ali je pred nadaljevanjem vožnje potrebna strokovna ocena.

9. MIROVANJE VLAKA

Strojevodje morajo biti sposobni sprejemati ukrepe, s katerimi tudi v najbolj težkih razmerah preprečijo nepričakovan utek ali premik vlaka ali njegovega dela.

Poleg tega morajo strojevodje poznati ukrepe, s katerimi lahko zaustavijo vlak ali del vlaka, če se je ta začel nepričakovano premikati.

PRILOGA VI

STROKOVNO ZNANJE O ŽELEZNIŠKI INFRASTRUKTURI IN ZAHTEV V ZVEZI S SPRIČEVALI

Znanje o železniški infrastrukturi

1. TESTIRANJE ZAVOR

Strojvodja mora biti pred odhodom sposoben preveriti in izračunati, ali zavorna moč vlaka ustreza zavorni sili, določeni za progo in navedeni v dokumentaciji vozila.

2. NAČIN DELOVANJA IN NAJVEČJA HITROST VLAKA GLEDE NA LASTNOSTI PROGE

Strojvodja mora biti sposoben:

- seznaniti se s podatki, ki so mu bili posredovani, npr. omejitve hitrosti ali morebitne spremembe v signalizaciji;
- določiti način vožnje in največjo hitrost vlaka glede na lastnosti proge.

3. POZNAVANJE PROGE

Strojvodja mora biti sposoben predvideti težave in ustrezno reagirati v skladu z varnostjo in drugimi nalogami, kot so npr. točnost in gospodarski vidiki. Zato mora dobro poznati železniške proge in naprave na progah ter na morebitnih dogovorjenih alternativnih progah.

Pomembni so naslednji vidiki:

- pogoji vožnje (spremembe tira, enotirni promet itd.),
- kontrola proge z uporabo ustrezne dokumentacije,
- določitev tirov, ki jih je mogoče uporabiti za dano vrsto vleke,
- veljavni prometni predpisi in pomen signalizacije,
- režim vodenja prometa,
- sistem zapiranja železniške proge in pripadajoči predpisi,
- imena in lego postaj ter prepoznavanje postaj in postavljalnic od daleč zaradi ustrezne prilagoditve hitrosti,
- prikaz prehodov med sistemi delovanja ali sistemi za oskrbo z električno energijo,
- omejitve hitrosti za različne kategorije vlakov,
- topografske značilnosti,
- posebni pogoji zaviranja, npr. pogoji, ki veljajo za proge z velikim naklonom,
- operativne posebnosti: posebni signali, znaki, pogoji za odhod itd.

4. VARNOSTNI PREDPISI

Strojvodja mora biti sposoben:

- speljati vlak šele, ko so izpolnjeni vsi predpisani pogoji (vozni red, ukaz ali signal za odhod, po potrebi delovanje signalov itd.),
- opazovati signale na progi ali v vozniški kabini, jih nemudoma in brez napak prepoznati ter ustrezno ukrepati,
- varno upravljati vlak v posebnih razmerah in upoštevati naloge, ki so v zvezi z varnostjo: posebni načini vožnje, če se to zahteva, začasna počasna vožnja, vožnja v nasprotno smer, dovoljenje za nadaljevanje vožnje v nevarnih razmerah, vožnja mimo signala za ustavitev, menjava smeri vožnje, vožnja skozi območja gradbišč itd.
- spoštovati načrtovane ali dodatne ustavitve in v času ustavitve po potrebi izvesti dodatne postopke za varnost potnikov, še posebej odpiranje in zapiranje vrat.

5. UPRAVLJANJE VLAKA

Strojvodja mora biti sposoben:

- določiti položaj vlaka na progi v vsakem trenutku,
- uporabljati zavore za upočasnitev in ustavljanje ob upoštevanju vozniških sredstev in naprav,
- prilagoditi hitrost vlaka voznemu redu in morebitnim navodilom o varčevanju z energijo, pri čemer mora upoštevati lastnosti vlečnega vozila, vlaka, proge in okolja.

6. MOTNJE

Strojevodja mora biti sposoben:

- prepoznati neobičajne dogodke v zvezi z železniško infrastrukturo in okoljem, kolikor to pač dopušča upravljanje vlaka: signali, tiri, oskrba z energijo, železniški prehodi, okolica tirov, preostali promet,
- oceniti oddaljenost ovir,
- upravljavca železniške infrastrukture čimprej obvestiti o mestu in vrsti opažene motnje ter se prepričati, da je ta pravilno razumel informacijo,
- ob upoštevanju železniške infrastrukture zagotoviti ali sprejeti ukrepe za zagotovitev varnosti prometa in ljudi, kadarkoli je to potrebno.

7. NEZGODE IN NESREČE PRI DELOVANJU, POŽARI IN NESREČE, V KATERIH SO UDELEŽENI LJUDJE

Strojevodja mora biti sposoben:

- sprejeti ukrepe za zaščito vlaka in poklicati pomoč v primeru nesreče, v kateri so udeleženi ljudje,
- odločiti mesto ustavitve vlaka v primeru požara in po potrebi olajšati evakuacijo potnikov,
- če sam ne more pogasiti požara, čimprej posredovati koristne informacije o požaru,
- čimprej obvestiti upravljavca železniške infrastrukture o teh razmerah,
- oceniti ali in pod katerimi pogoji lahko vlak glede na stanje železniške infrastrukture nadaljuje vožnjo.

8. JEZIKOVNA PREVERJANJA

Strojevodje, ki morajo komunicirati z upravljavcem železniške infrastrukture o ključnih varnostnih vprašanjih, morajo imeti znanje jezika, ki ga določi pristojni upravljavec železniške infrastrukture. Njihovo znanje jezika jim mora omogočati aktivno in učinkovito sporazumevanje v rutinskih, težkih in izrednih razmerah.

Sposobni morajo biti uporabljati sporočila in komunikacijske metode, opredeljene v TSI „Delovanje“. Strojevodje morajo biti sposobni za sporazumevanje, ki ustreza stopnji 3 naslednje tabele:

Jezikovna in komunikacijska raven

Sposobnost ustnega izražanja v določenem jeziku lahko razdelimo v pet stopenj:

Stopnja	Opis
5	— sposobnost prilagoditve načina izražanja vsakemu sogovorniku — sposobnost zagovarjanja določenega stališča — sposobnost pogajanja — sposobnost prepričevanja — sposobnost svetovanja
4	— sposobnost obvladovanja popolnoma nepredvidljivih situacij — sposobnost domnevanja — sposobnost izražanja utemeljenega stališča
3	— sposobnost obvladovanja praktičnih situacij z nepredvidljivim dejavnikom — sposobnost opisovanja — sposobnost nadaljevanja preprostega pogovora
2	— sposobnost obvladovanja enostavnih praktičnih situacij — sposobnost postavljanja vprašanj — sposobnost odgovarjanja na vprašanja
1	— sposobnost pogovarjanja s pomočjo na pamet naučenih stavkov

PRILOGA VII

POGOSTOST PREVERJANJA

Minimalna pogostost rednih preverjanj je naslednja:

- (a) jezikovno znanje (samo za tiste, ki se morajo sporazumevati v tujem jeziku): vsaka tri leta ali po vsaki odsotnosti dlje od enega leta;
 - (b) znanje o infrastrukturi (vključno z znanjem o progah ter operativnih predpisih): vsaka tri leta ali po vsaki odsotnosti z določene proge, ki je daljša od enega leta;
 - (c) znanje o voznih sredstvih: vsaka tri leta.
-

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je predlog direktive o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti, predložila 3. marca 2004 kot enega izmed štirih predlogov v okviru Tretjega železniškega paketa ⁽¹⁾.

Evropski parlament je svoje mnenje izglasoval na prvi obravnavi, 28. septembra 2005.

Svet je 14. septembra 2006 sprejel skupno stališče v skladu s členom 251 Pogodbe.

Pri svojem delu je Svet upošteval tudi mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾ in Odbora regij ⁽³⁾.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

1. Splošno

Pogajanja o izdaji spričeval vlakovnemu osebju so potekala v okviru politike, načrtane v Beli knjigi Komisije o evropski prometni politiki za leto 2010 ⁽⁴⁾ ter v prvem in drugem železniškem paketu. Komisija je v Beli knjigi izpostavila, da potrebujemo „strojevodje, ki bi lahko vozili kjerkoli po vseevropskem omrežju“. Prvi in drugi železniški paket podrobno določata dostop do železniške infrastrukture, interoperabilnost in varnost v železniškem prometu tako na državni kot evropski ravni; s tem zagotavljata okvir, na podlagi katerega naj bi se odprl trg storitev za prevoz blaga in mednarodnega prevoza potnikov.

Glede na odpiranje trga je postalo očitno, da je treba sprejeti skupne določbe o izdajanju spričeval strojevodjem, kar bi omogočilo njihovo interoperabilnost in zagotovilo pogoje za prosti pretok delavcev v sektorju železniškega prometa.

Skupno stališče, ki ga je sprejel Svet, določa pogoje in postopke za izdajanje spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake v železniškem omrežju Skupnosti. V njem so opredeljene naloge pristojnih oblasti v državah članicah, strojevodij in drugih interesnih skupin v tem sektorju, zlasti prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev železniške infrastrukture in izobraževalnih ustanov. Predlog določa tudi minimalne zahteve glede telesnega in duševnega zdravja, obveznih rednih pregledov in opis spretnosti in znanja strojevodij. Osnutek direktive se bo uporabljal samo za strojevodje. Za drugo vlakovno osebje na lokomotivah in vlakih, ki neposredno ali posredno sodeluje pri vožnji in/ali drugih nalogah, pomembnih za varnost, se te določbe ne bodo uporabljale. Vsebuje tudi poseben postopek za začasno oprostitev iz obsega področja te direktive, in sicer za domače strojevodje, ki vozijo samo znotraj meja držav članic.

2. Ključna vprašanja zadevne politike

(i) Izključitev drugega osebja

Komisija je v predlogu predvidela obseg področja uporabe, ki zajema izdajo spričeval strojevodjem in članom drugega vlakovnega osebja na lokomotivah in vlakih, ki neposredno ali posredno sodeluje pri vožnji in/ali drugih nalogah, pomembnih za varnost. „Drugo osebje“ je bilo vključeno na podlagi prizadevanj Komisije v okviru pogajanj v zvezi z drugim železniškim paketom ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Ostali trije zakonodajni predlogi so:

- Uredba o pravicah in dolžnostih za potnike v mednarodnem železniškem prometu (dok. 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
- Uredba o zahtevah kakovosti storitev železniškega tovornega prometa (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- Direktiva o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti (dok. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ UL C 221, 9.9.2005, str. 20.

⁽³⁾ UL C 71, 22.3.2005, str. 26.

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

⁽⁵⁾ Glej Direktivo 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnici) (UL L 220, 21.6.2004, str. 16–31 (uvodna izjava 21)).

Svet je temeljito preučil mnenje Evropskega parlamenta po prvi obravnavi, v katerem se predlaga, naj bo vlakovno osebje zajeto v obseg področja uporabe osnutka direktive, v členu 27 pa naj se doda mehanizem za izdajanje spričeval.

Kljub temu je Svet v skupnem stališču področje uporabe Direktive omejil na strojevodje. Svet sicer ne nasprotuje, da bi se spričevala načeloma izdajala tudi „drugim članom osebja“, a meni, da je še preuranjeno do te mere razširiti obseg področja uporabe, saj še ni znano, katere člane osebja bi ta kategorija zajela niti kakšne naloge naj bi opravljali. Zato se je v osnutek direktive vključila določba, ki Evropsko železniško agencijo pooblašča, naj pripravi poročilo, ki bi opredelilo profil in naloge navedenega drugega osebja. To poročilo se predloži dve leti po začetku veljavnosti te direktive (glej člen 27).

Svet je vključil tudi posebno določbo o zagotavljanju prostega prometa tovornih vlakov na ozemlju celotne Evropske unije (glej člen 2(2)).

(ii) *Izdaja spričeval „domačim voznikom“*

Glede na predlog Komisije je Svet odločil, da se določbe tega osnutka direktive uporabljajo za vse strojevodje znotraj Skupnosti. To pomeni, da so v področje uporabe zajeti tudi domači strojevodje, ki vozijo le znotraj meja zadevne države članice.

Vendar je Svet določil, da lahko država članica Komisijo zaprosi, naj Evropska železniška agencija izvede analizo stroškov in koristi uporabe določb v zadevni direktivi za strojevodje, ki vozijo izključno po progah na območju te države članice. Če ta analiza pokaže, da so stroški uporabe določb te direktive za te strojevodje večji od koristi, se Komisija odloči v šestih mesecih po predložitvi rezultatov te analize stroškov in koristi. Odločitev Komisije, temelječa na tej analizi, lahko ima za posledico, da Direktive na ozemlju zadevne države članice ni treba uporabljati za domače strojevodje za obdobje do 10 let. Po potrebi se lahko v skladu s podobnim postopkom odobri novo obdobje oprostitve (glej člen 36(5)).

Evropski parlament ima glede navedenega podobno stališče kot Svet in je v drugem delu svoje spremembe 40 sprejel podoben postopek.

(iii) *Postopno uvajanje*

V predlogu Komisije se predlaga obdobje postopnega uvajanja v treh fazah med leti 2006 in 2015.

Evropski parlament je v mnenju po prvi obravnavi (prvi del spremembe 40) sledil pristopu Komisije, a se odločil datume preložiti za leto naprej.

Svet se v skupnem stališču načeloma drži pristopa Komisije v treh fazah, a ne določa datumov za posamezne faze. Postopek uvajanja (dostava „novih“ dovoljenj in/ali spričeval v skladu s to direktivo), ki se je sprejel v Svetu, je sledeč:

začenši z dnem vzpostavitve potrebnih nacionalnih registrov:

1. po enem letu: se uporablja za nove voznike, dejavne v storitvah čezmejnega prometa, notranjega prometa ali tovornega prometa v drugi državi članici ali pa v več državah članicah, in za voznike, ki so že delali na navedenih področjih storitev, a potrebujejo novo dovoljenje ali spričevalo;
2. po treh letih: se uporablja za vse voznike, ki potrebujejo novo dovoljenje ali spričevalo;
3. po osmih letih: se uporablja za vse voznike.

Spremljajoči ukrep v členu 36(3) strojevodjem omogoča, da lahko še nadalje vozijo na podlagi obstoječih poklicnih dovoljenj, dokler se ne začnejo uporabljati določbe iz člena 36(2) a), b) ali c).

III. SPREMEMBE S STRANI EVROPSKEGA PARLAMENTA

Svet je lahko v celoti sprejel spremembe 27, 36 in 44 Evropskega parlamenta; ni pa sprejel sprememb 7, 9, 11, 34, 35 in 40 (prvi del), kot navedeno zgoraj. Strinjal se je, da se glede sprememb 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 in 45 ohrani pristop Evropske komisije in se jih zavrne. Spremembe 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (drugi del), 41, 42, 43, 46 in 47 pa so podobne skupnemu stališču Sveta ali blizu načelu, v smislu katerega je oblikovan.

IV. ZAKLJUČEK

Svet je pri oblikovanju skupnega stališča v celoti upošteval predlog Komisije in mnenje Evropskega parlamenta po prvi obravnavi. Ob upoštevanju sprememb, ki jih je predlagal Evropski parlament, je Svet prepričan, da je precejšnje število sprememb v celoti, delno ali načeloma že zajeto v skupnem stališču.

Svet pa glede dveh glavnih spornih točk, tj. zajetja vlakovnega osebja v področje uporabe osnutka Direktive in časovnega razporeda oz. datumov glede izvajanja, meni, da so njegove rešitve teh vprašanj uravnotežene in ustrezne.

SKUPNO STALIŠČE (ES) ŠT. 22/2006,
ki ga je sprejel Svet dne 25. septembra 2006
z namenom sprejetja Uredbe (ES) št. .../2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o pravu, ki
se uporablja za nepogodbene obveznosti („Rim II“)

(2006/C 289 E/04)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter zlasti členov 61(c) in 67 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Skupnost si je zadala cilj ohranяти in razvijati območje svobode, varnosti in pravice. Za postopno vzpostavitev takšnega območja bi morala Skupnost sprejeti ukrepe, povezane s pravosodnim sodelovanjem v civilnih zadevah s čezmejnimi posledicami, in sicer v obsegu, v kakršnem so potrebni za pravilno delovanje notranjega trga.
- (2) V skladu s členom 65(b) Pogodbe so med temi ukrepi tudi tisti, ki spodbujajo združljivost predpisov, ki se uporabljajo v državah članicah glede kolizije zakonov in sporov o pristojnosti.
- (3) Na zasedanju v Tampereju dne 15. in 16. oktobra 1999 je Evropski svet potrdil načelo vzajemnega priznavanja sodb in drugih odločb pravosodnih organov kot temelj pravosodnega sodelovanja v civilnih zadevah ter pozval Svet in Komisijo, naj sprejmeta program ukrepov za izvajanje navedenega načela.
- (4) Svet je dne 30. novembra 2000 sprejel skupni program ukrepov Komisije in Sveta za izvajanje načela vzajemnega priznavanja odločb v civilnih in gospodarskih zadevah ⁽³⁾. Program ukrepe za usklajevanje predpisov glede kolizije zakonov opredeljuje kot ukrepe, ki olajšujejo vzajemno priznavanje sodb.

(5) S Haaškim programom ⁽⁴⁾, sprejetim dne 5. novembra 2004, je Evropski svet pozval k aktivnemu nadaljevanju dela v zvezi s predpisi glede kolizije zakonov v zvezi z nepogodbenimi obveznostmi („Rim II“).

(6) Pravilno delovanje notranjega trga zaradi večje predvidljivosti izida pravde, pravne varnosti ter prostega pretoka sodnih odločb zahteva, da predpisi držav članic glede kolizije zakonov določajo uporabo istega nacionalnega zakona ne glede na državo sodišča, kjer je vložena tožba.

(7) Materialno področje uporabe in določbe te uredbe bi morale biti skladni z Uredbo Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah ⁽⁵⁾ („Bruselj I“) in Rimsko konvencijo o pravu, ki se uporablja za pogodbene obveznosti ⁽⁶⁾.

(8) Ta uredba bi se morala uporabljati ne glede na vrsto sodišča, ki obravnava postopek.

(9) Zahtevki, nastali zaradi „acta iure imperii“, bi morali vključevati zahteve zoper uradnike, ki delujejo v imenu države in odgovornost za dejanja državnih organov, vključno z odgovornostjo javno imenovanih uslužbencev. Zato bi bilo treba te zadeve izvzeti iz področja uporabe te uredbe.

(10) Družinska razmerja zajemajo starševstvo, zakonsko zvezo, svaštvo in sorodstvo v stranski vrsti. Sklicevanje v členu 1(2) na razmerja, ki imajo primerljiv učinek kot zakonska zveza in druga družinska razmerja, naj se razlagajo v skladu s pravom države članice, v kateri je sodišče, ki obravnava postopek.

(11) Pojem nepogodbene obveznosti se v državah članicah razlikuje. Zato bi se morala za namene te uredbe izraz nepogodbena obveznost razumeti kot avtonomen pojem.

⁽¹⁾ UL C 241, 28.9.2004, str. 1.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 6. julija 2005 (UL C 157 E, 6.7.2006, str. 371), Skupno stališče Sveta z dne... (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Stališče Evropskega parlamenta z dne... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽³⁾ UL C 12, 15.1.2001, str. 1.

⁽⁴⁾ UL C 53, 3.3.2005, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 12, 16.1.2001, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2245/2004 (UL L 381, 28.12.2004, str. 10).

⁽⁶⁾ UL C 27, 26.1.1998, str. 34.

- (12) Enotna pravila, uporabljena ne glede na pravo, katerega uporabo določajo, lahko omogočijo preprečevanje izkrivljanja konkurence med pravnima strankama Skupnosti.
- (13) Načelo *lex loci delicti commissi* pomeni temeljno rešitev v zvezi z nepogodbenimi obveznostmi v skoraj vseh državah članicah, vendar je praktična uporaba tega načela v primeru razpršenosti dejavnikov primera na več držav lahko različna. Takšno stanje ogroža pravno varnost.
- (14) Enotna pravila izboljšajo predvidljivost sodnih odločb in zagotovijo razumno ravnotežje med interesi osebe, za katero se zatrjuje, da nosi odgovornost in osebe, ki je utrpela škodo. Povezava z državo, v kateri je neposredna škoda nastala (*lex loci damni*), vzpostavi pravično ravnotežje med interesi osebe, za katero se zatrjuje, da nosi odgovornost in osebe, ki je utrpela škodo, in tudi odraža sodoben pristop k civilnopravni odgovornosti in k razvoju sistemov objektivne odgovornosti.
- (15) Pravo, ki se uporablja, bi se moralo določiti na podlagi tega, kje je nastala škoda, ne glede na državo ali države, v katerih lahko pride do posrednih posledic. Zato bi morala biti v primerih telesne poškodbe ali materialne škode na premoženju, država, v kateri je nastala škoda, tista država, v kateri je prišlo do telesne poškodbe ali kjer je nastala materialna škoda na premoženju.
- (16) Splošno pravilo iz te uredbe je „*lex loci damni*“ iz člena 4(1). Izjema od tega splošnega načela je člen 4(2), saj vzpostavlja posebno povezavo, kadar imata stranki običajno prebivališče v isti državi. Določbo člena 4(3) bi bilo treba razumeti kot „odstopno klavzulo“ glede na člen 4(1) in (2), kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je škodno dejanje očitno v tesnejši zvezi z drugo državo.
- (17) Treba bi bilo določiti posebna pravila za primere posebnih škodnih dejanj, kjer splošno pravilo ne omogoča razumnega ravnotežja med zadevnimi interesi.
- (18) V zvezi z odgovornostjo za izdelke naj bi predpis glede kolizije zakonov upošteval cilje pravične razdelitve tveganja, ki je del sodobne družbe z visoko razvito tehnologijo, varovanja zdravja potrošnikov, spodbujanja inovacij, zagotavljanja neizkrivljene konkurence in poenostavitve trgovine. Uravnotežena rešitev v zvezi s temi cilji je vzpostavitev kaskadnega sistema povezovanja dejavnikov skupaj s klavzulo predvidljivosti. Prvi dejavnik, ki ga je treba upoštevati, je pravo države, v kateri je imela oseba, ki je utrpela škodo, v času nastale škode običajno prebivališče, če se je izdelek tržil v tej državi. Drugi elementi v kaskadnem sistemu se sprožijo, če se izdelek ni tržil v tej državi, brez poseganja v člen 4(2) in v možnost izrazito tesnejše povezave z drugo državo.
- (19) Posebno pravilo iz člena 6 ni izjema od splošnega pravila iz člena 4(1), ampak zgolj njegovo pojasnilo. Glede nelojalne konkurence bi moral predpis glede kolizije zakonov varovati konkurente, potrošnike in splošno javnost ter zagotavljati pravilno delovanje tržnega gospodarstva. Povezava s pravom države, v kateri so razmerja med konkurenti ali skupni interesi potrošnikov prizadeti ali bi lahko bili prizadeti, je na splošno v skladu s temi cilji.
- (20) Nepogodbene obveznosti, nastale zaradi omejevanja konkurence iz člena 6(3), bi morale zajemati kršitve tako nacionalnega konkurenčnega prava kot konkurenčnega prava Skupnosti. Pravo, ki se uporablja za takšne nepogodbene obveznosti, bi moralo biti pravo države, na katere trgu ima omejitvev učinek ali bi ga lahko imela, pod pogojem, da je učinek neposreden in bistven. Kjer škoda nastane v več kot eni državi, naj se uporaba katerega koli prava teh držav omeji na škodo povzročeno v tej državi.
- (21) Med primere zadev, ki so zajete v členu 6(3), sodijo prepoved sporazumov med podjetji, sklepi podjetniških združenj in usklajena ravnanja, ki bi lahko vplivali na trgovino med državami članicami in katerih cilj ali posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence v državi članici ali na notranjem trgu, kakor tudi prepoved zlorabe prevladujočega položaja v državi članici ali na notranjem trgu.
- (22) Glede okoljske škode, člen 174 Pogodbe, ki določa, da bi bilo treba doseči visoko raven varstva, ki temelji na previdnostnem načelu in načelih, da bi bilo treba delovati preventivno, da je treba okoljsko škodo prednostno odpravljati pri viru in da mora plačati povzročitelj obremenitve, popolnoma opravičuje uporabo načela diskriminacije v korist osebe, ki je utrpela škodo. Vprašanje, kdaj lahko oseba, ki zahteva odškodnino, izbira pravo, ki naj se uporabi, bi bilo treba določiti v skladu s pravom države članice, v kateri je sodišče, kjer poteka postopek.
- (23) Glede kršitev pravic intelektualne lastnine bi bilo treba ohraniti splošno priznano načelo *lex loci protectionis*. Za namene te uredbe bi bilo treba izraz „pravice intelektualne lastnine“ razlagati v pomenu, na primer, avtorske pravice, sorodne pravice, pravice *sui generis* za varstvo zbirke podatkov ter pravice industrijske lastnine.
- (24) Točna vsebina pojma delovanja delavcev in delodajalcev, kot je stavka ali izprtje, se v državah članicah razlikuje in je urejena v skladu z notranjimi predpisi vsake države

članice. Zaradi tega ta uredba temelji na splošnem načelu, da se uporablja pravo države, v kateri je prišlo do takega delovanja delavcev in delodajalcev, s ciljem, da se zaščitijo njihove pravice in obveznosti.

- (25) Posebno pravilo o delovanju delavcev in delodajalcev iz člena 9 ne posega v pogoje v zvezi z izvedbo takega delovanja v skladu z nacionalno zakonodajo ter ne posega v pravni status predstavniških organizacij delavcev ali sindikatov, kakor je predvideno v nacionalni zakonodaji držav članic.
- (26) Treba bi bilo predvideti posebna pravila za primere, kjer škodo povzroči dejanje, ki ni škodno dejanje, na primer neupravičena obogatitev, negotiorum gestio in culpa in contrahendo.
- (27) Culpa in contrahendo je za namene te uredbe avtonomen pojem, za katerega ni nujno, da se razlaga v okviru pomena, ki ga ima v nacionalnem pravu. Vključeval naj bi kršitev dolžnosti razkritja in prekinitev pogodbenih pogajanj. Člen 12 zajema le nepogodbene obveznosti, ki predstavljajo neposredno povezavo z dejanji pred sklenitvijo pogodbe. To pomeni, da se uporabljajo člen 4 ali druge ustrezne določbe te uredbe, če oseba med pogajanjem o pogodbi utrpí telesno poškodbo.
- (28) Strankama bi bilo treba dovoliti, da se lahko izrecno odločita, katero pravo se bo uporabljalo za nepogodbene obveznosti, da se tako spoštujejo nameni strank in okrepi pravna varnost. Primerno bi bilo zaščititi šibkejšo stranko, tako da se ta izbira omeji z določenimi pogoji.
- (29) Upoštevanje javnega interesa upravičuje, da lahko sodišča držav članic v izjemnih okoliščinah uporabijo izjeme na podlagi javnega reda in prevladujočih obveznih določb.
- (30) Prizadevanje za razumno ravnotežje med strankama zahteva, da se, kolikor je to primerno, upoštevajo pravila o varnosti in ravnanju, ki veljajo v državi, v kateri je bilo povzročeno škodno dejanje, četudi se za nepogodbeno obveznost uporablja drugo pravo. Izraz „pravila o varnosti in ravnanju“ bi bilo treba razumeti tako, da se nanaša na vse predpise, ki so v kakršni koli povezavi z varnostjo in ravnanjem, vključno na primer s predpisi o varnosti v cestnem prometu v primeru nesreče.
- (31) Treba bi se bilo izogibati stanju, ko so predpisi glede kolizije zakonov razpršeni med več instrumenti ter obstoju razlik med temi predpisi. Vendar pa ta uredba ne izključuje možnosti vključitve predpisov glede kolizije zakonov v okviru nepogodbenih obveznosti v predpise Skupnosti v zvezi s posebnimi zadevami.

Ta uredba ne sme vplivati na uporabo drugih instrumentov, ki opredeljujejo določbe, katerih namen je spodbujati pravilno delovanje notranjega trga, če se te določbe ne morejo uporabljati skupaj s pravom, določenim s pravili te uredbe.

- (32) Zaradi spoštovanja mednarodnih obveznosti, ki so jih prevzele države članice, ta uredba ne sme vplivati na mednarodne konvencije, katerih pogodbenice so ena ali več držav članic v času, ko se sprejme ta uredba. Komisija bi morala za zagotovitev lažje dostopnosti veljavnih pravil na podlagi informacij, ki jih predložijo države članice, objaviti seznam zadevnih konvencij v Uradnem listu Evropske unije.
- (33) Komisija bo Evropskemu parlamentu in Svetu predložila predlog v zvezi s postopki in pogoji, v skladu s katerimi bi se lahko države članice v svojem imenu v posameznih in izjemnih primerih v zvezi s sektorskimi zadevami pogajale in sklenile sporazume s tretjimi državami, ki bi vsebovali določbe o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti.
- (34) Ker države članice ne morejo v zadostni meri doseči cilja te uredbe, ampak ga je mogoče zaradi obsega in učinkov uredbe bolje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je navedeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz istega člena, ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseg navedenega cilja.
- (35) V skladu s členom 3 Protokola o stališču Združenega kraljestva in Irske, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti, sta Združeno kraljestvo in Irska sporočila željo, da bi sodelovala pri sprejetju in uporabi te uredbe.
- (36) V skladu s členoma 1 in 2 Protokola o stališču Danske, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti, Danska ne sodeluje pri sprejemanju te uredbe, ki zato zanjo ni zavezujoča in se zanjo ne uporablja —

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

PODROČJE UPORABE

Člen 1

Vsebinsko področje uporabe

1. Ta uredba se v primeru kolizije zakonov uporablja za nepogodbene obveznosti v civilnih in trgovinskih zadevah. Ne

uporablja se zlasti za dohodkovne, carinske ali upravne zadeve, kot tudi ne za odgovornost države glede dejanj in opustitev pri izvajanju državne oblasti („*acta iure imperii*“).

2. Iz področja uporabe te uredbe so izvzete:

- (a) nepogodbene obveznosti, nastale zaradi družinskih razmerij in razmerij, ki imajo po pravu, ki se uporablja za taka razmerja, primerljiv učinek, vključno s preživalskimi obveznostmi;
- (b) nepogodbene obveznosti, nastale zaradi premoženjskega stanja zakoncev, premoženjskega stanja partnerskih zvez, ki imajo po pravu, ki se uporablja za te zveze, primerljiv učinek kot zakonska zveza, oporoke in dedovanja;
- (c) nepogodbene obveznosti, nastale zaradi menic, čekov in zadolžnic ter drugih prenosljivih vrednostnih papirjev, kolikor obveznosti iz teh drugih prenosljivih vrednostnih papirjev izvirajo iz njihove prenosljive narave;
- (d) nepogodbene obveznosti, nastale zaradi prava družb in drugih fizičnih ali pravnih oseb glede zadev, kot je ustanovitev, z registracijo ali kako drugače, pravna sposobnost, notranja organizacija ali likvidacija družb in drugih fizičnih ali pravnih oseb, osebna odgovornost uradnikov in članov organov kot takih za obveznosti družb ter pravnih in fizičnih oseb, kot tudi osebna odgovornost revizorjev družbe ali njenih članov pri obveznih revizijah računovodskih dokumentov;
- (e) nepogodbene obveznosti, nastale zaradi razmerij med ustanovitelji, skrbniki in upravičenci prostovoljno ustanovljenega sklada;
- (f) nepogodbene obveznosti zaradi jedrske škode;
- (g) nepogodbene obveznosti, nastale zaradi kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic, vključno z obrekovanjem.

3. Ta uredba se ne uporablja za dokaze in postopke, brez poseganja v člena 21 in 22.

4. V tej uredbi „država članica“ pomeni vse države članice, razen Danske.

Člen 2

Nepogodbene obveznosti

1. Za namene te uredbe, škoda zajema vse posledice, ki so nastale zaradi škodnih dejanj, neupravičene obogatitve, negotiorum gestio ali culpa in contrahendo.
2. Ta uredba se uporablja tudi za nepogodbene obveznosti, za katere je verjetno, da bodo nastale.
3. Vsak sklic v tej uredbi na:

- (a) dogodek, ki je povzročil škodo, zajema dogodke, ki povzročijo škodo in za katere je verjetno, da se bodo zgodili; in
- (b) škodo, vključuje škodo, za katero je verjetno, da se bo zgodila.

Člen 3

Splošna uporaba

Pravo, opredeljeno v tej uredbi, se uporablja tudi, če ni pravo države članice.

POGLAVJE II

ŠKODNA DEJANJA

Člen 4

Splošno pravilo

1. Če v tej uredbi ni drugače določeno, je pravo, ki se uporablja za nepogodbeno obveznost, nastalo iz škodnega dejanja, pravo države, v kateri škoda nastane, ne glede na državo, v kateri se je zgodil dogodek, ki je povzročil nastalo škodo, in ne glede na državo ali države, v kateri so nastale posredne posledice.
2. Vendar, kadar imata oseba, za katero zatrjuje, da nosi odgovornost in oseba, ki je utrpela škodo, ob nastanku škode običajno prebivališče v isti državi, se uporablja pravo te države.
3. Kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je škodno dejanje očitno v tesnejši zvezi z drugo državo kot z državo iz odstavkov 1 ali 2, se uporablja pravo druge države. Očitno tesnejša zveza z drugo državo bi lahko temeljila zlasti na že obstoječih razmerjih med strankama, kot je na primer pogodba, ki je tesno povezana z zadevnim škodnim dejanjem.

Člen 5

Odgovornost za izdelke

1. Brez poseganja v člen 4(2) je pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti, nastale zaradi škode, ki so jo povzročili izdelki z napako, naslednje:
 - (a) pravo države, kjer je imela oseba, ki je utrpela škodo, v času nastale škode običajno prebivališče, če se je izdelek tržil v tej državi; ali, če to ni mogoče,
 - (b) pravo države, v kateri je bil izdelek kupljen, če se je izdelek tržil v tej državi; ali, če to ni mogoče,
 - (c) pravo države, v kateri je nastala škoda, če se je izdelek tržil v tej državi.

Vendar pa je pravo, ki se uporablja, pravo države, v kateri ima oseba, za katero se zatrjuje, da je odgovorna, običajno prebivališče, če ta oseba v razumnih okvirih ni mogla predvideti trženja izdelka ali izdelka iste vrste v državi, kjer se uporablja pravo iz (a), (b) ali (c).

2. Kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je škodno dejanje očitno v tesnejši zvezi z drugo državo kot z državo iz odstavka 1, se uporablja pravo druge države. Očitno tesnejša zveza z drugo državo bi lahko temeljila zlasti na že obstoječih razmerjih med strankama, kot denimo pogodba, ki je tesno povezana z zadevnim škodnim dejanjem.

Člen 6

Nelojalna konkurenca in akti, ki omejujejo svobodno konkurenco

1. Pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti, nastale zaradi nelojalne konkurence, je pravo države, v kateri je konkurenca ali skupni interes potrošnikov prizadet ali bi bil lahko prizadet.

2. Kadar dejanje nelojalne konkurence prizadene izključno interes posebnega konkurenta, se uporablja člen 4.

3. Pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti, nastale zaradi omejevanja konkurence, je pravo države, na katere trgu ima omejitev učinek ali je verjetno, da ga bo imela.

4. Od prava, ki se uporablja na podlagi tega člena, ni mogoče odstopati s sporazumom v skladu s členom 14.

Člen 7

Okoljska škoda

Pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti, nastale zaradi okoljske škode ali škode, povzročene osebam ali premoženju, kot posledica take škode, je pravo, ki se določi ob uporabi člena 4(1), razen če se oseba, ki zahteva odškodnino za škodo, odloči, da se za zahtevek uporablja pravo države, v kateri se je zgodil dogodek, ki je povzročil škodo.

Člen 8

Kršitev pravic intelektualne lastnine

1. Za nepogodbene obveznosti, nastale zaradi kršitve pravic intelektualne lastnine, se uporablja pravo države, ki zahteva zaščito.

2. V primeru nepogodbenih obveznosti, nastalih zaradi kršitev enotne pravice intelektualne lastnine Skupnosti, se za

vprašanja, ki jih ustrezni instrument Skupnosti ne obravnava, uporablja pravo države, v kateri je bila kršitev storjena.

3. Od prava, ki se uporablja na podlagi tega člena, ni mogoče odstopati s sporazumom v skladu s členom 14.

Člen 9

Industrijska akcija

Brez poseganja v člen 4(2) je pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti v zvezi z odgovornostjo osebe v funkciji delavca ali delodajalca ali organizacij, ki zastopajo svoje poklicne interese za škodo, povzročeno z industrijsko akcijo, do katere je ali bo prišlo, pravo države, v kateri je ali bo do stavke prišlo.

POGLAVJE III

NEUPRAVIČENA OBOGATITEV, NEGOTIORUM GESTIO IN CULPA IN CONTRAHENDO

Člen 10

Neupravičena obogatitev

1. Če nepogodbena obveznost, nastala zaradi neupravičene obogatitve, vključno s prejemom neupravičenega plačila, zadeva razmerje med strankama, denimo pogodbo ali škodno dejanje, ki je v tesni zvezi s to neupravičeno obogatitvijo, zanjo velja pravo, ki velja za to razmerje.

2. Kadar se pravo, ki se uporablja, ne more določiti na podlagi odstavka 1, stranki pa sta imeli v času, ko se je zgodil dogodek, zaradi katerega je nastala neupravičena obogatitev, običajno prebivališče v isti državi, se uporablja pravo te države.

3. Kadar se pravo, ki se uporablja, ne more določiti na podlagi odstavkov 1 ali 2, se uporablja pravo države, v kateri je neupravičena obogatitev nastala.

4. Kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je nepogodbena obveznost, nastala zaradi neupravičene obogatitve, očitno v tesnejši zvezi z drugo državo kot z državo iz odstavkov 1, 2 in 3, se uporablja pravo druge države.

Člen 11

Negotiorum gestio

1. Če nepogodbena obveznost, nastala zaradi dejanja osebe, ki nima pooblastila za opravljanje dejanj za zadeve druge osebe, zadeva razmerje med strankama, nastalo denimo s pogodbo ali škodnim dejanjem, ki je v tesni zvezi s to nepogodbeno obveznostjo, zanjo velja pravo, ki velja za to razmerje.

2. Kadar se pravo, ki se uporablja, ne more določiti na podlagi odstavka 1, stranki pa sta imeli v času, ko je nastal dogodek, ki je povzročil škodo, običajno prebivališče v isti državi, se uporablja pravo te države.

3. Kadar se pravo, ki se uporablja, ne more določiti na podlagi odstavkov 1 ali 2, se uporablja pravo države, v kateri se je dejanje zgodilo.

4. Kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je nepogodbena obveznost, nastala zaradi dejanja osebe, ki nima pooblastila za opravljanje dejanj za zadeve druge osebe, očitno v tesnejši zvezi z drugo državo kot z državo iz odstavkov 1, 2 in 3, se uporablja pravo te druge države.

Člen 12

Culpa in contrahendo

1. Pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti, nastale zaradi dejanj pred sklenitvijo pogodbe, ne glede na to, ali je bila pogodba dejansko sklenjena, je pravo, ki se uporablja za pogodbo ali bi se uporabljalo za to pogodbo, če bi bila sklenjena.

2. Kjer se pravo, ki se uporablja, ne more določiti na podlagi odstavka 1, je pravo, ki se uporablja:

- (a) pravo države, v kateri je škoda nastala, ne glede na državo, v kateri se je zgodil dogodek, ki je povzročil nastalo škodo, in ne glede na državo ali države, v katerih so nastale posredne posledice, ali
- (b) kadar imata stranki v času, ko je nastal dogodek, ki je povzročil škodo, običajno prebivališče v isti državi, pravo te države, ali
- (c) kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je nepogodbena obveznost, ki je nastala z dejanji pred sklenitvijo pogodbe, očitno v tesnejši zvezi z drugo državo kot z državo iz odstavkov (a) in (b), pravo te druge države.

Člen 13

Uporaba člena 8

Za namene tega poglavja se člen 8 uporablja za nepogodbene obveznosti, ki nastanejo zaradi kršitve pravic intelektualne lastnine.

POGLAVJE IV

SVOBODA IZBIRE

Člen 14

Svoboda izbire

1. Stranki se lahko dogovorita, da se za nepogodbene obveznosti uporablja pravo po njuni izbiri, in sicer:

- (a) s sporazumom, sklenjenim po dogodku, ki je povzročil nastalo škodo;

ali

- (b) kadar obe stranki opravljata trgovinsko dejavnost, tudi s sporazumom, o katerem sta se stranki svobodno dogovorili pred dogodkom, ki je povzročil nastalo škodo.

Izbira je treba izraziti ali pokazati z razumno gotovostjo glede na okoliščine primera. Izbira ne vpliva na pravice tretjih oseb.

2. Kadar so vsi dejavniki, pomembni za situacijo v času dogodka, ki je povzročil nastalo škodo, prisotni v državi, katere prava stranki nista izbrali, izbira strank ne vpliva na uporabo določb prava te države, od katerih ni dovoljeno odstopanje s sporazumom.

3. Kadar so vsi dejavniki, pomembni za situacijo v času dogodka, ki je povzročil nastalo škodo, prisotni v eni ali več državah članicah, izbira strank glede prava, ki se uporablja, in ni pravo države članice, ne sme ovirati uporabe, po potrebi v obliki, v kateri se uporablja s strani pristojnega sodišča držav članic, določb prava Skupnosti, od katerih ni dovoljeno odstopanje s sporazumom.

POGLAVJE V

SKUPNA PRAVILA

Člen 15

Področje uporabe veljavnega prava

Pravo, ki se na podlagi te uredbe uporablja za nepogodbene obveznosti, ureja zlasti:

- (a) podlago in obseg odgovornosti, vključno z določitvijo oseb, ki bi lahko bile odgovorne za svoja dejanja;
- (b) razloge za izvzetje iz odgovornosti, njeno omejitev ali delitev;
- (c) obstoj, naravo in oceno škode ali zahtevano odškodnino;
- (d) v okviru pooblastil sodišča v skladu s procesnim pravom ukrepe, ki jih lahko sprejme sodišče za preprečitev ali odpravo poškodbe ali škode ali za zagotovitev odškodnine;
- (e) vprašanje, ali je pravica do nadomestila ali odškodnine lahko prenosljiva, vključno z dedovanjem;
- (f) osebe, upravičene do nadomestila za osebno utrpelo škodo;
- (g) odgovornost za dejanja druge osebe;
- (h) način prenehanja obveznosti ter pravila glede zastaranja in izgube pravic, nastale s potekom roka zastaranja, vključno s pravili v zvezi z začetkom, prekinitvijo in zadržanjem zastaralnega roka ali roka za izgubo pravic.

Člen 16

Prevladujoče obvezne določbe

Ta uredba ne omejuje uporabe določb prava pristojnega sodišča, kadar so te obvezne ne glede na pravo, ki se sicer uporablja za nepogodbene obveznosti.

Člen 17

Pravila glede varnosti in ravnanja

Pri ocenjevanju ravnanja odgovorne osebe se, dejansko in kolikor je to potrebno, upoštevajo pravila glede varnosti in ravnanja, veljavna na kraju in v času ravnanja, ki utemeljuje odgovornost.

Člen 18

Zasebna tožba zoper zavarovatelja odgovorne osebe

Oseba, ki je utrpela škodo, lahko vloži neposreden zahtevek zoper zavarovatelja odgovorne osebe, če to določa pravo, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti ali za zavarovalno pogodbo.

Člen 19

Prenos pravic in obveznosti

Kadar ima oseba („upnik“) do druge osebe („dolžnika“) nepogodbeno terjatev, tretja oseba pa mora izpolniti obveznosti do upnika ali je svoje obveznosti do upnika že izpolnila na način, ki je sprejemljiv za upnika, se po pravu, ki ureja obveznosti tretje osebe do upnika, presodi, ali in do kakšne mere ima ta tretja oseba pravico uveljavljati terjatve proti dolžniku, ki jih je upnik imel do tega dolžnika po pravu, ki se uporablja za njuno razmerje.

Člen 20

Deljena odgovornost

Če ima upnik terjatev iz nepogodbenega razmerja do več dolžnikov, ki so odgovorni za isto terjatev eden izmed dolžnikov pa je terjatev v celoti ali deloma že poravnal, se pravica tega dolžnika do nadomestila s strani drugih dolžnikov ureja po pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti tega dolžnika do upnika.

Člen 21

Formalna veljavnost

Enostransko pravno dejanje v zvezi z nepogodbeno obveznostjo je formalno veljavno, če zadosti formalnim zahtevam po pravu države, ki se uporablja za zadevne nepogodbene obveznosti, ali pravu države, v kateri je bilo to dejanje opravljeno.

Člen 22

Dokazno breme

1. Pravo, ki ureja nepogodbene obveznosti po tej uredbi, se uporablja v obsegu, v katerem predvideva pravila za postav-

ljanje domnev zakonitosti ali določanje dokaznega bremena za nepogodbene obveznosti.

2. Za dejanja s pravnim učinkom se lahko dovolijo vsi načini dokazovanja, ki jih priznava pravo pristojnega sodišča ali katero koli pravo iz člena 21, po katerem je to dejanje formalno veljavno, če je tak način dokazovanja mogoče izvesti pred pristojnim sodiščem.

POGLAVJE VI

DRUGE DOLOČBE

Člen 23

Običajno prebivališče

1. Za namene te uredbe velja za običajno prebivališče družb in drugih pravnih ali nepravnih oseb kraj njihove glavne uprave.

Kadar dogodek, ki povzroči škodo, ali škoda nastane med poslovanjem podružnice, agencije ali katere koli druge poslovne enote, ta podružnica, agencija ali druga poslovna enota nadomešča običajno prebivališče.

2. Za namene te uredbe velja za običajno prebivališče fizične osebe, ki deluje v okviru svoje poslovne dejavnosti, glavni kraj poslovanja.

Člen 24

Izključitev zavračanja

Uporaba prava katere koli države, določenega s to uredbo, pomeni uporabo veljavnih pravnih predpisov te države razen predpisov mednarodnega zasebnega prava.

Člen 25

Države brez enotnega pravnega reda

1. Če obsega država več ozemeljskih enot, ki imajo vsaka svoje pravne predpise za nepogodbene obveznosti, se pri določitvi, katero pravo se uporablja v skladu s to uredbo, vsaka ozemeljska enota obravnava kot država.

2. Država članica, v kateri imajo različne ozemeljske enote svoje pravne predpise za nepogodbene obveznosti, ni dolžna uporabljati te uredbe za kolizijo zakonodaj teh ozemeljskih enot.

Člen 26

Javni red države sodišča

Uporaba določb prava države, kakor to določa ta uredba, se lahko zavrne le, če je takšna uporaba očitno nezdružljiva z javnim redom pristojnega sodišča.

Člen 27

Razmerje do določb prava Skupnosti

Ta uredba ne posega v uporabo določb prava Skupnosti, ki v razmerju do posebnih zadev določajo predpise glede kolizije zakonov v okviru nepogodbenih obveznosti.

Člen 28

Razmerje do obstoječih mednarodnih konvencij

1. Ta uredba ne posega v uporabo mednarodnih konvencij, katerih ena ali več pogodbenic so države članice v času sprejetja te uredbe in ki določajo predpise glede kolizije zakonov v zvezi z nepogodbenimi obveznostmi.

2. Vendar pa ima ta uredba med državami članicami prednost pred konvencijami, sklenjenimi izključno med dvema ali več državami članicami, če se nanašajo na zadeve, ki jih ureja ta uredba.

POGLAVJE VII

KONČNE DOLOČBE

Člen 29

Seznam konvencij

1. Države članice Komisijo uradno obvestijo o konvencijah iz člena 28(1) do... (*). Po tem datumu države članice uradno obvestijo Komisijo o preklicu katere od teh konvencij.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti.

V Bruslju, ...

Za Evropski parlament

Predsednik

...

2. Komisija v šestih mesecih po prejemu v Uradnem listu Evropske unije objavi naslednje:

- (i) seznam konvencij iz odstavka 1;
- (ii) preklice konvencij iz odstavka 1.

Člen 30

Klavzula o pregledu

Najpozneje do ... (**) Komisija predloži Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru poročilo o uporabi te uredbe. Poročilo po potrebi priloži predloge za prilagoditve te uredbe. Poročilo obravnava zlasti nepogodbene obveznosti, nastale zaradi prometnih nesreč in iz kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic, vključno z obrekovanjem.

Člen 31

Časovna uporaba

Ta uredba se uporablja za dogodke, ki povzročijo škodo, ki nastane po začetku veljavnosti te uredbe.

Člen 32

Začetek uporabe

Ta uredba se uporablja od ... (***), razen člen 29, ki se začne uporabljati ... (*).

Za Svet

Predsednik

...

(*) 12 mesecev po sprejetju te uredbe

(**) štiri leta po dnevu začetka veljavnosti te uredbe.

(***) 18 mesecev po dnevu sprejetja te uredbe.

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Svet je na zasedanju 1. in 2. junija 2006 dosegel splošni dogovor glede besedila osnutka uredbe o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti. Na podlagi tega je bilo 25. septembra 2006 s postopkom soodločanja sprejeto skupno stališče.

Svet je odločitev sprejel s kvalificirano večino. Delegaciji Estonije in Latvije sta glasovali proti zaradi pridržkov, ki sta jih imeli glede člena 9 o dejavnostih sindikatov in posledic tega člena na svobodo opravljanja storitev ⁽¹⁾.

Svet je pri sprejetju svojega stališča upošteval mnenje Evropskega parlamenta s prve obravnave z dne 6. julija 2005 ⁽²⁾.

Namen tega predloga je določiti enotna pravila o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti ne glede na državo sodišča, pred katerim poteka postopek. Zaradi tega naj bi se povečala pravna varnost ter izboljšala predvidljivost pravnih sporov in prosti pretok sodnih odločb.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

I. Splošno

Skupno stališče Sveta je večinoma v skladu s prvotnim predlogom Komisije, kakor je bil dopolnjen s spremenjenim predlogom, predloženim Svetu 22. februarja 2006 ⁽³⁾.

Glavne spremembe besedila so:

1. V primerjavi s prvotnim predlogom Komisije se je področje uporabe pravnega instrumenta pojasnilo in dodatno izpopolnilo. Odgovornosti države za dejanja in opustitve dejanj pri izva-
janju javne oblasti („acta iure imperii“) so se izključile iz civilnih in gospodarskih zadev. Členu
1(2)(g) se je dodala še ena izključitev, da bi se upoštevale razprave in končni kompromis glede
kršitve zasebnosti in osebnostnih pravic.
2. V tej uredbi velja enaka logika kot v prvotnem predlogu Komisije, in sicer v smislu, da Uredba
določi splošno pravilo za pravo, ki se uporabi za škodno dejanje. V skladu s splošnim pravilom
se uporabi pravo države, v kateri je škoda nastala. To se v primerjavi s prvotnim predlogom
Komisije ni spremenilo. Člen 4(2) je izjema od tega splošnega načela, saj vzpostavlja posebno
povezavo, kadar imata stranki običajno prebivališče v isti državi. Določbo člena 4(3) bi bilo treba
razumeti kot „odstopno klavzulo“ glede na člena 4(1) in 4(2), kadar je iz vseh okoliščin primera
razvidno, da je škodno dejanje očitno v tesnejši zvezi z drugo državo.

Načeloma bi se moralo to splošno pravilo uporabljati za vse nepogodbene obveznosti, ki jih
zajema ta uredba. Samo v nekaterih omejenih in ustrezno utemeljenih okoliščinah bi se od sploš-
nega pravila smelo odstopati ter uporabiti posebna pravila. V skladu s pogoji iz člena 14 se lahko
stranki dogovorita, da se za nepogodbene obveznosti uporabi pravo po njuni izbiri.

3. V primerjavi s prvotnim predlogom Komisije se je področje uporabe teh posebnih pravil dodatno
pojasnilo, da bi se poenostavila njihova praktična uporaba. Uredba trenutno predvideva posebna
pravila za odgovornost za izdelke, nelegalno konkurenco, okoljsko škodo, kršitev pravic intelek-
tualne lastnine in dejavnosti sindikatov.
4. Pogajanja glede kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic so mnogim delegacijam povzročale
težave. Svet je to vprašanje večkrat proučil in skrbno obravnaval vse možnosti na pogajalski
mizi, vključno s predlogom Evropskega parlamenta.

⁽¹⁾ Glej sklic na opombo k točki pod I/A – 12219/2006 CODEC 838 JUSTCIV 181.

⁽²⁾ Glej dok. 10812/05 CODEC 590 JUSTCIV 132.

⁽³⁾ Glej dok. 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Vendar pa je Svet v okviru končnega kompromisa in poskusa uskladitve navzkrižnih interesov sklenil na tej stopnji črtati posebno pravilo v zvezi s kršitvami zasebnosti in osebnostnih pravic. Kakor že navedeno, so ta vprašanja trenutno izključena iz področja uporabe te uredbe s členom 1(2)(g).

To določbo pa je treba upoštevati skupaj s členom 30. Klavzula o pregledu, ki jo je predlagal Evropski parlament in je trenutno vsebovana v členu 30, določa, da je treba poročilo predložiti Komisiji najkasneje štiri leta po datumu začetka veljavnosti Uredbe. Poročilo naj bi obravnavalo zlasti nepogodbene obveznosti, nastale zaradi kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic, vključno z obrekovanjem.

5. Za razliko od prvotnega predloga Komisije Uredba sedaj vsebuje tudi pravilo o dejavnostih sindikatov v skladu s predlogom Evropskega parlamenta. Zaradi uravnoteženosti interesov delavcev in delodajalcev to pravilo predvideva uporabo prava države, v kateri je prišlo do dejavnosti sindikatov. Ta določba pa je dvema delegacijama povzročala takšne težave, da sta glasovali proti skupnemu stališču.
6. Prvotni predlog Komisije je vseboval eno samo določbo za nepogodbene obveznosti, ki izhajajo iz dejanj, ki niso škodna dejanja. Uredba sedaj vključuje posebno poglavje z ločenimi določbami za neupravičeno obogatitev, *negotiorum gestio* ter *culpa in contrahendo*.
7. Členi o obveznih določbah, razmerju do drugih določb prava Skupnosti in razmerju do obstoječih mednarodnih konvencij so bili dodatno poenostavljeni.
8. Uredba sedaj na zahtevo Evropskega parlamenta vsebuje klavzulo o pregledu, ki Komisijo obvezuje, da Evropskemu parlamentu, Svetu in Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru predloži poročilo o uporabi Uredbe. Poročilo obravnava zlasti nepogodbene obveznosti, nastale zaradi prometnih nesreč in iz kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic, vključno z obrekovanjem.

Druge spremembe so bolj oblikovne narave in so se vključile zaradi lažje berljivosti besedila.

Normativni del in uvodne izjave so se po dokončnem oblikovanju s strani pravnikov lingvistov preštevilčile. Tabela iz Priloge vsebuje oštevilčenje, kakor je navedeno v skupnem stališču in kakor je bilo navedeno v prvotnem predlogu.

2. Spremembe Parlamenta

Svet je sprejel mnogo sprememb Parlamenta. Na podlagi razprav v Svetu in po pregledu besedila s strani pravnikov lingvistov so bila v nekaterih primerih potrebna tehnična pojasnila. Uvodne izjave je bilo treba prilagoditi in dopolniti, da bi se ujemale z določbami Uredbe.

Zaradi sprememb členov 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 28 in 30 je treba vključiti dodatne uvodne izjave.

Uvodne izjave 1–5 so bile dopolnjene, da bi se upošteval najnovejši politični razvoj. Skladno s tem se je sklicevanje na akcijski načrt iz leta 1998 nadomestilo s smernicami iz Haaškega programa, ki ga je Svet sprejel leta 2004.

(a) V celoti sprejete spremembe

Spremembe 12, 17, 21, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 51, 52 in ustni predlogi sprememb se lahko sprejmejo take, kot jih je predstavil Evropski parlament, saj prispevajo bodisi k jasnosti in usklajenosti instrumenta bodisi k določenim podrobnim vprašanjem.

(b) Vsebinsko sprejete spremembe

Spremembe 2, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 31, 34, 38, 45 in 54 se lahko sprejmejo v vsebinskem smislu, vendar jih je treba na novo oblikovati.

Sprememba 2 je zajeta v trenutnih uvodnih izjavah (29) in (31).

Vsebino spremembe 15 povzema uvodna izjava (24).

Spremembe, predlagane s spremembo 18, se odražajo v vsebini členov 2 in 1(1).

Spremembi 19 in 20 sta vključeni v besedilo členov 1(2)(b) in 1(2)(d). Vendar je bila ubeseditev poenostavljena, predvsem zaradi vključitve člena 2.

Sprememba 23 se vsebinsko sprejme. Vendar je po mnenju Sveta zaradi sprememb uvodne izjave (9) in člena 1(1) ta sprememba nepotrebna.

Svet meni, da so spremembe, ki so predlagane s spremembo 24, vsebinsko zajete v spremembah členov 16, 26 in 27 ter uvodne izjave (31).

Svet lahko sprejme načelo sprememb 28 in 34, s čimer bi se spremenila struktura in naslov oddelkov. Svet meni, da se to odraža v trenutni strukturi Uredbe, ki je razdeljena na poglavje I — Področje uporabe, poglavje II — Škodna dejanja, poglavje III — Neupravičena obogatitev, *negotiorum gestio* in *culpa in contrahendo*, poglavje IV — Svoboda izbire in poglavje V — Skupne določbe, in bi tako služila istemu namenu.

Sprememba 31 uvaja novo določbo o dejavnostih sindikatov; kar je v skladu s pogajanjem v Svetu. Vendar se je vsebina pravila bolj natančno opredelila v členu 9 in uvodnih izjavah (24) in (25).

Vsebino spremembe 38 povzema člen 14. Svet pa je poskusil besedilo poenostaviti, da bi postalo prožnejše.

Vsebino spremembe 46 povzema člen 18.

(c) *Deloma sprejete spremembe*

Spremembe 3, 14, 25, 26, 36, 44, 53, in 54 se lahko deloma sprejmejo.

Sprememba 3 je le delno sprejemljiva, saj se uvodna izjava nanaša na člen 4, sprememba 26 glede člena 4 pa tudi ni popolnoma sprejemljiva. Prvi stavek spremembe je vsebinsko zajet v sedanjem besedilu uvodnih izjav (13) in (14). Zadnji del spremembe se odraža v sedanjem besedilu uvodne izjave (28).

Sprememba 14 predlaga, da se zaradi poudarka na prosti presoji sodnika dodajo besede „kolikor je to primerno“ ter da se ta možnost izključi pri zadevah v zvezi s kršitvami zasebnosti in nelojalno konkurenco. Medtem ko Svet lahko sprejme prvi del spremembe, so bile zadeve v zvezi s kršitvami zasebnosti izključene iz področja uporabe, Svet pa ne vidi utemeljitve za izjemo primerov nelojalne konkurence.

Sprememba 25 se načeloma sprejme. Vendar je treba po mnenju Sveta pogoje za izražanje izbire *ex ante* podati jasno in nedvoumno.

Sprememba 26 se nanaša na splošno pravilo iz člena 4.

V zvezi s členom 4(1) Svet lahko sprejme predlagane spremembe.

Po drugi strani pa ne more sprejeti sprememb, uvedenih v odstavku 2. Odstavek 2 uvaja posebno pravilo pri prometnih nesrečah, po katerem bi se za nepogodbene obveznosti po eni strani in znesek odškodnine po drugi uporabljali dve ločeni pravi. Kot je Komisija navedla v revidiranem predlogu ⁽¹⁾, se ta rešitev razlikuje od veljavnega prava v državah članicah in se zato ne more sprejeti brez temeljite predhodne analize. V skladu s tem se predlaga, da se vprašanje podrobno prouči v poročilu iz člena 30.

⁽¹⁾ Glej dok. 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Člen 4(3) pa bi bilo treba razumeti kot „odstopno klavzulo“ glede na člena 4(1) in (2), kadar je iz vseh okoliščin primera razvidno, da je škodno dejanje očitno v tesnejši zvezi z drugo državo. S tega vidika se Svetu ne zdi potrebno navajati posebnih dejavnikov.

Sprememba 36 se nanaša na novi člen 10. Čeprav so predlagane spremembe načeloma sprejemljive, je po mnenju Sveta pravo države, v kateri je nastala neupravičena obogatitev, ustrežnejši povezovalni dejavnik v primerih, kjer se pravo, ki se uporablja, ne more določiti na podlagi člena 10(1) ali (2).

Prvi del spremembe 14 je za Svet sprejemljiv. Vendar je bilo med pogajanji dogovorjeno, da se črta odstavek 2, kar bi v nekaterih državah povzročilo temeljne probleme in zato Svet tega dela spremembe ne more sprejeti.

Sprememba 53 se sprejme deloma. Svet meni, da bi bilo primerneje, če bi ta uredba avtomatično imela prednost pred konvencijami, sklenjenimi izključno med dvema ali več državami članicami, kolikor se nanašajo na zadeve, ki jih ureja ta uredba. Sprememba, predlagana v zvezi s členom 28(3), ni sprejemljiva, saj Haaška konvencija predvideva posebno ureditev za prometne nesreče in mnoge države članice, ki so pogodbenice te konvencije, so izrazile željo po ohranitvi te ureditve. V zvezi s tem je treba upoštevati klavzulo o pregledu iz člena 30, ki izrecno navaja prometne nesreče.

Svet pozdravlja klavzulo o pregledu, kakor je predlagana s spremembo 54. Vseeno pa meni, da bi bila splošnejša klavzula o pregledu bolj primerna za zagotovitev učinkovitega vrednotenja v okviru obstoječih pristojnosti (glej člen 30).

(d) Zavrnjene spremembe

Spremembe 1, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 27, 29, 32, 33, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 56 in 57 se zavrnejo.

Sprememba 1 se sklicuje na Uredbo „Rim I“. Preden pa se ta uredba sprejme, je bolj primerno sklicovanje na obstoječo Konvencijo o pravu, ki se uporablja za pogodbene obveznosti Rim I iz leta 1980.

Sprememba 4 se nanaša na spremembe splošnega pravila (sprememba 26). Ker je bila sprememba 26 delno zavrnjena, bi bilo treba zavrniti tudi ustrezne spremembe uvodnih izjav.

Glede na to, da se je spremenilo področje uporabe Uredbe, Svet ne vidi potrebe za spremembo 5.

Namen sprememb 6, 8, 11 in 13 je prilagoditi uvodne izjave, da bi odražale črtanje več posebnih pravil iz Uredbe, kakor je predlagano s spremembami 27 (odgovornost za izdelke), 29 (neelojalna konkurenca in akti, ki omejujejo svobodno konkurenco) ter 33 (škodovanje okolju). Svet ne more sprejeti črtanja teh posebnih pravil, zato bi bilo treba zavrniti tudi ustrezne spremembe uvodnih izjav. Vendar si je Svet prizadeval jasno opredeliti področje uporabe teh pravil, da bi se poenostavila njihova praktična uporaba.

Spremembi 10 in 56 bi bilo treba zavrniti, saj so bile nepogodbene obveznosti, nastale zaradi kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic, vključno z obrekovanjem, izključene iz področja uporabe te uredbe.

Sprememba 16 je za Svet nesprejemljiva, saj Svet zavrača spremembo 42, na katero se nanaša ta sprememba.

Namen spremembe 27 je ukiniti posebno pravilo v zvezi z odgovornostjo za izdelke. Svet meni, da z uporabo splošnih pravil v zvezi z odgovornostjo za izdelke ne bi bilo mogoče določiti uporabe prava s primerno gotovostjo. Vzpostavitev kaskadnega sistema povezovanja dejavnikov skupaj s klavzulo predvidljivosti se zdi glede na ta cilj uravnotežena rešitev.

Namen spremembe 29 je črtati posebno pravilo za nelojalno konkurenco. Tega Svet ne more sprejeti. Pravilo iz člena 6 ni izjema od splošnega pravila iz člena 4(1), temveč ga zgolj pojasnjuje, da se opredeli, kje nastane škoda. Glede nelojalne konkurence bi moralo pravilo varovati konkurente, potrošnike in splošno javnost ter zagotavljati pravilno delovanje tržnega gospodarstva. Povezava s krajem, kjer so razmerja med konkurenti ali skupni interesi potrošnikov prizadeti, ali — v primeru omejevanja konkurence — z državo, v kateri ima to omejevanje posledice ali bi lahko imelo posledice, je na splošno v skladu s temi cilji. Nepogodbene obveznosti, nastale zaradi omejevanja konkurence iz člena 6(3), bi morale zajemati kršitve tako konkurenčnega prava Skupnosti kot nacionalnega konkurenčnega prava.

Sprememba 32 zadeva spremembo 26, ki jo Svet zavrača, kolikor se nanaša na prometne nesreče. Iz istega razloga, kot je naveden zgoraj, se ta sprememba zavrne.

Svet ne more sprejeti črtanja posebnega pravila za okoljsko škodo, kakor predlaga sprememba 33. Predlagano pravilo odraža načelo „plača povzročitelj obremenitve“, ki ga spodbuja Skupnost in se že uporablja v več državah članicah.

Svet ne more sprejeti spremembe 41, saj se zdi, da je v nasprotju s spremembami, ki jih predlaga sprememba 40, ki pa je za Svet sprejemljiva.

Spremembi 42 in 43 zadevata vprašanje o uporabi tujega prava na sodišču. Spremembi Svet zavrača, saj je treba to vprašanje obravnavati v drugačnem okviru.

Po mnenju Sveta je sprememba 47 odvečna, ker je bila sprejeta sprememba 22.

Svet meni, da za namene fizičnih oseb, ki delujejo v okviru svoje poslovne dejavnosti, zadostuje pojasnilo iz člena 23(2). Zato se zavrne sprememba 49.

Namen spremembe 50 je pojasniti pojem javnega reda. Zaenkrat bi bilo težko določiti skupna merila in referenčna besedila za opredelitev javnega reda. Iz tega razloga se sprememba 50 zavrne.

Sprememba 57 zadeva člen 6 prvotnega predloga Komisije. Svet je to vprašanje večkrat proučil in podrobno obravnaval vse možnosti na pogajalski mizi, vključno z rešitvijo, ki jo je predlagal Evropski parlament. Vendar pa v okviru končnega kompromisa in poskusa uskladitve navzkrižnih interesov Svet na tej stopnji predlaga črtanje posebnega pravila v zvezi s kršitvami zasebnosti in osebnostnih pravic. V skladu s tem se mora sprememba 57 zavrniti. Uredba namesto tega v členu 1(2)(g) predvideva izključitev iz področja uporabe.

To določbo pa bi bilo treba upoštevati skupaj s členom 30. Klavzula o pregledu iz člena 30 določa, da je treba poročilo predložiti Komisiji najkasneje štiri leta po datumu začetka veljavnosti Uredbe. Poročilo obravnava zlasti nepogodbene obveznosti, nastale zaradi kršitev zasebnosti in osebnostnih pravic, vključno z obrekovanjem.

III. ZAKLJUČEK

Po mnenju Sveta besedilo skupnega stališča do Uredbe o pravu, ki se uporablja za nepogodbene obveznosti vzpostavlja uravnotežen sistem kolizijskih pravil na področju nepogodbenih obveznosti ter želeno poenotenje pravil o pravu, ki se uporablja. Poleg tega je skupno stališče na splošno skladno s prvotnim predlogom Komisije in mnenjem Evropskega parlamenta.

PRILOGA

PRIMERJALNA TABELA

Prvotni predlog Komisije	Skupno stališče Sveta
Uvodna izjava (1)	Uvodna izjava (1)
novo	Uvodna izjava (2)
Uvodna izjava (2)	črtano
Uvodna izjava (3)	Uvodna izjava (3)
novo	Uvodna izjava (4)
novo	Uvodna izjava (5)
Uvodna izjava (4)	Uvodna izjava (6)
Uvodna izjava (5)	Uvodna izjava (7)
novo	Uvodna izjava (8)
novo	Uvodna izjava (9)
novo	Uvodna izjava (10)
novo	Uvodna izjava (11)
Uvodna izjava (6)	Uvodna izjava (12)
Uvodna izjava (7)	Uvodna izjava (13)
Uvodna izjava (8)	Uvodna izjava (14)
novo	Uvodna izjava (15)
novo	Uvodna izjava (16)
Uvodna izjava (9)	Uvodna izjava (17)
Uvodna izjava (10)	Uvodna izjava (18)
Uvodna izjava (11)	Uvodna izjava (19)
novo	Uvodna izjava (20)
novo	Uvodna izjava (21)
Uvodna izjava (12)	črtano
Uvodna izjava (13)	Uvodna izjava (22)
Uvodna izjava (14)	Uvodna izjava (23)
novo	Uvodna izjava (24)
novo	Uvodna izjava (25)
Uvodna izjava (15)	Uvodna izjava (26)
novo	Uvodna izjava (27)
Uvodna izjava (16)	Uvodna izjava (28)
Uvodna izjava (17)	Uvodna izjava (29)
Uvodna izjava (18)	Uvodna izjava (30)
Uvodna izjava (19)	Uvodna izjava (31)

Prvotni predlog Komisije	Skupno stališče Sveta
Uvodna izjava (20)	Uvodna izjava (32)
novo	Uvodna izjava (33)
Uvodna izjava (21)	Uvodna izjava (34)
Uvodna izjava (22)	Uvodna izjava (35)
Uvodna izjava (23)	Uvodna izjava (36)
Člen 1	Člen 1
novo	Člen 2
Člen 2	Člen 3
Člen 3	Člen 4
Člen 4	Člen 5
Člen 5	Člen 6
Člen 6	črtano
Člen 7	Člen 7
Člen 8	Člen 8
novo	Člen 9
Člen 9(1)	Člen 12
Člen 9(2)	Člen 10(2), 11(2), 12(2)(b)
Člen 9(3)	Člen 10
Člen 9(4)	Člen 11
Člen 9(5)	Člen 10(4), 11(4), 12(2)(c)
Člen 9(6)	Člen 13
Člen 10	Člen 14
Člen 11	Člen 15
Člen 12	Člen 16
Člen 13	Člen 17
Člen 14	Člen 18
Člen 15(1)	Člen 19
Člen 15(2)	Člen 20
Člen 16	Člen 21
Člen 17	Člen 22
Člen 18	črtano
Člen 19	Člen 23
Člen 20	Člen 24

Prvotni predlog Komisije	Skupno stališče Sveta
Člen 21	Člen 25
Člen 22	Člen 26
Člen 23	Člen 27
Člen 24	črtano
Člen 25	Člen 28
Člen 26	Člen 29
novo	Člen 30
Člen 27 drugi oddelek	Člen 31
Člen 27 prvi in tretji oddelek	Člen 32