

Uradni list

Evropske unije

L 315

Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 50

3. december 2007

Vsebina

I Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna

UREDBE

- ★ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 1
- ★ Uredba (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu 14
- ★ Uredba (ES) št. 1372/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 577/98 o organizaciji vzorčne raziskave delovne sile v Skupnosti ⁽¹⁾ 42

DIREKTIVE

- ★ Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture 44
- ★ Direktiva 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti 51

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

Cena: 18 EUR

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje. Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA (ES) št. 1370/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. oktobra 2007

**o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS)
št. 1191/69 in št. 1107/70**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti členov 71 in 89 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) Člen 16 Pogodbe potrjuje položaj, ki ga imajo službe splošnega gospodarskega pomena v okviru skupnih vrednot Unije.

(2) Člen 86(2) Pogodbe določa, da podjetja, pooblaščená za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ravnajo po pravilih iz Pogodbe, zlasti pa po pravilih o konkurenci, kolikor uporaba takšnih pravil pravno ali dejansko ne ovira izvajanja posebnih nalog, ki so jim dodeljene.

⁽¹⁾ UL C 195, 18.8.2006, str. 20.

⁽²⁾ UL C 192, 16.8.2006, str. 1.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. novembra 2001 (UL C 140 E, 13.6.2002, str. 262), Skupno stališče Sveta z dne 11. decembra 2006 (UL C 70 E, 27.3.2007, str. 1) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 10. maja 2007. Sklep Sveta z dne 18. septembra 2007.

(3) Člen 73 Pogodbe je *lex specialis* glede na člen 86(2). Ta člen določa pravila o nadomestilih za opravljanje javne službe v kopenskem prometu.

(4) Glavni cilji bele knjige Komisije z dne 12. septembra 2001 „Evropska prometna politika za leto 2010: Čas za odločitve“ so zagotoviti varne, učinkovite in visoko kakovostne storitve potniškega prevoza s pomočjo regulirane konkurence, ki naj zagotavlja tudi preglednost in delovanje storitev javnega potniškega prevoza ob upoštevanju socialnih, okoljskih in regionalnih razvojnih dejavnikov, ali ponuditi posebne tarifne pogoje določenim kategorijam potnikov, kot so upokojenci, ter odpraviti razlike med prevoznimi podjetji iz različnih držav članic, ki lahko povzročajo bistveno izkrivljanje konkurence.

(5) Številnih storitev kopenskega prevoza potnikov, ki so nujne zaradi splošnega gospodarskega pomena, trenutno ni mogoče komercialno opravljati. Pristojni organi držav članic morajo imeti možnost ukrepanja za zagotovitev opravljanja takšnih storitev. Mehanizmi, ki jih lahko uporabijo, da se zagotovi opravljanje storitev javnega potniškega prevoza, vključujejo zlasti dodelitev izključnih pravic in finančnega nadomestila izvajalcem javne službe ter opredelitev splošnih pravil na področju opravljanja javnega prevoza, ki naj se uporabljajo za vse izvajalce. Če se države članice v skladu s to uredbo odločijo, da iz njenega področja uporabe izključijo določena splošna pravila, bi se morala uporabljati splošna ureditev za državno pomoč.

- (6) Številne države članice so uvedle zakonodajo, ki na podlagi preglednih in za konkurenco odprtih postopkov določa dodelitev izključnih pravic in sklenitev pogodb o izvajanju javne službe vsaj za del svojega trga javnega prevoza. Zato se je trgovanje med državami članicami zelo povečalo in več izvajalcev javne službe sedaj opravlja storitve javnega potniškega prevoza v več kot eni državi članici. Vendar je razvoj nacionalnih zakonodaj privedel do uporabe različnih postopkov in ustvaril pravno nejasnost glede pravic izvajalcev javne službe in obveznosti pristojnih organov. 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 plovih poteh⁽¹⁾ ne obravnava načina za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v Skupnosti in zlasti ne obravnava okoliščin, v katerih je za njihovo sklenitev potreben za konkurenco odprt razpis. Zato bi bilo treba pravni okvir Skupnosti posodobiti.
- (7) Opravljene študije in pridobljene izkušnje držav članic, v katerih je konkurenca v sektorju javnega prevoza prisotna že nekaj let, kažejo, da lahko uvedba z ustreznimi varovali regulirane konkurence med izvajalci naredi storitve privlačnejše, inovativnejše in cenejše, ne da bi to izvajalce javne službe oviralo pri izpolnjevanju posebnih nalog, ki so jim dodeljene. Ta pristop je Evropski svet potrdil v okviru tako imenovanega lizbonskega procesa dne 28. marca 2000, ki je Komisijo, Svet in države članice pozval, da v okviru svojih pristojnosti „pospešijo liberalizacijo na področjih, kot je (...) prevoz“.
- (8) Dereguliranim trgov potniškega prevoza, na katerih ni izključnih pravic, bi bilo treba dovoliti, da ohranijo svoje posebnosti in način delovanja, kolikor so združljivi z določbami Pogodbe.
- (9) Da bi bila organizacija storitev javnega potniškega prevoza kar se da prilagojena potrebam prebivalcev, morajo imeti vsi pristojni organi možnost proste izbire izvajalca javne službe ob upoštevanju interesov malih in srednje velikih podjetij in pod pogoji, določenimi s to uredbo. Za zagotovitev uporabe načel preglednosti, enakega obravnavanja konkurenčnih izvajalcev in sorazmernosti pri dodeljevanju nadomestil ali izključnih pravic je bistvenega pomena, da se v pogodbi o izvajanju javne službe med pristojnim organom in izbranim izvajalcem javne službe opredeli naravo obveznosti javne službe in dogovorjeno plačilo. Oblika ali poimenovanje te pogodbe je lahko v pravnih sistemih držav članic različno.
- (10) V nasprotju z Uredbo (EGS) št. 1191/69, katere področje uporabe vključuje tudi storitve javnega potniškega prevoza po celinskih plovih poteh, se šteje, da ni primerno, da se v tej uredbi uredi sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v tem specifičnem sektorju. Za organizacijo storitev javnega potniškega prevoza po celinskih plovih poteh in, kolikor ni to že zajeto v posebni zakonodaji Skupnosti, po nacionalnih morskih vodah torej veljajo splošna načela Pogodbe, razen če se države članice odločijo, da bodo v teh specifičnih sektorjih uporabljale to uredbo. Določbe te uredbe ne preprečujejo vključitve celinskih plovih poti in nacionalnih morskih voda v širše mestno, predmestno ali regionalno omrežje javnega potniškega prevoza.
- (11) V nasprotju z Uredbo (EGS) št. 1191/69, katere področje uporabe vključuje tudi storitve tovornega prevoza, se šteje, da ni primerno, da se v tej uredbi uredi sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v tem specifičnem sektorju. V treh letih po začetku veljavnosti te uredbe bi tako za organizacijo storitev tovornega prevoza morala veljati splošna načela Pogodbe.
- (12) Z vidika prava Skupnosti ni pomembno, ali storitve javnega potniškega prevoza opravljajo javna ali zasebna podjetja. Ta uredba temelji na načelu nevtralnosti iz člena 295 Pogodbe glede lastninskopravne ureditve, na načelu svobode držav članic, da opredelijo službe splošnega pomena iz člena 16 Pogodbe, in na načelih subsidiarnosti in sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe.
- (13) Nekatere storitve, ki so pogosto povezane s specifično infrastrukturo, se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena. Ker namen teh storitev očitno ni opravljanje javnega potniškega prevoza, ni treba, da se zanje uporabljajo pravila in postopki, ki se uporabljajo za javne službe.
- (14) Kadar so pristojni organi odgovorni za organizacijo javnega prometnega omrežja, ta ureditev lahko poleg dejanskega izvajanja prevozne storitve vključuje tudi vrsto drugih dejavnosti in nalog, za katere morajo pristojni organi imeti možnost, da jih opravljajo sami ali da jih v celoti ali deloma zaupajo tretji osebi.

⁽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).

- (15) Dolgoročne pogodbe lahko povzročijo zaprtje trga za nepotrebno dolgo obdobje, s čimer zmanjšajo pozitivne učinke pritiska konkurence. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe bi moralo biti omejeno, da bi se čim manj izkrivljalo konkurenco in hkrati ohranilo kakovost storitev. Podaljševanje takšnih pogodb bi se lahko pogojevalo z ugodnim odzivom uporabnikov. V tem okviru bi bilo treba predvideti možnost podaljšanja pogodb o izvajanju javne službe za največ polovico začetnega obdobja trajanja, kadar mora izvajalec javne službe vlagati v sredstva z izredno dolgo amortizacijsko dobo, in v primeru najbolj oddaljenih regij, kot so opredeljene v členu 299 Pogodbe, spričo njihovih posebnih značilnosti in omejitev. Če izvajalec javne službe poleg tega izredno investira v infrastrukturo ali železniški vozni park in vozila – v smislu, da gre pri obeh investicijah za visoke zneske – in če je pogodba sklenjena na podlagi in za konkurenco odprtega razpisnega postopka, bi moralo biti mogoče podaljšanje tudi za dlje časa.
- (16) Kadar je s sklenjeno pogodbo o izvajanju javne službe predvideno, da lahko pride do zamenjave izvajalca javne službe, bi morali imeti pristojni organi možnost, da od izbranega izvajalca javne službe zahtevajo uporabo določb Direktive Sveta 2001/23/ES z dne 12. marca 2001 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ohranjanjem pravic delavcev v primeru prenosa podjetij, obratov ali delov podjetij ali obratov⁽¹⁾. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje, da ohranijo pogoje prenosa pravic zaposlenih poleg tistih, ki jih zajema Direktiva 2001/23/ES, in tako po potrebi upoštevajo socialne standarde, ki jih določajo nacionalni zakoni in drugi predpisi ali kolektivne pogodbe ali druge pogodbe med socialnimi partnerji.
- (17) V skladu z načelom subsidiarnosti lahko pristojni organi določijo socialna merila in merila kakovosti, da bi ohranili in zvišali kakovostne standarde za obveznosti javnih služb, na primer glede minimalnih delovnih pogojev, pravic potnikov, potreb oseb z omejeno mobilnostjo, varstva okolja, varnosti potnikov in zaposlenih, in tudi za obveznosti kolektivnih pogodb ter drugih pravil in sporazumov v zvezi z delovnimi mesti in socialno zaščito tam, kjer se storitve opravljajo. Da se zagotovijo pregledni in primerljivi konkurenčni pogoji med izvajalci ter da se prepreči socialni damping, bi morali pristojni organi imeti možnost predpisati posebne socialne standarde in standarde kakovosti storitve.
- (18) Ob upoštevanju ustreznih določb nacionalne zakonodaje se lahko vsak lokalni organ ali, če tega ni, vsak organ na nacionalni ravni odloči, da bo sam opravljal storitve javnega potniškega prevoza na svojem ozemlju ali jih zaupal notranjemu izvajalcu brez za konkurenco odprtega razpisa. Vendar pa mora biti ta možnost samozagotavljanja zaradi zagotovitve enakih pogojev strogo nadzorovana. Zahtevani nadzor bi moral izvajati pristojni organ ali skupina organov, ki kolektivno ali prek svojih članov opravlja integrirane storitve javnega potniškega prevoza. Poleg tega bi bilo treba pristojnemu organu, ki sam opravlja storitve prevoza, ali notranjemu izvajalcu prepovedati udeležbo v za konkurenco odprtih razpisnih postopkih zunaj ozemlja zadevnega organa. Organu, ki nadzira notranjega izvajalca, bi bilo prav tako treba dovoliti, da temu izvajalcu prepove sodelovanje v za konkurenco odprtih razpisih, organiziranih na njegovem ozemlju. Omejitve dejavnosti notranjega izvajalca ne posegajo v možnost neposredne sklenitve pogodbe o izvajanju javne službe za prevoz po železnici, z izjemo ostalih vrst prevoza po tirih, kot je podzemna železnica ali tramvaj. Nadalje, neposredna sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe za navadno železnico ne vpliva na možnost, da pristojni organi z notranjim izvajalcem sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe glede storitev javnega potniškega prevoza za druge vrste prevoza po tirih, kot je podzemna železnica ali tramvaj.
- (19) Sklepanje pogodb s podizvajalci lahko prispeva k učinkovitejšemu javnemu potniškemu prevozu in omogoča sodelovanje drugih podjetij, ki niso izvajalci javne službe, s katerimi so bile sklenjene pogodbe o izvajanju javne službe. Da pa bi kar najbolje izkoristili javna sredstva, bi moralo biti pristojnim organom omogočeno, da določijo pogoje za sklepanje podizvajalskih pogodb o svojih storitvah javnega potniškega prevoza, zlasti v primeru storitev, ki jih izvaja notranji izvajalec. Poleg tega se podizvajalcu ne sme preprečiti sodelovanja na za konkurenco odprtih razpisih na ozemlju katerega koli pristojnega organa. Pristojni organ ali njegov notranji izvajalec mora podizvajalca izbrati v skladu s pravom Skupnosti.
- (20) Kadar se javni organ odloči, da opravljanje storitve v splošnem interesu zaupa tretji osebi, mora izvajalca javne službe izbrati v skladu s pravom Skupnosti o javnih naročilih in koncesijah, kot izhaja iz členov 43 do 49 Pogodbe, ter v skladu z načeli preglednosti in enakega obravnavanja. Še posebej določbe te uredbe ne bi smele posegati v obveznosti, ki se v skladu z direktivami o sklepanju pogodb o javnih naročilih uporabljajo za javne organe, če pogodbe o izvajanju javne službe sodijo v njihovo področje uporabe.

(¹) UL L 82, 22.3.2001, str. 16.

- (21) Zagotoviti bi bilo treba učinkovito pravno varstvo, ne le za naročila, ki spadajo v področje uporabe Direktive 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ⁽¹⁾ in Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev ⁽²⁾, temveč tudi za druge pogodbe, sklenjene v skladu s to uredbo. Potreben je učinkovit revizijski postopek, ki bi moral biti primerljiv, kadar je to primerno, z ustreznimi postopki, določenimi v Direktivi Sveta 89/665/EGS z dne 21. decembra 1989 o usklajevanju zakonov in drugih predpisov o uporabi revizijskih postopkov oddaje javnih naročil za preskrbo in javnih naročil za gradnje ⁽³⁾ in Direktivi Sveta 92/13/EGS z dne 25. februarja 1992 o usklajevanju zakonov in drugih predpisov o uporabi pravil Skupnosti za oddajo javnih naročil podjetij na vodnem, energetskem, transportnem in telekomunikacijskem področju ⁽⁴⁾.
- (22) V nekaterih javnih razpisih so pristojni organi dolžni opredeliti in opisati zapletene sisteme. Te organe bi bilo zato treba pooblastiti, da se v takih primerih v fazi po oddaji ponudb z nekaterimi ali z vsemi potencialnimi izvajalci javne službe pogajajo o podrobnostih sklenitve pogodb o izvajanju javne službe.
- (23) Javni razpisi za sklenitev pogodb o izvajanju javne službe ne bi smeli biti obvezni, kadar se pogodba nanaša na majhne zneske ali kratke razdalje. Tako bi morali višji zneski ali daljše razdalje pristojnim organom omogočiti, da upoštevajo posebne interese malih in srednje velikih podjetij. Pristojnim organom ne bi smelo biti dovoljeno pogodb ali omrežij razdeliti na manjše segmente, da bi se tako izognili javnim razpisom.
- (24) V primeru, da grozi prekinitev opravljanja storitev, bi morali biti pristojni organi pooblaščen za uvedbo kratkoročnih nujnih ukrepov, dokler se ne sklene nova pogodba o izvajanju javne službe, ki je v skladu z vsemi pogoji za sklenitev pogodbe iz te uredbe.
- (25) Glede javnega železniškega potniškega prevoza se zastavljajo posebna vprašanja bremena naložb in stroškov infrastrukture. Komisija je marca 2004 predstavila predlog za spremembo Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁵⁾, v skladu s katero naj se za namene opravljanja mednarodnih prevoznih storitev vsem železniškim podjetjem Skupnosti zagotovi dostop do infrastrukture vseh držav članic. Namen te uredbe je vzpostaviti pravni okvir za nadomestila in/ali izključne pravice za pogodbe o izvajanju javne službe, ne pa nadaljnje odpiranje trga železniških storitev.
- (26) V primeru javne službe ta uredba vsakemu pristojnemu organu dovoljuje, da v okviru pogodbe o izvajanju javne službe izbere svojega izvajalca storitev javnega potniškega prevoza. Glede na razlike med državami članicami v načinih razdelitve njihovih ozemelj v zvezi z javnim potniškim prometom je upravičeno, da se pristojnim organom dovolijo, da neposredno sklenejo pogodbe o izvajanju javne službe na področju železniškega prevoza potnikov.
- (27) Nadomestilo, ki ga pristojni organi dodelijo za pokritje stroškov, ki nastanejo zaradi izvajanja obveznosti javne službe, bi bilo treba izračunati tako, da ne pride do čezmerne kompenzacije. Kadar pristojni organ načrtuje sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe brez za konkurenco odprtega razpisa, bi moral upoštevati tudi podrobna pravila, ki zagotavljajo ustreznost zneska nadomestila in odražajo skrb za učinkovitost in kakovost storitev.
- (28) Pristojni organ in izvajalec javne službe lahko z ustrežno preučitvijo vplivov, ki jih ima izvajanje obveznosti javne službe na povpraševanje po storitvah javnega potniškega prevoza v sistemu izračunavanja iz Priloge, dokažeta, da ni prišlo do čezmerne kompenzacije.
- (29) Z izjemo nujnih ukrepov in pogodb, ki se nanašajo na opravljanje storitev na kratkih razdaljah, bi morali pristojni organi, kadar nameravajo skleniti pogodbo o izvajanju javne službe, sprejeti potrebne ukrepe za objavo te svoje namere vsaj eno leto vnaprej, s čimer naj omogočijo, da se potencialni izvajalci lahko odzovejo.
- (30) Pri neposrednem sklepanju pogodb o izvajanju javne službe bi morala biti preglednost postopkov še dodatno okrepljena.

⁽¹⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 2006/97/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 107).

⁽²⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 114. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/97/ES.

⁽³⁾ UL L 395, 30.12.1989, str. 33. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 92/50/EGS (UL L 209, 24.7.1992, str. 1).

⁽⁴⁾ UL L 76, 23.3.1992, str. 14. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/97/ES.

⁽⁵⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344).

- (31) Ker bodo pristojni organi in izvajalci javne službe potrebovali nekaj časa, da se prilagodijo določbam te uredbe, bi bilo treba predvideti prehodne ureditve. Za postopno sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v skladu s to uredbo bi morale države članice v roku šestih mesecev po izteku prve polovice prehodnega obdobja Komisiji predložiti poročilo o napredku. Komisija lahko na podlagi teh poročil predlaga ustrezne ukrepe.
- (32) Pristojni organi lahko v prehodnem obdobju določbe te uredbe uporabijo v različnih trenutkih. Tako bo mogoče, da bodo izvajalci javnih služb s trgov, na katerih še ne bodo veljale določbe te uredbe, oddajali ponudbe za sklenitev pogodb o izvajanju javne službe na trgih, ki se bodo hitreje odprli regulirani konkurenci. Pristojnim organom bi bilo treba omogočiti, da s sorazmernimi ukrepi preprečijo morebitna neravnovesja pri odpiranju trga javnega prevoza, in jim dati možnost, da v drugi polovici prehodnega obdobja zavrnejo ponudbe, predložene s strani podjetij, katerih več kot polovica vrednosti opravljenih storitev javnega prevoza ni bila podeljena v skladu s to uredbo, pod pogojem, da pri tem ravnajo brez diskriminacije in da se o tem odločijo pred javnim razpisom.
- (33) Sodišče Evropskih skupnosti je v odstavkih 87 do 95 sodbe z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00 Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾ odločilo, da nadomestilo za opravljanje javne službe ni korist v smislu člena 87 Pogodbe, če so kumulativno izpolnjeni štirje pogoji. Kadar ti pogoji niso izpolnjeni in če so izpolnjeni splošni pogoji za uporabo člena 87(1) Pogodbe, je nadomestilo za opravljanje javne službe državna pomoč, za katero veljajo členi 73, 86, 87 in 88 Pogodbe.
- (34) Nadomestilo za opravljanje javne službe se lahko izkaže kot potrebno v sektorju kopenskega prevoza potnikov, da bi podjetja, odgovorna za opravljanje javnih storitev, poslovala na podlagi načel in pod pogoji, ki jim omogočajo izpolnjevanje njihovih nalog. Takšno nadomestilo je v skladu s členom 73 Pogodbe pod določenimi pogoji združljivo s Pogodbo. Prvič, mora biti razlog za dodelitev nadomestila zagotovitev opravljanja storitev, ki so storitve splošnega gospodarskega pomena v smislu Pogodbe. In drugič, da se izogne neupravičenemu izkrivljanju konkurence, nadomestila ne smejo presežati neto stroškov, nastalih zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer se upoštevajo z javno službo ustvarjeni prihodki in primeren dobiček.
- (35) Nadomestilo, ki ga pristojni organi dodelijo v skladu z določbami te uredbe, je torej lahko izvzeto iz zahteve predhodnega obvestila iz člena 88(3) Pogodbe.
- (36) Ta uredba nadomešča Uredbo Sveta (EGS) št. 1191/69, ki jo je zato treba razveljaviti. Prehodno obdobje treh let bo za storitve javnega tovornega prevoza pripomoglo k postopni ukinitvi nadomestila, ki ga Komisija v skladu s členi 73, 86, 87 in 88 Pogodbe ni odobrila. Vsako nadomestilo, dodeljeno v zvezi z opravljanjem storitev javnega potniškega prevoza, ki ni zajeto v tej uredbi in ki utegne vključevati državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe, bi moralo biti v skladu z določbami členov 73, 86, 87 in 88 Pogodbe, vključno z vsemi ustreznimi razlagami Sodišča Evropskih skupnosti, zlasti pa z odločitvijo v zadevi C-280/00 Altmark Trans GmbH. Komisija bi morala torej pri obravnavanju takšnih zadev uporabljati načela, ki so podobna načelom, določenim v tej uredbi, ali po potrebi drugo zakonodajo s področja storitev splošnega gospodarskega pomena.
- (37) Ta uredba pokriva področje uporabe Uredbe Sveta (EGS) št. 1107/70 z dne 4. junija 1970 o dodeljevanju pomoči v železniškem in cestnem prevozu ter prevozu po celinskih plovih poteh ⁽²⁾. Navedena uredba se šteje za obsoletno, saj omejuje uporabo člena 73 Pogodbe, ne da bi zagotovila primerno pravno podlago za odobritev sedanjih investicijskih shem, zlasti v zvezi z investicijami v prometno infrastrukturo v okviru javno-zasebnega partnerstva. Zato bi jo bilo treba razveljaviti, da se omogoči uporaba člena 73 Pogodbe na način, ki je prilagojen stalnim gibanjem v sektorju, brez poseganja v to uredbo in Uredbo Sveta (EGS) št. 1192/69 z dne 26. junija 1969 o skupnih pravilih za normalizacijo kontov železniških podjetij ⁽³⁾. Da bi se nadaljnje olajšala uporaba ustreznih predpisov Skupnosti, bo Komisija predlagala smernice o državni pomoči za investicije v železniškem prometu, vključno z investicijami v infrastrukturo v letu 2007.
- (38) Za ocenjevanje izvajanja te uredbe in razvoj na področju opravljanja javnega potniškega prevoza v Skupnosti, zlasti razvoja kakovosti storitev javnega potniškega prevoza in učinkov neposrednega sklepanja pogodb o izvajanju javne službe, bi morala Komisija pripraviti poročilo. Temu poročilu se lahko po potrebi priložijo ustrezni predlogi za spremembo te uredbe –

⁽²⁾ UL L 130, 15.6.1970, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 543/97 (UL L 84, 26.3.1997, str. 6).

⁽³⁾ UL L 156, 28.6.1969, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

⁽¹⁾ [2003] PSES I-7747.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Namen in področje uporabe

1. Namen te uredbe je opredeliti, kako lahko pristojni organi ob upoštevanju določb prava Skupnosti ukrepajo na področju javnega potniškega prevoza, da bi zagotovili opravljanje storitev v splošnem interesu, ki so med drugim pogostejše, varnejše, kakovostnejše in cenejše od tistih, ki bi jih zagotovil sam trg.

Zato ta uredba določa pogoje, po katerih pristojni organi, kadar nalagajo obveznosti javnih služb ali sklepajo pogodbe o izvajanju javne službe, izvajalcem javnih služb nadomestijo nastale stroške, in/ali dodelijo izključne pravice v zameno za izvajanje obveznosti javnih služb.

2. Ta uredba se uporablja za nacionalno in mednarodno opravljanje storitev javnega potniškega prevoza po železnici in za ostale vrste prevoza po tirih ter za prevoz po cesti, razen za storitve, ki se opravljajo predvsem zaradi zgodovinskega ali turističnega pomena. Države članice lahko to uredbo uporabljajo za prevoz potnikov po celinskih plovni poteh in, brez poseganja v Uredbo Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) ⁽¹⁾, za prevoz potnikov po nacionalnih morskih vodah.

3. Ta uredba se ne uporablja za koncesije za javne gradnje v smislu člena 1(3)(a) Direktive 2004/17/ES ali člena 1(3) Direktive 2004/18/ES.

Člen 2

Opredeleitev pojmov

V tej uredbi:

- (a) „javni potniški prevoz“ pomeni storitve potniškega prevoza v splošnem gospodarskem pomenu, ki so javnosti na voljo stalno in brez diskriminacije;
- (b) „pristojni organ“ pomeni vsak javni organ ali skupino javnih organov države članice ali držav članic, ki ima pristojnost za poseganje v javni potniški prevoz na zadevnem geografskem območju, ali vsak organ, ki mu je podeljeno takšno pooblastilo;

- (c) „pristojni lokalni organ“ pomeni vsak pristojni organ, katerega geografska pristojnost ne pokriva celotnega državnega ozemlja;
- (d) „izvajalec javne službe“ pomeni vsako javno ali zasebno podjetje ali združenje podjetij, ki opravlja storitve javnega potniškega prevoza, ali vsako javno telo, ki opravlja storitve javnega potniškega prevoza;
- (e) „obveznost javne službe“ pomeni zahtevo, opredeljeno ali določeno s strani pristojnega organa, da se zagotovijo storitve javnega potniškega prevoza v splošnem interesu, ki jih izvajalec, če bi upošteval svoje poslovne interese, ne bi opravljal ali jih ne bi opravljal v istem obsegu ali pod istimi pogoji brez plačila;
- (f) „izključna pravica“ pomeni pravico, ki izvajalcu javne službe zagotavlja možnost opravljanja določenih storitev javnega potniškega prevoza na izbrani liniji, omrežju ali območju, pri čemer izključuje vsakega drugega takšnega izvajalca;
- (g) „nadomestilo za opravljanje javne službe“ pomeni vsako korist, zlasti finančno, ki jo pristojni organ neposredno ali posredno dodeli iz javnih sredstev v obdobju izvajanja obveznosti javne službe ali v povezavi s tem obdobjem;
- (h) „neposredna sklenitev“ pomeni sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe z določenim izvajalcem javne službe brez predhodnega, za konkurenco odprtega razpisnega postopka;
- (i) „pogodba o izvajanju javne službe“ pomeni enega ali več pravno zavezujočih aktov, ki potrjujejo dogovor med pristojnim organom in izvajalcem javne službe, da se izvajalcu javne službe zaupa upravljanje in izvajanje storitev javnega potniškega prevoza, za katere veljajo obveznosti javne službe; pogodba je lahko glede na pravo posamezne države članice tudi odločitev, ki jo sprejme pristojni organ:
- v obliki posamičnega zakonodajnega ali upravnega akta, ali
 - vsebuje pogoje, pod katerimi pristojni organ sam opravlja storitve ali opravljanje teh storitev zaupa notranjemu izvajalcu;
- (j) „notranji izvajalec“ pomeni pravno ločen subjekt, nad katerim pristojni lokalni organ ali, v primeru skupine organov, vsaj en pristojni lokalni organ izvaja nadzor, ki je podoben nadzoru, ki ga izvaja nad svojimi službami;

⁽¹⁾ UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

- (k) „vrednost“ pomeni vrednost storitve, linije, pogodbe o izvajanju javne službe, sistema nadomestil za javni potniški prevoz, ki ustreza celotnemu prejemku izvajalca ali izvajalcev javne službe brez DDV, vključno z nadomestili kakršne koli vrste, ki jih izplačajo javni organi, in s prihodki od prodaje vozovnic, ki se ne povrnejo zadevnemu pristojnemu organu;
- (l) „splošno pravilo“ pomeni ukrep, ki se uporablja brez diskriminacije za vse storitve javnega potniškega prevoza iste vrste na zadevnem geografskem območju, za katerega je odgovoren pristojni organ;
- (m) „integrirane storitve javnega potniškega prevoza“ pomenijo medsebojno povezane storitve prevoza znotraj določenega geografskega območja z enotno informacijsko službo, sistemom vozovnic in voznim redom.

Člen 3

Pogodbe o izvajanju javne službe in splošna pravila

1. Kadar se pristojni organ odloči, da izvajalcu, ki ga izbere sam, dodeli izključno pravico in/ali nadomestilo, ne glede na vrsto nadomestila, v zameno za izvajanje obveznosti javne službe, to stori v okviru pogodbe o izvajanju javne službe.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 so lahko obveznosti javne službe, katerih namen je določiti maksimalne tarife za vse potnike ali za določene kategorije potnikov, tudi predmet splošnih pravil. Pristojni organ v skladu z načeli, določenimi v členih 4 in 6 ter v Prilogi, izvajalcem javne službe nadomesti neto finančni učinek – pozitiven ali negativen – na stroške in prihodke, nastale zaradi upoštevanja tarifnih obveznosti, določenih s splošnimi pravili, tako, da se prepreči čezmerna kompenzacija. To velja ne glede na pravico pristojnih organov, da obveznosti javne službe, ki določajo maksimalne tarife, vključijo v pogodbe o izvajanju javne službe.

3. Brez poseganja v določbe členov 73, 86, 87 in 88 Pogodbe lahko države članice iz področja uporabe te uredbe izključijo splošna pravila o finančnih nadomestilih za obveznosti javne službe, ki določajo maksimalne tarife za šolarje, študente, vajence in osebe z omejeno mobilnostjo. O teh splošnih pravilih se poda obvestilo v skladu s členom 88 Pogodbe. Vsako takšno obvestilo vsebuje popolne podatke o ukrepu in zlasti podrobnosti o metodi izračuna.

Člen 4

Obvezna vsebina pogodb o izvajanju javne službe in splošnih pravil

1. Pogodbe o izvajanju javne službe in splošna pravila:

(a) jasno opredeljujejo obveznosti javne službe, ki jih mora izvajalec javne službe izpolniti, in zadevno geografsko področje;

(b) vnaprej na objektiven in pregleden način določajo

(i) parametre, na podlagi katerih se izračuna morebitno nadomestilo; in

(ii) vrsto in obseg vseh dodeljenih izključnih pravic,

tako, da se prepreči čezmerna kompenzacija. V primeru pogodb o izvajanju javne službe, sklenjenih v skladu s členom 5(2), (4), (5) in (6), se ti parametri določijo tako, da nobeno nadomestilo ne more preseči zneska, potrebnega za kritje neto finančnega učinka na stroške in prihodke, nastale zaradi izpolnjevanja obveznosti javne službe, pri čemer se upoštevajo s tem povezani prihodki, ki jih izvajalec javne službe obdrži, in tudi primeren dobiček;

(c) določajo ureditve za razporeditev stroškov, povezanih z opravljanjem storitev. Ti stroški lahko vključujejo zlasti stroške za zaposlene, stroške energije, uporabnine za infrastrukturo, stroške vzdrževanja in popravila vozil javnega prevoza, železniškega voznega parka in objektov, potrebnih za opravljanje storitev potniškega prevoza, ter fiksne stroške in ustrezno obrestovanje kapitala.

2. Pogodbe o izvajanju javne službe in splošna pravila določajo ureditve za razporeditev prihodkov od prodaje vozovnic, ki jih lahko izvajalec javne službe zadrži, povrne pristojnemu organu ali si jih izvajalec in pristojni organ razdelita.

3. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe je omejeno in ni daljše od deset let za avtobusne storitve in 15 let za storitve potniškega prevoza po železnici in za druge vrste prevoza po tirih. Trajanje pogodb o izvajanju javne službe, ki zadevajo več vrst prevoza, je omejeno na 15 let, če prevoz po železnici in druge vrste prevoza po tirih predstavljajo več kot 50 % vrednosti zadevnih storitev.

4. Trajanje pogodbe o izvajanju javne službe se lahko po potrebi ob upoštevanju pogojev amortizacije sredstev podaljša za največ 50 %, če izvajalec javne službe prispeva sredstva, ki so pomembna glede na skupna sredstva, potrebna za opravljanje storitev potniškega prevoza, ki so predmet pogodbe o izvajanju javne službe, in so hkrati prvenstveno povezana s storitvami potniškega prevoza, ki so predmet pogodbe.

Če je to utemeljeno s stroški, ki izhajajo iz posebne geografske lege, se lahko trajanje pogodbe o izvajanju javne službe iz odstavka 3 v najbolj oddaljenih regijah podaljša za največ 50 %.

Če je to utemeljeno z amortizacijo kapitala v zvezi z izredno investicijo v infrastrukturo, železniški vozni park ali vozila in če je pogodba o izvajanju javne službe sklenjena na podlagi poštenege, za konkurenco odprtega razpisnega postopka, ima lahko pogodba o izvajanju javne službe daljše trajanje. Pristojni organ za zagotovitev preglednosti v tem primeru Komisiji v roku enega leta po sklenitvi predloži pogodbo o izvajanju javne službe in elemente, ki utemeljujejo njeno daljše trajanje.

5. Brez poseganja v nacionalno pravo in pravo Skupnosti, vključno s kolektivnimi pogodbami med socialnimi partnerji, pristojni organi lahko od izbranega izvajalca javne službe zahtevajo, da osebju, ki je bilo za opravljanje storitev predhodno zaposleno, prizna pravice, ki bi jih uživalo, če bi prišlo do prenosa v smislu Direktive 2001/23/ES. Kadar pristojni organi od izvajalcev javne službe zahtevajo, da izpolnjujejo določene socialne standarde, razpisna dokumentacija in pogodbe o izvajanju javne službe vsebujejo seznam zadevnega osebja in pregledne podrobnosti o njegovih pogodbenih pravicah ter pogoje, pod katerimi so zaposleni povezani s temi storitvami.

6. Kadar pristojni organi v skladu z nacionalnim pravom od izvajalcev javne službe zahtevajo, da izpolnjujejo določene kakovostne standarde, so ti standardi vključeni v razpisno dokumentacijo in pogodbe o izvajanju javne službe.

7. Razpisna dokumentacija in pogodbe o izvajanju javne službe na pregleden način navajajo, ali in v kakšnem obsegu je mogoče sklepanje pogodb s podizvajalci. V primeru podizvajanja se od izvajalca, ki upravlja in izvaja storitve javnega potniškega prevoza v skladu s to uredbo, zahteva, da opravi prevladujoči del storitev javnega potniškega prevoza sam. Pogodba o izvajanju javne službe, katere predmet so hkrati načrtovanje, vzpostavitev in izvajanje storitev javnega potniškega prevoza, lahko za opravljanje teh storitev dopušča sklepanje podizvajalskih pogodb. V pogodbi o izvajanju javne službe so v skladu z nacionalnim pravom in pravom Skupnosti določeni pogoji, ki se uporabljajo za sklepanje pogodb s podizvajalci.

Člen 5

Sklepanje pogodb o izvajanju javne službe

1. Pogodbe o izvajanju javne službe se sklepajo v skladu s pravili, določenimi v tej uredbi. Vendar se pogodbe o izvajanju storitev in pogodbe o izvajanju javne službe, kot so opredeljene v direktivah 2004/17/ES ali 2004/18/ES, glede storitev avtobusnega ali tramvajskega javnega potniškega prevoza sklepajo v skladu z navedenima direktivama, kolikor te pogodbe niso oblikovane kot naročila koncesij za storitve, kot so opredeljena v teh direktivah. Kadar je treba pogodbe skleniti v skladu z direktivama 2004/17/ES ali 2004/18/ES, se določbe odstavkov 2 do 6 tega člena ne uporabljajo.

2. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se lahko vsak pristojni lokalni organ – ne glede na to, ali gre za posamezen organ ali skupino organov, ki opravljajo integrirane storitve javnega potniškega prevoza – odloči, da bo sam opravljal storitve javnega potniškega prevoza ali da bo pogodbe o izvajanju javne službe sklenil neposredno s pravno ločenim subjektom, nad katerim pristojni lokalni organ – ali, v primeru skupine organov, vsaj en pristojni lokalni organ – izvaja nadzor, ki je primerljiv z nadzorom, ki ga izvaja nad svojimi službami. Kadar pristojni lokalni organ sprejme tako odločitev, se uporablja naslednje:

(a) da bi ugotovili, ali pristojni lokalni organ izvaja nadzor, se upošteva elemente, kot so stopnja prisotnosti v upravnih in vodstvenih organih ali nadzornih organih, s tem povezane specifikacije v statutih, lastništvo, dejanski vpliv in nadzor nad strateškimi odločitvami in posameznimi upravljavskimi odločitvami. V skladu s pravom Skupnosti 100 % lastništvo s strani pristojnega javnega organa, zlasti v primeru javno-zasebnih partnerstev, ni nujni pogoj za vzpostavitev nadzora v smislu tega odstavka, če obstaja prevladujoč javni vpliv in če se ta nadzor lahko vzpostavi na podlagi drugih meril;

(b) pogoj za uporabo tega odstavka je, da notranji izvajalec in vsak subjekt, nad katerim ima ta izvajalec še tako majhen vpliv, izvajata vse svoje dejavnosti javnega potniškega prevoza na ozemlju pristojnega lokalnega organa – ne glede na morebitne izhodne povezave ali druge pomožne elemente te dejavnosti, ki vstopajo na ozemlje sosednjih pristojnih lokalnih organov – in da ne sodelujeta v za konkurenco odprtih razpisih v zvezi z opravljanjem storitev javnega potniškega prevoza, organiziranih zunaj ozemlja pristojnega lokalnega organa;

(c) ne glede na točko (b) lahko notranji izvajalec sodeluje v poštenih, za konkurenco odprtih razpisih, začeni dve leti pred iztekom svoje neposredno sklenjene pogodbe o izvajanju javne službe, pod pogojem, da je bila sprejeta dokončna odločitev za oddajo storitev javnega potniškega prevoza, ki so predmet pogodbe z notranjim izvajalcem, v poštenem, za konkurenco odprtem razpisu in da notranji izvajalec ni sklenil nobene druge neposredno sklenjene pogodbe o izvajanju javne službe;

(d) če pristojni lokalni organ ne obstaja, se pododstavki (a), (b) in (c) uporabljajo za nacionalni organ v korist geografskega območja, ki ni državno, pod pogojem, da notranji izvajalec ne sodeluje v za konkurenco odprtih razpisih v zvezi z opravljanjem storitev javnega potniškega prevoza, organiziranimi zunaj območja, za katerega je bila sklenjena pogodba o izvajanju javne službe;

(e) če se sklene podizvajalska pogodba po členu 4(7), notranji izvajalec sam izvaja prevladujoči del storitve javnega potniškega prevoza.

3. Vsak pristojni organ, ki se odloči, da bo storitve zaupal tretji osebi, ki ni notranji izvajalec, pogodbe o izvajanju javne službe sklepa na podlagi za konkurenco odprtega razpisnega postopka, razen v primerih iz odstavkov 4, 5 in 6. Sprejeti postopek za konkurenčni razpis je odprt za vse izvajalce, je pravičen ter upošteva načela preglednosti in nediskriminacije. Postopek se lahko po oddaji ponudb in morebitnem predizboru nadaljuje s pogajanjem, ki se odvijajo v skladu s temi načeli, da bi se doseglo dogovor, kako kar najbolje izpolniti specifične ali zapletene zahteve.

4. Pod pogojem, da nacionalno pravo tega ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe, če je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na manj kot 1 000 000 EUR ali če je njihov namen letno opraviti manj kot 300 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

V primeru, da se pogodba o izvajanju javne službe sklene neposredno z malim in srednje velikim podjetjem, ki upravlja največ 23 vozil, se te zgornje meje lahko povišajo bodisi do povprečne letne vrednosti, ocenjene na manj kot 2 000 000 EUR ali, če zadevajo letno opravilo storitev, vrednosti manjše od 600 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

5. V primeru prekinitve storitev ali neposrednega tveganja za nastanek takšnega položaja lahko pristojni organ sprejme nujne ukrepe. Ti nujni ukrepi so neposredna sklenitev ali formalni sporazum o podaljšanju pogodbe o izvajanju javne službe ali naložitev opravljanja določenih obveznosti javne službe. Izvajalec javne službe ima pravico do pritožbe zoper odločitev o naložitvi opravljanja določenih obveznosti javne službe. Sklenitev ali podaljšanje pogodbe o izvajanju javne službe z nujnimi ukrepi oziroma naložitev take pogodbe ne presega dveh let.

6. Razen če tega nacionalna zakonodaja ne prepoveduje, se pristojni organi lahko odločijo za neposredno sklenitev pogodb o izvajanju javne službe za železniški prevoz, z izjemo drugih vrst prevoza po tirih, kot so podzemne železnice ali tramvaji. Z odstopanjem od člena 4(3) takšne pogodbe niso sklenjene za obdobje, daljše od deset let, razen če se uporablja člen 4(4).

7. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo učinkovito in hitro revizijo odločitev, sprejetih v skladu z odstavki 2 do 6, na zahtevo katere koli osebe, ki ima ali je imela interes za sklenitev posamezne pogodbe in ki je zaradi domnevne kršitve, povzročene z odločitvijo, ki krši pravo Skupnosti ali nacionalna pravila, ki izvajajo pravo Skupnosti, utrpela oziroma bi lahko utrpela škodo.

Kjer organi, pristojni za revizijske postopke, niso sodni organi, morajo biti njihove odločitve vedno pisno obrazložene. Poleg tega je treba v takem primeru predvideti, da je vsak domnevno nezakonit ukrep, ki ga je sprejel revizijski organ, ali vsaka domnevna napaka pri izvajanju njegovih pooblastil, lahko predmet sodnega nadzora ali revizije s strani drugega organa, ki mora biti sodišče v smislu člena 234 Pogodbe in mora biti neodvisen od organa, ki sklepa pogodbo, in od revizijskega organa.

Člen 6

Nadomestila za opravljanje javne službe

1. Vsa nadomestila, povezana s splošnim pravilom ali pogodbo o izvajanju javne službe, so ne glede na način sklenitve pogodbe v skladu z določbami člena 4. Vsa nadomestila ne glede na njihovo naravo, povezana s pogodbo o izvajanju javne službe, ki je bila v skladu s členom 5(2), (4), (5) ali (6) neposredno sklenjena, ali povezana s splošnim pravilom, so poleg tega v skladu z določbami iz Priloge.

2. Države članice Komisiji na pisno zahtevo v roku treh mesecev ali morebitnem daljšem roku, določenem v sami zahtevi, sporočijo vse podatke, ki se Komisiji zdijo potrebni, da ugotovi, ali so dodeljena nadomestila združljiva s to uredbo.

Člen 7

Objava

1. Vsak pristojni organ enkrat letno objavi zbirno poročilo o obveznostih javne službe pod njegovo odgovornostjo, izbranih izvajalcih javne službe ter o nadomestilih in izključnih pravicah, ki so v zameno dodeljene tem izvajalcem javne službe. To poročilo razlikuje med avtobusnim in železniškim prevozom in omogoča nadzor ter oceno uspešnosti, kakovosti in financiranja javnega prometnega omrežja ter, če je ustrezno, vsebuje informacije o vrsti in obsegu dodeljenih izključnih pravic.

2. Vsak pristojni organ sprejme potrebne ukrepe, da se najpozneje eno leto pred začetkom postopka razpisa ali eno leto pred neposredno sklenitvijo v *Uradnem listu Evropske unije* objavi vsaj naslednje informacije:

(a) ime in naslov pristojnega organa;

(b) vrsta predvidene sklenitve;

(c) storitve in območja, ki bi jih sklenitev lahko zadevala.

Pristojni organi lahko odločijo, da ne bodo objavili teh informacij, če je namen pogodbe o izvajanju javne službe letno opraviti manj kot 50 000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

V primeru, da se te informacije po objavi spremenijo, pristojni organ čim prej objavi popravek. Ta popravek ne posega v datum začetka neposredne sklenitve ali razpisa.

Ta odstavek se ne uporablja za člen 5(5).

3. Pristojni organ v primeru neposredne sklenitve pogodb o izvajanju javne službe za železniški prevoz iz člena 5(6) objavi naslednje informacije v roku enega leta od sklenitve:

- (a) ime naročnika, njegovo lastništvo in, če je ustrezno, ime stranke ali strank, ki izvajajo pravni nadzor;
- (b) trajanje pogodbe o izvajanju javne službe;
- (c) opis storitev potniškega prevoza, ki jih je treba opraviti;
- (d) opis parametrov finančnega nadomestila;
- (e) cilje kakovosti, kakor sta točnost in zanesljivost, ter morebitne nagrade in kazni;
- (f) pogoje, povezane s potrebnimi sredstvi.

4. Na zahtevo katere koli zainteresirane strani ji pristojni organ predloži obrazložitev za svojo odločitev za neposredno sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe.

Člen 8

Prehod

1. Pogodbe o izvajanju javne službe se sklepajo v skladu s pravili, določenimi v tej uredbi. Vendar se pogodbe o izvajanju storitev in pogodbe o izvajanju javne službe, kot so opredeljene v Direktivi 2004/17/ES ali Direktivi 2004/18/ES, glede storitev avtobusnega ali tramvajskega javnega potniškega prevoza sklepajo v skladu z navedenima direktivama, če te pogodbe niso oblikovane kot naročila koncesij za storitve, kot so opredeljena v teh direktivah. Kadar je treba pogodbe skleniti v skladu z direktivama 2004/17/ES ali 2004/18/ES, se določbe odstavkov 2 do 4 tega člena ne uporabljajo.

2. Brez poseganja v odstavek 3 je sklepanje pogodb o javnih storitvah železniškega in cestnega prevoza v skladu s členom 5 od 3. decembra 2019. Države članice v tem prehodnem obdobju sprejmejo ukrepe za postopno usklajitev s členom 5, da bi preprečile resne strukturne težave, zlasti v zvezi s prevoznimi zmogljivostmi.

Države članice v roku šestih mesecev po izteku prve polovice prehodnega obdobja Komisiji predložijo poročilo o napredku, ki izpostavi izvajanje postopnega sklepanja pogodb o izvajanju javne službe v skladu s členom 5. Na podlagi poročil o napredku držav članic Komisija državam članicam lahko predlaga ustrezne ukrepe.

3. Pri uporabi odstavka 2 se ne upoštevajo pogodbe o izvajanju javnih služb, sklenjene v skladu s pravom Skupnosti in nacionalnim pravom:

- (a) pred 26. julijem 2000 na podlagi pravičnega in za javnost odprtega razpisa;
- (b) pred 26. julijem 2000 na podlagi postopka, ki ni bil pravičen in za javnost odprt razpis;
- (c) od 26. julija 2000 in pred 3. decembrom 2009 na podlagi pravičnega in za javnost odprtega razpisa;
- (d) od 26. julija 2000 in pred 3. decembrom 2009 na podlagi postopka, ki ni bil pravičen in za javnost odprt razpis.

Pogodbe iz točke (a) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti. Pogodbe iz točk (b) in (c) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, vendar največ 30 let. Pogodbe iz točke (d) se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če imajo omejeno veljavnost, primerljivo z veljavnostmi, določenimi v členu 4.

Pogodbe o izvajanju javne službe se lahko izvajajo do izteka njihove veljavnosti, če bi prekinitve pogodb povzročila nepotrebne pravne ali ekonomske posledice in če je Komisija to odobrila.

4. Brez poseganja v odstavke 3 lahko pristojni organi v drugi polovici prehodnega obdobja iz odstavka 2 iz sodelovanja pri sklepanju pogodb z javnim razpisom izključijo izvajalce javnih služb, ki ne morejo dokazati, da vrednost storitev javnega prevoza, za katerega dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico, dodeljeno v skladu s to uredbo, predstavlja vsaj polovico vrednosti vseh storitev javnega prevoza, za katere dobivajo nadomestilo ali uživajo izključno pravico. Takšna izključitev se ne uporablja za izvajalce javnih služb, za katere se objavi razpis. Pri uporabi tega merila se ne upoštevajo pogodbe o izvajanju javne službe, sklenjene v okviru nujnih ukrepov iz člena 5(5).

Pristojni organi uporabijo možnost iz prvega pododstavka brez diskriminacije, izključijo vse morebitne izvajalce javnih služb, ki ustrezajo temu merilu, in potencialne izvajalce o svoji odločitvi obvestijo na začetku postopka sklepanja pogodb o izvajanju javne službe.

Zadevni pristojni organi Komisijo obvestijo, da nameravajo uporabiti to določbo najmanj dva meseca pred objavo razpisa.

Člen 9

Združljivost s Pogodbo

1. S skupnim trgom so združljiva nadomestila za opravljanje javne službe, namenjena opravljanju storitev javnega potniškega prevoza ali upoštevanju tarifnih obveznosti, ki so določene s splošnimi pravili in ki se plačujejo v skladu s to uredbo. Ta nadomestila so oproščena obveznosti predhodnega obvestila iz člena 88(3) Pogodbe.

2. Brez poseganja v člene 73, 86, 87 in 88 Pogodbe lahko države članice še naprej dodeljujejo pomoči za prometni sektor v skladu s členom 73 Pogodbe, če so potrebne za usklajevanje prevoza ali če so nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe in niso zajete v tej uredbi, ter zlasti:

- (a) do začetka veljavnosti skupnih pravil o razporeditvi infrastrukturnih stroškov, če je pomoč dodeljena podjetjem, ki morajo nositi stroške, povezane z infrastrukturo, ki jo uporabljajo, medtem ko druga podjetja niso podvržena podobnemu bremenu. Pri določitvi zneska tako podeljene pomoči se upoštevajo infrastrukturni stroški, ki jih konkurenčnim vrstam prevoza ni treba nositi;
- (b) kadar je namen pomoči spodbujanje raziskav ali razvoja prevoznih sistemov in tehnologij, ki so za Skupnost na splošno bolj gospodarni.

Takšna pomoč je omejena na fazo raziskav in razvoja in ne sme zajemati komercialnega izkoriščanja takšnih prevoznih sistemov in tehnologij.

Člen 10

Razveljavitev

1. Uredba (EGS) št. 1191/69 se razveljavi. Njene določbe pa se še naprej uporabljajo v zvezi s storitvami tovornega prevoza v obdobju treh let po začetku veljavnosti te uredbe.

2. Uredba (EGS) št. 1107/70 se razveljavi.

Člen 11

Poročila

Komisija po koncu prehodnega obdobja iz člena 8(2) predloži poročilo o izvajanju te uredbe in o razvoju na področju zagotavljanja javnega potniškega prevoza v Skupnosti, v katerem oceni zlasti razvoj kakovosti storitev javnega potniškega prevoza in posledice neposrednih sklepanj in ki ga po potrebi spremljajo ustrezni predlogi za spremembo te uredbe.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dne 3. decembra 2009.

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

V Strasbourgu, 23. oktobra 2007

Za Svet
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Evropski parlament
Predsednik
M. LOBO ANTUNES

PRILOGA

Pravila o nadomestilih v primerih iz člena 6(1)

1. Nadomestila, povezana s pogodbami o izvajanju javne službe, ki so neposredno sklenjene v skladu s členom 5(2), (4), (5) ali (6), ali s splošnim pravilom, je treba izračunati po pravilih iz te priloge.

2. Nadomestilo ne sme preseči zneska, ki ustreza finančnemu neto učinku, ki ustreza vsoti pozitivnih ali negativnih posledic upoštevanja obveznosti javne službe na stroške in prihodke izvajalca javne službe. Posledice se ocenijo s primerjavo položaja, ko je obveznost opravljanja javne službe izpolnjena, s položajem, ki bi obstajal, če obveznost ne bi bila izpolnjena. Za izračunanje finančnega neto učinka pristojni organ upošteva naslednji sistem:

stroški, nastali zaradi obveznosti opravljanja javne službe ali sklopa teh obveznosti, ki jih naloži pristojni organ/predpišejo pristojni organi in so zajete v pogodbi o izvajanju javne službe in/ali s splošnim pravilom,

zmanjšano za kakršen koli pozitivni finančni učinek, nastal v sklopu omrežja, ki se upravlja v okviru zadevne(-ih) obveznosti opravljanja javne službe,

zmanjšano za prejemke iz tarif ali kakršen koli prihodek, nastal pri izpolnjevanju zadevne(-ih) obveznosti opravljanja javne službe,

s prištetjem primernega dobička,

ustreza finančnemu neto učinku.

3. Izpolnjevanje obveznosti opravljanja javne službe ima lahko na morebitne prevozne dejavnosti izvajalca učinek, ki presega zadevno(-e) obveznost(-i) opravljanja javne službe. Za preprečevanje čezmerne kompenzacije ali premajhne kompenzacije se zato pri izračunavanju finančnega neto učinka upoštevajo merljivi finančni učinki na zadevna omrežja izvajalca.

4. Stroške in prihodke se izračuna v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili.

5. Da bi se povečala preglednost in preprečilo navzkrižno subvencioniranje, kadar izvajalec javne službe opravlja hkrati storitve, za katere prejema nadomestila in za katere veljajo obveznosti iz opravljanja javne prevozne storitve, ter druge dejavnosti, mora biti računovodstvo omenjenih javnih storitev razdeljeno tako, da izpolnjuje vsaj naslednje pogoje:

— konti vsake poslovne dejavnosti so ločeni ter del ustreznih sredstev in fiksni stroški se dodelijo v skladu z veljavnimi računovodskimi in davčnimi pravili,

— variabilni stroški, ustrezní prispevek k fiksnim stroškom in primeren dobiček, povezan z morebitnimi drugimi dejavnostmi izvajalca javne službe, ne morejo v nobenem primeru bremeniti zadevne javne službe,

— stroški opravljanja javne službe se uravnotežijo s prihodki iz poslovanja in plačili organov brez možnega prenosa prihodkov v drugo panogo dejavnosti izvajalca javne službe.

6. Kot primeren dobiček je treba razumeti stopnjo donosnosti kapitala, ki je običajna za sektor v določeni državi članici in ki mora upoštevati tveganje – ali odsotnost tveganja – izvajalca javne službe zaradi posegov javnega organa.

-
7. Način nadomestila mora spodbujati ohranitev ali razvoj:
- učinkovitega poslovanja s strani izvajalca javne službe, ki se ga lahko objektivno oceni, in
 - opravljanja dovolj kakovostnih storitev potniškega prevoza.
-

UREDBA (ES) št. 1371/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. oktobra 2007****o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu**

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, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 31. julija 2007 ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V okviru skupne prometne politike je pomembno zagotoviti uporabniške pravice potnikov v železniškem prometu ter izboljšati kakovost in učinkovitost storitev železniškega prevoza potnikov, 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 doseglo 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 bi bilo treba njegove pravice v tem pogledu zaščititi.
- (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, bi morali prevozniki v železniškem prometu 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 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 prevozih (COTIF) z dne 9. maja 1980, kakor je spremenjena s Protokolom o spremembi Konvencije o mednarodnih železniških prevozih z dne 3. junija 1999 (Protokol iz leta 1999). Vendar je zaželeno področje uporabe te uredbe razširiti in zaščititi ne le potnikov v mednarodnem železniškem prometu, temveč tudi potnike v notranjem železniškem prometu.
- (7) Prevozniki v železniškem prometu bi morali sodelovati pri zagotavljanju lažjega prehoda potnikov železniškega prometa od enega operaterja k drugemu s pomočjo izdaje enotnih vozovnic, če je to mogoče.
- (8) Zagotavljanje informacij in vozovnic potnikom železniškega prometa bi moralo biti olajšano s prilagoditvijo računalniško podprtih sistemov skupni specifikaciji.
- (9) Nadaljnji razvoj sistemov za potovalne informacije in rezervacije bi moral potekati skladno s TSI.
- (10) Storitve železniškega prevoza potnikov naj bodo v korist vseh državljanov. Tako bi morale imeti invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo, naj bo vzrok zanjo invalidnost, starost ali kateri koli drugi dejavnik, možnosti za potovanje po železnici, primerljive s tistimi, ki jih imajo drugi državljanji. Invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo imajo, tako kot vsi drugi državljanji, pravico do prostega gibanja, svobode izbire in nediskriminacije. Med drugim bi bilo treba posvetiti posebno pozornost zagotavljanju informacij invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo 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 najbolje obveščeni o zamudah, bi bilo treba uporabljati optične in akustične sisteme. Invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo bi morale imeti možnost kupiti vozovnico na vlaku brez dodatnih stroškov.

⁽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. septembra 2005 (UL C 227 E, 21.9.2006, str. 490), Skupno stališče Sveta z dne 24. julija 2006 (UL C 289 E, 28.11.2006, str. 1), Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. januarja 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 25. septembra 2007 in Sklep Sveta z dne 26. septembra 2007.⁽⁴⁾ UL C 137, 8.6.2002, str. 2.⁽⁵⁾ UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007, str. 63).

- (11) Prevozniki v železniškem prometu in upravniki postaj bi morali upoštevati potrebe invalidnih oseb ali oseb z omejeno mobilnostjo, skladno s TSI za osebe z omejeno mobilnostjo, da bi zagotovili, da so v skladu s pravili Skupnosti o javnih naročilih vse zgradbe in vozna sredstva dostopna s postopnim odpravljanjem fizičnih in funkcionalnih ovir pri nabavi novega materiala ali pri izvajanju gradbenih ali večjih obnovitvenih del.
- (12) Prevozniki v železniškem prometu bi obvezno morali biti zavarovani ali bi morali skleniti enakovreden dogovor o odgovornosti do potnikov železniškega prometa v primeru nesreč. Najnižja zavarovalna vsota za prevoznike v železniškem prometu bi morala biti predmet prihodnjega pregleda.
- (13) Krepitev pravic do nadomestila in pomoči v primeru zamud, zamujenih zvez vlakov ali odpovedi prevozne storitve v prometu naj bi spodbudila delovanje trga storitev železniškega potniškega prometa v korist potnikov.
- (14) Zaželeno je, da bi ta uredba uvedla sistem nadomestil za potnike v primeru zamude, povezane z odgovornostjo prevoznikov v železniškem prometu, na isti podlagi kot mednarodni sistem, ki ga zagotavlja COTIF in zlasti njegovi dodatki CIV, ki se nanašajo na pravice potnikov.
- (15) Kadar država članica odobri prevozniku v železniškem prometu neizvajanje določb te uredbe, bi morala spodbujati prevoznike v železniškem prometu, v posvetovanju z organizacijami, ki zastopajo potnike, da uvedejo nadomestila in pomoč v primeru večjih prekinitev storitev železniškega prevoza potnikov.
- (16) Zaželeno je, da se žrtve nesreč in vzdrževane družinske članke razbremenijo kratkotrajnih finančnih skrbi neposredno po nesreči.
- (17) V interesu potnikov železniškega prometa je, da se v dogovoru z javnimi organi sprejmejo ustrezni ukrepi za zagotovitev osebne varnosti potnikov na postajah in vlakih.
- (18) Potniki v železniškem prometu bi morali imeti možnost, da pritožbo v zvezi s pravicami in obveznostmi, ki izhajajo iz te uredbe, predložijo kateremu koli zadevnemu prevozniku v železniškem prometu, in pravico do odgovora v razumnem roku.
- (19) Prevozniki v železniškem prometu bi morali določiti, upravljati in spremljati standarde kakovosti za storitve železniškega prevoza potnikov.
- (20) 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.
- (21) Ta uredba ne bi smela 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⁾.
- (22) Države članice bi morale predvideti kazni za kršitve te uredbe in zagotoviti izvajanje teh kazni. Kazni, med katerimi bi lahko bilo tudi plačilo nadomestila zadevni osebi, bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (23) Ker ciljev te uredbe, namreč razvoja železnic Skupnosti in uvedbe pravic potnikov, ni mogoče v ustrezni meri doseči na ravni držav članic in jih je lažje dosežati na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena, ta uredba ne prekoračuje tistega, kar je potrebno za doseganje teh ciljev.
- (24) Cilj te uredbe je izboljšati storitve železniškega prevoza potnikov v Skupnosti. Zato bi morale države članice imeti možnost, da začasno odobrijo odstopanja za storitve v regijah, pri katerih se znaten del storitve izvaja izven Skupnosti.
- (25) Prevozniki v železniškem prometu v nekaterih državah članicah se lahko srečajo s težavami glede uporabe vseh določb te uredbe ob njenem začetku veljavnosti. Zato bi morale državam članicam omogočiti odobriti odstopanja od uporabe določb te uredbe glede storitev železniškega prevoza potnikov v notranjem prometu na dolge relacije. Vendar se začasno odstopanje ne bi smelo uporabljati glede določb te uredbe, ki omogočajo invalidnim osebam ali osebam z omejeno mobilnostjo dostop do potovanja z vlakom, ki omogočajo tistim, ki želijo kupiti vozovnico za potovanje z vlakom, da to storijo brez pretiranih težav, in tistih določb o odgovornosti prevoznikov v železniškem prometu glede potnikov in njihove prtljage, zahtevi, da je prevoznik v železniškem prometu ustrezno zavarovan, ter zahtevi, da ti prevozniki v železniškem prometu sprejmejo ustrezne ukrepe za zagotovitev osebne varnosti potnikov na železniških postajah in vlakih ter za obvladovanje tveganja.

⁽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).

- (26) Urbane, suburbanne in regionalne storitve železniškega prevoza potnikov se razlikujejo od storitev na dolgih relacijah. Zato bi morale biti državam članicam, z izjemo določenih določb, ki bi se morale uporabljati za vse storitve železniškega prevoza potnikov v vsej Skupnosti, omogočeno odobriti odstopanja od uporabe določb te uredbe glede urbanih, suburbanih in regionalnih storitev železniškega prevoza potnikov.
- (27) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (28) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za sprejetje izvedbenih ukrepov. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe ali za njeno dopolnitev z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Vsebina

Ta uredba vsebuje pravila v zvezi z:

- informacijami, ki jih morajo zagotavljati prevozniki v železniškem prometu, s sklepanjem pogodb o prevozu, z izdajanjem vozovnic in delovanjem računalniško podprtega sistema informiranja in rezervacij za železniški promet;
- odgovornostjo prevoznikov v železniškem prometu in njihovimi obveznostmi v zvezi z zavarovanjem potnikov in njihove prtljage;
- obveznostmi prevoznikov v železniškem prometu do potnikov v primeru zamud;
- zaščito in pomočjo invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo, ki potujejo po železnici;
- določanjem in spremljanjem standardov kakovosti za prevozne storitve v prometu, obvladovanjem tveganj v zvezi z osebno varnostjo potnikov in reševanjem pritožb;
- splošnimi predpisi o izvrševanju.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja po vsej Skupnosti za vsa potovanja in storitve železniškega prevoza, ki jih zagotavlja en ali več prevoznikov v železniškem prometu z licenco v skladu z Direktivo Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ⁽²⁾.

2. Ta uredba se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu in prometne storitve, ki niso imetniki licence v skladu z Direktivo 95/18/ES.

3. Ob začetku veljavnosti te uredbe se po vsej Skupnosti za vse storitve železniškega prevoza potnikov uporabljajo členi 9, 11, 12, 19, 20(1) in 26.

4. Država članica lahko, z izjemo določb iz odstavka 3, za obdobje največ 5 let, ki se lahko enkrat podaljša za obdobje 5 let, pregledno in brez diskriminacije odobri odstopanje od uporabe določb te uredbe za notranje storitve železniškega prevoza potnikov.

5. Z izjemo določb iz odstavka 3 tega člena lahko država članica odstopa od uporabe določb te uredbe. Za razlikovanje med urbanih, suburbanih in regionalnih storitvami železniškega prevoza potnikov države članice uporabljajo opredelitve iz Direktive Sveta 91/440/ES z dne 29. julija 1991 o razvoju železnice Skupnosti ⁽³⁾. Pri uporabi teh opredelitev države članice uporabljajo naslednja merila: oddaljenost, pogostost storitev, število predvidenih postankov, vozni park, sistem vozovnic, nihanje v številu potnikov med konicami in izven njih, kodo vlaka in vozne rede.

6. Država članica lahko za obdobje največ 5 let, ki se lahko podaljša, pregledno in brez diskriminacije, odobri odstopanje od uporabe določb te uredbe za določene prevozne storitve v prometu ali potovanja, ker se znaten del prevozne storitve železniškega prevoza potnikov, ki vključuje vsaj en v voznem redu predviden postajni postanek, izvaja izven Skupnosti.

7. Države članice obvestijo Komisijo o odstopanjih, odobrenih na podlagi odstavkov 4, 5 in 6. Komisija sprejme ustrezne ukrepe, če se zdi, da tako odstopanje ni v skladu z določbami tega člena. Najpozneje 3. decembra 2014 Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o neizvajanjih, odobrenih na podlagi odstavkov 4, 5 in 6.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344).

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

1. „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni prevoznika v železniškem prometu, kakor je opredeljen v členu 2 Direktive 2001/14/ES ⁽¹⁾, in vsako 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 pogodbenega prevoznika v železniškem prometu, s katerim je potnik sklenil prevozno pogodbo, ali niz zaporednih prevoznikov v železniškem prometu, ki jih lahko zavezuje ta pogodba;
3. „nadomestni prevoznik“ pomeni prevoznika v železniškem prometu, ki ni sklenil prevozne pogodbe s potnikom, vendar mu je pogodbeni prevoznik v železniškem prometu v celoti ali deloma poveril 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/EGS, 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;
6. „organizator potovanja“ pomeni organizatorja ali posrednika, pri katerem ne gre za prevoznika v železniškem prometu v smislu točk 2 in 3 člena 2 Direktive Sveta 90/314/EGS ⁽²⁾;
7. „prodajalec vozovnic“ pomeni vsakega posrednika prevoznih storitev v železniškem prometu, ki sklepa prevozne pogodbe in prodaja vozovnice v svojem imenu ali v imenu prevoznika v železniškem prometu;
8. „pogodba o prevozu“ pomeni pogodbo o prevozu, za katerega se zahteva plačilo, ali brezplačnem prevozu med prevoznikom v železniškem prometu 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 prevoznikov v železniškem prometu;
11. „storitev železniškega prevoza potnikov v notranjem prometu“ pomeni storitev železniškega prevoza potnikov, pri kateri ni prečkanja meje države članice;
12. „zamuda“ pomeni časovno razliko med časom prihoda potnika, načrtovanega v skladu z objavljenim voznim redom, in časom njegovega dejanskega ali pričakovanega prihoda;
13. „vozovnica“ ali „sezonska vozovnica“ pomeni vozovnico za neomejeno število voženj, ki omogoča veljavnemu imetniku potovanje z vlakom na določeni progi ali omrežju med določenim obdobjem;
14. „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 prevozniki v železniškem prometu; informacije o storitvah za potnike, 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 invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo;
 - (e) možnosti za rezervacijo ali izdajo vozovnic ali enotnih vozovnic, kolikor so nekatere od teh možnosti ali vse te možnosti na razpolago uporabnikom;
15. „invalidna oseba“ ali „oseba z omejeno mobilnostjo“ pomeni katero koli osebo, katere mobilnost je pri uporabi prevoza zmanjšana zaradi kakršne koli telesne invalidnosti (senzorične ali gibalne, stalne ali začasne), intelektualne nezmožnosti ali prizadetosti, ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti, ali zaradi starosti, in katere stanje zahteva posebno pozornost in prilagajanje storitev, ki so na voljo vsem potnikom, njenim posebnim potrebam;
16. „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;
17. „vozilo“ pomeni motorno vozilo ali priklopnik, ki se prevažata na tirnem vozilu v času, ko se prevažajo potniki.

⁽¹⁾ Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnikov za uporabo železniške infrastrukture (UL L 75, 15.3.2001, str. 29). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES.

⁽²⁾ 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).

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 II. dela in III. dela iz Priloge I.

Člen 5

Kolesa

Prevozniki v železniškem prometu omogočijo potnikom, da na vlak prinesejo kolesa, po potrebi proti plačilu, če so preprosto obvladljiva, kadar to ne vpliva neugodno na specifično železniško storitev in če vozna sredstva to dopuščajo.

Člen 6

Izključitev odstopanja od obveznosti in omejevalnih določb

1. 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.

2. Prevozniki v železniškem prometu lahko potnikom ponudijo pogodbene pogoje, ki so zanje ugodnejši od pogojev, določenih v tej uredbi.

Člen 7

Obveznost zagotavljanja informacij o ukinitvi prevoznih storitev v prometu

Prevozniki v železniškem prometu ali, po potrebi, pristojni organi, odgovorni za pogodbe o opravljanju železniških storitev po javnem naročilu, sklepe o ukinitvi prevoznih storitev v prometu objavijo na primeren način pred njihovo uveljavitvijo.

Člen 8

Potovalne informacije

1. Na zahtevo potnika prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic, ki v imenu enega ali več prevoznikov v železniškem prometu ponujajo prevozne pogodbe, brez poseganja v člen 10 zagotovijo vsaj informacije, določene v delu I Priloge II v zvezi s potovanji, za katera zadevni prevoznik v železniškem prometu ponuja prevozno pogodbo. Prodajalci vozovnic, ki v svojem imenu nudijo prevozne pogodbe, in organizatorji potovanj zagotovijo te informacije, če so na razpolago.

2. Prevozniki v železniškem prometu med potovanjem zagotovijo potnikom vsaj informacije, določene v delu II Priloge II.

3. Informacije iz odstavkov 1 in 2 se zagotovijo v najprimernejši obliki. V zvezi s tem se upoštevajo zlasti potrebe slabovidnih in/ali slušno prizadetih ljudi.

Člen 9

Razpoložljivost vozovnic, enotnih vozovnic in rezervacij

1. Prevozniki v železniškem prometu in prodajalci vozovnic ponujajo vozovnice, enotne vozovnice in rezervacije, v kolikor so na razpolago.

2. Brez poseganja v odstavek 4 prevozniki v železniškem prometu 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.

3. Brez poseganja v odstavka 4 in 5 prevozniki v železniškem prometu izdajajo vozovnice v okviru pogodb za opravljanje storitev po javnem naročilu na vsaj enega od naslednjih načinov prodaje:

- (a) prek prodajnih mest ali prodajnih avtomatov;
- (b) na vlakih.

4. Prevozniki v železniškem prometu 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.

5. Če na postaji odhoda ni prodajnega mesta ali avtomata, morajo biti potniki na postaji obveščeni:

- (a) o možnosti, da vozovnico kupijo prek telefona ali interneta ali na vlaku, ter o postopku takšnega nakupa;
- (b) o najbližji železniški postaji ali kraju, kjer so na voljo prodajna mesta in/ali avtomati.

Člen 10

Sistemi za potovalne informacije in rezervacije

1. Prevozniki v železniškem prometu 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 3. decembra 2010. TSI omogoča zagotavljanje informacij iz Priloge II in izdajo vozovnic, kakor to določa ta uredba.

4. Prevozniki v železniškem prometu 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 prevoznik v železniškem prometu in prodajalec vozovnic drugim prevoznikom v železniškem prometu in/ali prodajalcem vozovnic ne sme ta razkriti osebnih podatkov, povezanih s posameznimi rezervacijami.

POGLAVJE III

ODGOVORNOST PREVOZNIKOV V ŽELEZNIŠKEM PROMETU ZA POTNIKE IN NJHOVO PRTLJAGO

Člen 11

Odgovornost glede potnikov in prtljage

Ob upoštevanju določb tega poglavja in brez poseganja v veljavne nacionalne določbe, ki potnikom podeljujejo dodatno nadomestilo za škodo, odgovornost prevoznikov v železniškem prometu glede potnikov in njihove prtljage urejajo poglavja I, III in IV IV. dela, VI. del in VII. del iz Priloge I.

Člen 12

Zavarovanje

1. Obveznost iz člena 9 Direktive 95/18/ES se v zvezi z odgovornostjo za potnike razume kot zahteva, da se prevoznik v železniškem prometu 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 prevoznika v železniškem prometu do 3. decembra 2010. Po potrebi to poročilo spremljajo primerni predlogi in priporočila o tej zadevi.

Člen 13

Predplačilo

1. V primeru smrti ali poškodbe potnika prevoznik v železniškem prometu iz člena 26(5) Priloge I nemudoma, najpozneje pa v petnajstih dneh po ugotovitvi identitete fizične osebe, ki je upravičena do nadomestila, izplača predplačilo v višini, ustreznih trenutnim ekonomskim potrebam ter sorazmerno z utrpjeno 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 pozneje 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.

Člen 14

Izpodbijanje odgovornosti

Četudi prevoznik v železniškem prometu izpodbija svojo odgovornost za telesne poškodbe potniku, ki ga prevaža, stori vse razumno, da pomaga potniku, ki zahteva nadomestilo za škodo od tretjih oseb.

POGLAVJE IV

ZAMUDE, ZAMUJENE ZVEZE VLAKOV IN ODPOVEDI

Člen 15

Odgovornost glede zamud, zamujenih zvez vlakov in odpovedi

Ob upoštevanju določb tega poglavja odgovornost prevoznikov v železniškem prometu glede zamud, zamujenih zvez vlakov in odpovedi ureja Poglavje II IV. dela iz Priloge I.

Člen 16

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 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 17 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 poznejšim datumom po izbiri potnika.

Člen 17

Nadomestilo cene vozovnice

1. Ne da bi izgubil pravico do prevoza lahko potnik v primeru zamude od prevoznika v železniškem prometu zahteva nadomestilo za zamudo med krajem odhoda in krajem prihoda, navedenima na vozovnici, v zvezi s katero vozovnica ni bila povrnjena v skladu z določbami člena 16. 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.

Potniki, ki imajo vozovnico ali sezonsko vozovnico za železniški prevoz in pri katerih je v njenem času veljavnosti prišlo do več zaporednih zamud in odpovedi, lahko zahtevajo primerno nadomestilo v skladu z ureditvijo glede nadomestil prevoznikov v železniškem prometu. Ta ureditev navede merila za določanje zamud in za izračun nadomestila.

Nadomestilo za zamudo je izračunano v razmerju s ceno, ki jo je potnik dejansko plačal za storitev z zamudo.

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 prevoznik v železniškem prometu dokaže, da je do nje prišlo izven ozemelj, na katerih se uporablja Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti.

2. Nadomestilo cene vozovnice se izplača v enem mesecu 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.

3. Nadomestilo cene vozovnice se ne zniža za stroške finančnih transakcij, kot so pristojbine, stroški telefona ali poštnina. Prevozniki v železniškem prometu 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 18

Pomoč

1. Prevoznik v železniškem prometu 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 ali ju je možno razumno nabaviti;
- (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 železniške prevozne storitve ni več mogoče nadaljevati, prevozniki v železniškem prometu za potnike čim prej organizirajo nadomestni prevoz.

4. Prevoznik v železniškem prometu 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. Prevoznik v železniškem prometu, ki opravlja storitev, pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 posveti posebno pozornost potrebam invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo in morebitnim spremljevalcem.

POGLAVJE V

INVALIDNE OSEBE IN OSEBE Z OMEJENO MOBILNOSTJO

Člen 19

Pravica do prevoza

1. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci postaj, z aktivno udeležbo reprezentativnih organizacij invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo, uvedejo ali imajo v veljavi nediskriminatorne določbe o dostopu za prevoz invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo.

2. Za rezervacije in vozovnice se invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo ne zaračunavajo dodatni stroški. Prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic ali organizator potovanja ne sme zavrniti rezervacije ali izdaje vozovnice invalidni osebi in osebi z omejeno mobilnostjo oziroma ne zahteva, naj tako osebo spremlja druga oseba, razen če je to nujno potrebno, da se upoštevajo predpisi o dostopu iz odstavka 1.

Člen 20

Informacije invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo

1. Prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic ali organizator potovanja invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo v skladu s predpisi o dostopu iz člena 19(1) na zahtevo zagotovi informacije o dostopnosti železniških storitev, o pogojih dostopa do tirnih vozil in o njihovi opremi.

2. Če prevoznik v železniškem prometu, prodajalec vozovnic in/ali organizator potovanja izvršuje izredne predpise iz člena 19(2), invalidno osebo ali osebo z omejeno mobilnostjo na njeno zahtevo pisno seznani s svojimi razlogi za takšno ukrepanje v petih delovnih dneh po tem, ko ji je odrekel rezervacijo ali vozovnico ali za to osebo zahteval spremstvo.

Člen 21

Dostopnost

1. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci postaj v skladu s TSI za osebe z omejeno mobilnostjo zagotovijo, da so postaje, ploščadi, vozna sredstva in drugi prostori dostopni invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo.

2. Če ni spremljevalnega osebja na vlaku ali osebja na postaji, prevozniki v železniškem prometu in upravljavci postaj vložijo vse razumne napore, da invalidnim osebam ali osebam z omejeno mobilnostjo omogočijo potovanje z vlakom.

Člen 22

Pomoč na železniških postajah

1. Ob odhodu, prestopanju ali prihodu invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo na železniško postajo z osebjem, upravljavec postaje zagotovi brezplačno pomoč, tako da ta oseba lahko vstopi v odhajajoči vlak ali izstopi iz prispelega vlaka za vožnjo, za katero je kupila vozovnico, brez poseganja v predpise o dostopu iz člena 19(1).

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, oddanih v skladu s pravnim redom Skupnosti, pod pogojem, da je pristojni organ poskrbel za alternativne možnosti ali drugače zagotovil enako ali boljše dostopnost do prevoznih storitev.

3. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci postaj zagotovijo, da so na postajah brez osebja lahko dostopne informacije objavljene v skladu s predpisi o dostopu iz člena 19(1) glede najbližjih postaj z osebjem in neposredno dostopni pomoči za invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo.

Člen 23

Pomoč na vlaku

Prevoznik v železniškem prometu brez poseganja v predpise za dostop iz člena 19(1) zagotovi invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo brezplačno pomoč na vlaku ter pri vstopu na vlak in izstopu z njega.

Za namene tega člena pomoč na vlaku vsebuje vse razumne napore, da se ponudi pomoč invalidni osebi ali osebi z omejeno mobilnostjo, da bi ta na vlaku lahko imela dostop do enakih storitev kot drugi potniki, če zanje zaradi stopnje invalidnosti ali omejitve mobilnosti samostojen in varen dostop do teh storitev sicer ne bi bil mogoč.

Člen 24

Pogoji, pod katerimi se nudi pomoč

Prevozniki v železniškem prometu, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in organizatorji potovanj sodelujejo, da bi zagotovili pomoč invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo v skladu s členoma 22 in 23 ter naslednjimi točkami:

- (a) pomoč se nudi pod pogojem, da so bili prevoznik v železniškem prometu, 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, zagotuje eno obvestilo, in sicer pod pogojem, da se zagotovijo ustrezne informacije o času naslednjih potovanj;
- (b) prevozniki v železniškem prometu, upravljavci postaj, prodajalci vozovnic in organizatorji potovanj storijo vse potrebno za prejemanje obvestil;
- (c) če predhodnega obvestila v skladu s točko (a) ni, si prevoznik v železniškem prometu in upravljavec postaje po najboljših močeh prizadevata nuditi pomoč, tako da bi invalidna oseba ali oseba z omejeno mobilnostjo lahko potovala;

- (d) brez poseganja v pristojnosti drugih subjektov glede območij izven prostorov železniške postaje upravljavec postaje ali katera koli druga pooblaščen oseba določi točke znotraj in zunaj železniške postaje, kjer lahko invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo napovedo svoj prihod na železniško postajo in po potrebi zahtevajo pomoč;
- (e) pomoč se nudi pod pogojem, da se invalidna oseba in oseba z omejeno mobilnostjo zgleda na določenem mestu ob uri, ki jo določi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec postaje, ki tako pomoč nudi. Določeni čas ne sme biti več kot 60 minut pred objavljenim časom odhoda ali pred časom, ko so vsi potniki naprošeni, naj se prijavijo. Če ura, do katere se mora invalidna oseba ali oseba z omejeno mobilnostjo pojaviti, ni določena, se mora oseba pojaviti na določenem mestu najmanj 30 minut pred objavljenim časom odhoda ali pred časom, ko so vsi potniki naprošeni, naj se prijavijo.

Člen 25

Nadomestilo za opremo za gibanje in drugo posebno opremo

Pri odgovornosti prevoznika v železniškem prometu za popolno ali delno izgubo ali poškodovanje opreme za gibanje ali druge posebne opreme, ki jo uporabljajo invalidne osebe ali osebe z omejeno mobilnostjo, ni nobene finančne omejitve.

POGLAVJE VI

KAKOVOST, PRITOŽBE IN VARNOST PREVOZNE STORITVE

Člen 26

Osebna varnost potnikov

Prevozniki v železniškem prometu, 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 27

Pritožbe

1. Prevozniki v železniškem prometu predvidijo mehanizem reševanja pritožb glede pravic in obveznosti iz te uredbe. Prevoznik v železniškem prometu potnike obširno seznanja s podrobnostmi pogodbe in z delovnim jezikom (delovnimi jeziki).

2. Potniki lahko pritožbo predložijo kateremu koli prevozniku v železniškem prometu. Naslovnik pritožbe v enem mesecu 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. Prevoznik v železniškem prometu v letnem poročilu iz člena 28 navede število in vrsto prejetih pritožb, obravnavanih pritožb, odzivni čas in morebitne ukrepe za izboljšanje stanja.

Člen 28

Standardi kakovosti storitev

1. Prevozniki v železniškem prometu določijo standarde kakovosti za prevozne storitve in izvajajo sistem vodenja kakovosti, da bi zagotovili kakovost storitev. Standardi kakovosti storitve morajo zajemati vsaj področja, našeta v Prilogi III.

2. Prevozniki v železniškem prometu spremljajo svojo učinkovitost na podlagi standardov kakovosti storitev. Prevozniki v železniškem prometu vsako leto poleg letnega poročila objavijo poročilo o doseženi kakovosti storitev. Poročila o doseženi kakovosti storitev se objavijo na spletnih straneh prevoznikov v železniškem prometu. Poleg tega se ta poročila objavijo na spletni strani ERA.

POGLAVJE VII

OBVEŠČANJE IN IZVRŠEVANJE

Člen 29

Obveščanje potnikov o njihovih pravicah

1. Prevozniki v železniškem prometu, upravljavec postaje in organizator potovanja ob prodaji kart za potovanja z vlakom obvestijo potnike o njihovih pravicah in obveznostih na podlagi te uredbe. Da ugodijo tej zahtevi po informacijah, lahko prevozniki v železniškem prometu, upravljavci postaje in organizatorji potovanja uporabijo povzetek določb te uredbe, ki ga pripravi Komisija v vseh uradnih jezikih institucij Evropske unije in jim ga da na voljo.

2. Prevozniki v železniškem prometu in upravljavci postaj ustrezno obvestijo potnike na postaji in vlaku o kontaktnem naslovu organa, ki so ga imenovala države članice v skladu s členom 30.

Člen 30

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 upravljalca infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodelitev in prevoznika v železniškem prometu.

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 31

Sodelovanje izvršilnih organov

Izvršilni organi iz člena 30 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 32

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 seznanijo Komisijo s temi določbami do 3. junija 2010 in jo nemudoma obvestijo o kakršnih koli poznejših spremembah, ki vplivajo nanje.

Člen 33

Priloge

Ukrepi za spreminjanje nebitvenih določb te uredbe s prilagoditvijo njenih prilog, razen Priloge I, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 35(2).

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

V Strasbourg, 23. oktobra 2007

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Člen 34

Določbe o spremembah

1. Ukrepi za spreminjanje nebitvenih določb te uredbe z dodajanjem, potrebni za izvajanje členov 2, 10 in 12, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 35(2).

2. Ukrepi za spreminjanje nebitvenih določb te uredbe s prilagajanjem finančnih zneskov iz te uredbe, ki niso navedeni v Prilogi I, glede na inflacijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 35(2).

Člen 35

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor, ustanovljen s členom 11a Direktive 91/440/EGS.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 36

Poročilo

Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju in o doseženih rezultatih iz te uredbe 3. decembra 2012, zlasti glede standardov 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 37

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati 24 mesecev po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

PRILOGA I

Izvelek 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

II. DEL

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 prevozniki 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 prevozniki 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 prevažata 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 mor-
da 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 pred-
loženi 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 za-
hteval 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 pri-
sotnosti 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 uve-
ljavljati 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 ustrežna 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 na 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 konkretno okoliščino 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. prtljavniki ali prtljavniki 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 uslužbenec in druge osebe delujejo v okviru svojih nalog. Upravljalci 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, vložiti 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 prevoznicu, 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 zahtevki 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 prekinitve zastaralnega roka sicer velja notranja zakonodaja.

VII. DEL

MEĐSEBOJNI 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 zanjo 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 tožeci 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 povrnitvi stroškov

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

PRILOGA II

**MINIMALNE INFORMACIJE, KI JIH ZAGOTAVLJAJO PREVOZNIKI V ŽELEZNIŠKEM PROMETU 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 na vlaku za invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo

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 prekinitve 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 invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo.

UREDBA (ES) št. 1372/2007 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. oktobra 2007

o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 577/98 o organizaciji vzorčne raziskave delovne sile v Skupnosti

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

spremenljivki za razlago obnašanja trga delovne sile pa morajo biti standardna sestavina te raziskave, da se omogoči popolnejša analiza trgov delovne sile.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 285(1) Pogodbe,

(5) Posvetovanje z Odborom za statistični program, ustanovljenim s Sklepom Sveta 89/382/EGS, Euratom ⁽²⁾, je bilo opravljeno v skladu s členom 3 navedenega sklepa.

ob upoštevanju predloga Komisije,

(6) Uredbo Sveta (ES) št. 577/98 ⁽³⁾ bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽¹⁾,

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

ob upoštevanju naslednjega:

Člen 1

(1) V skladu z lizbonsko strategijo in po potrditvi po njenem vmesnem pregledu leta 2005 mora Evropa za doseg lizbonskih ciljev še naprej usmeriti svoje politike v rast in zaposlovanje.

Uredba (ES) št. 577/98 se spremeni:

1. v členu 4(1) se točka (l) nadomesti z naslednjim:

(2) Razvoj Skupnosti in delovanje notranjega trga povečujeta potrebo po primerljivih podatkih, ki omogočajo vpliv strukture in razdelitve plač, ki bosta preučeni, na trg delovne sile, zlasti kot sredstvo za analizo napredka ekonomske in socialne kohezije.

„(l) plača za glavno delo;“;

2. člen 6 se nadomesti z naslednjim:

(3) Komisija potrebuje za izvedbo dodeljenih nalog podatke o razvrščanju plač po socialno-ekonomskih parametrih in tudi v odnosu do različnih oblik plačane zaposlitve, ki so bistveni za analizo in razumevanje trga delovne sile ter sprememb, ki potekajo v strukturi delovne sile. V zvezi s tem so prednosti razpoložljivosti podatkov o plačah po decilih v odnosu do drugih parametrov zaposlitve splošno priznane.

„Člen 6

Posredovanje rezultatov

V dvanajstih tednih od konca obdobja opazovanja države članice posredujejo Eurostatu rezultate raziskave, brez neposrednih označb.

(4) Raziskava delovne sile Skupnosti je pravzaprav prvi in najbolj veljaven referenčni vir informacij o trgu delovne sile v Evropski uniji, informacije o plačah kot temeljni

Podatki, ki ustrezajo parametru raziskave „plača za glavno delo“, se Eurostatu lahko pošljejo v roku enaindvajsetih mesecev od konca obdobja opazovanja, če se za predložitev teh informacij uporabljajo administrativni podatki.“

⁽¹⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 10. julija 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 9. oktobra 2007.

⁽²⁾ UL L 181, 28.6.1989, str. 47.

⁽³⁾ UL L 77, 14.3.1998, str. 3. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2257/2003 (UL L 336, 23.12.2003, str. 6).

Člen 2

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

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

V Strasbourgu, 23. oktobra 2007

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
M. LOBO ANTUNES

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2007/58/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. oktobra 2007

o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture

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, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 31. julija 2007 ⁽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 krepitevijo konkurence med prevozniki v železniškem prometu podpre nove pobude na tem področju.

⁽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 (UL C 227 E, 21.9.2006, str. 460), Skupno stališče Sveta z dne 24. julija 2006 (UL C 289 E, 28.11.2006, str. 30), Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. januarja 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 25. septembra 2007 in Sklep Sveta z dne 26. septembra 2007.

⁽⁴⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344).

⁽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 različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

- (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 ⁽¹⁾ Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS, Direktive 2004/51/ES ⁽²⁾ Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS, Direktive 2001/13/ES ⁽³⁾ Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES, Direktive 2001/14/ES ter Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽⁴⁾. 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.
- (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 (ES) št 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o storitvah javnega potniškega železniškega in cestnega prometa ⁽⁵⁾ 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) Odprtje 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 njih 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 za opravljanje 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.

(1) UL L 75, 15.3.2001, str. 1.

(2) UL L 164, 30.4.2004, str. 164. Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 58.

(3) UL L 75, 15.3.2001, str. 26.

(4) UL L 164, 30.4.2004, str. 44. Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

(5) Glej stran 1 tega Uradnega lista.

- (13) Da bi izboljšali potniške storitve na progah, ki izpolnjujejo obveznosti javnih služb, se naj državam članicam omogoči, da pristojne organe za opravljanje teh storitev pooblastijo, da uvedejo dajatev od storitev potniškega prometa v skladu s pristojnostjo teh organov. Z dajatvijo bi se pomagalo financirati obveznosti opravljanja javnih storitev, določenih v pogodbah za opravljanje javnih služb, podeljenih v skladu s pravom Skupnosti. Dajatev bi bilo treba uvesti v skladu s pravom Skupnosti in še zlasti v skladu z načeli pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti.
- (14) Regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do konflikta interesov in kakršne koli vpletenosti v dodeljevanje pogodb za opravljanje javne službe, ki se preučuje. Zlasti pa bi bilo treba v primeru, ko je organizacijsko ali pravno tesno povezan s pristojnim organom, udeleženi 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 za opravljanje 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.
- (16) Za spodbujanje investicij v storitve, ki uporabljajo specializirano infrastrukturo, kot so hitre železniške povezave, morajo imeti prosilci možnost načrtovanja in pravne varnosti zaradi obsežnosti in dolgoročnosti zadevnih naložb. Tem podjetjem bi bilo zato treba omogočiti, da bi okvirne pogodbe praviloma lahko sklepala za obdobje do 15 let.
- (17) 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 smernice.
- (18) Uporabo te direktive bi bilo treba oceniti na podlagi poročila, ki bi ga Komisija predložila dve leti po odprtju trga mednarodnih storitev potniškega prometa. Poročilo bi moralo tudi preučiti razvoj trga, vključno s potekom priprav na nadaljnje odprte trga storitev potniškega železniškega prometa. Komisija bi morala v poročilu prav tako analizirati različne modele za organizacijo tega trga in učinek te direktive na pogodbe za opravljanje javne službe in njihovo financiranje. Pri tem bi morala Komisija upoštevati izvajanje Uredbe (ES) št. 1370/2007 ter intrinzične razlike med državami članicami (gostota omrežij, število potnikov, povprečna prepotovana razdalja). Če je to primerno, bi morala Komisija v poročilu predlagati dopolnilne ukrepe za lažje odpiranje trga in oceniti učinek teh ukrepov.
- (19) Ukrepe, potrebne za izvajanje direktiv 91/440/EGS in 2001/14/ES, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje izvedbenih pooblastil, podeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (20) Še zlasti bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejetje prilog. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (21) Za države članice, ki železniškega sistema nimajo in tudi ne predvidevajo njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, 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.
- (22) Ker cilja te direktive, in sicer razvoja železnic v Skupnosti, države članice glede na potrebo, da se zagotovijo pošteni in nediskriminatorni pogoji dostopa do infrastrukture in da se upošteva očitna mednarodna razsežnost 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.
- (23) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽²⁾ 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.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

- (24) 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:

„4. Države članice lahko iz področja uporabe te direktive izključijo katero koli storitev železniškega prometa, ki se opravlja kot tranzit preko Skupnosti, pri kateri sta izhodiščni 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 nатовarjanja 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 člen 10(1);

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 predstavlja 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 ustrezni 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 za opravljanje 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 pogodbe 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 za opravljanje 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 za opravljanje 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 4. decembrom 2007 na podlagi poštenega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu z ustreznimi načeli prava Skupnosti. Takšna omejitve 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 odstavek 3b lahko države članice pod pogoji iz tega člena pooblastijo zadevni organ, pristojen za železniški promet, da prevoznikom v železniškem prometu, ki nudijo potniške storitve, naloži dajatev za obratovanje tistih prog, ki sodijo pod pristojnost organa in povezujejo dve postaji znotraj države članice.

V takšnem primeru se prevoznikom v železniškem prometu, ki opravljajo nacionalne ali mednarodne prometne storitve prevoza potnikov v železniškem prometu, za obratovanje teh prog, ki spadajo pod pristojnost tega organa, naloži isto dajatev.

Dajatev je nadomestilo organu za obveznosti javne službe, določene v pogodbah za opravljanje javne službe, podeljenih v skladu s pravom Skupnosti. Prihodek na podlagi katere koli dajatve in plačan kot nadomestilo ne sme presežati celote ali dela stroškov, ki so nastali pri izvajanju zadevnih obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

Dajatev se uvede v skladu z zakonodajo Skupnosti, zlasti ob upoštevanju načel pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti, predvsem med povprečno ceno storitve

potniku in ravnijo dajatve. Celoten znesek vseh dajatev v skladu s tem odstavkom ne sme ogroziti ekonomske izvedljivosti preživetja storitev železniškega potniškega prometa, za katere se določijo dajatev.

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, še posebej njen učinek na države članice, kot je opredeljeno v drugem pododstavku odstavka 3a, 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 odstavkov 3a do 3f.

Uporabo te direktive se oceni na podlagi poročila, ki ga Komisija predloži dve leti po odprtju trga mednarodnih storitev potniškega prometa.

Poročilo tudi preuči razvoj trga, vključno s potekom priprav na nadaljnje odprtje trga storitev potniškega železniškega prometa. Komisija v svojem poročilu tudi analizira različne modele za organizacijo tega trga in učinek te direktive na pogodbe za opravljanje javne službe in njihovo financiranje. Pri tem Komisija upošteva izvajanje Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 [o storitvah javnega potniškega železniškega in cestnega prometa] (*) ter intrinzične razlike med državami članicami (gostota omrežij, število potnikov, povprečna prepotovana razdalja). Če je to primerno, Komisija v svojem poročilu predlaga dopolnilne ukrepe za lažje odpiranje trga in oceni učinek teh ukrepov.

(*) UL L 315, 3.12.2007, str. 1.“

11. člen 11(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Ukrepi za spremembo nebitvenih določb te direktive in v zvezi s prilagoditvijo njenih prilog se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 11a(3).“;

12. člen 11a(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“;

13. 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/ES 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 za opravljanje 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 za opravljanje javne službe na progih 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 utemljuje 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 utemljuje, 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 pogostostjo, 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, udeleženih v dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe.“;

6. člen 34(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Ukrepi za spremembo nebitvenih določb te direktive in v zvezi s prilagoditvijo prilog se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 35(3).“;

7. člen 35(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“;

8. 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 uskladitev s to direktivo, najpozneje do 4. junija 2009. Besedilo teh ukrepov takoj sporočijo Komisiji.

Države članice se v teh ukrepih 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 določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

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

Člen 4

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

Člen 5

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. oktobra 2007

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
M. LOBO ANTUNES

DIREKTIVA 2007/59/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. oktobra 2007****o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti**

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, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 31. julija 2007 ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu z Direktivo 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah 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, bi bilo 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 kakršno koli 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) Ta direktiva sledi in v veliki meri temelji na zgodovinskem skupnem sporazumu, sklenjenem med Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) in Skupnostjo evropskih železnic (CER) o določenih vidikih pogojev dela mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve ⁽⁶⁾.
- (8) 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 bi smelo omejevati 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. septembra 2005 (UL C 227 E, 21.9.2006, str. 464), Skupno stališče Sveta z dne 14. septembra 2006 (UL C 289 E, 28.11.2006, str. 42), Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. januarja 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 25. septembra 2007 in Sklep Sveta z dne 26. septembra 2007.

⁽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 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344).

⁽⁶⁾ UL L 195, 27.7.2005, str. 18.

- (9) 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.
- (10) 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 boljše odrazile nastajajoče strukture trga.
- (11) 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 bi se bilo 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.
- (12) V skladu s členom 13(4) Direktive 2004/49/ES, so prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture pogodbeno odgovorni za raven strokovne usposobljenosti strojevodij, ki jih zaposlujejo. V skladu s členom 13(3) navedene direktive bi morali prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture upoštevati strokovno usposobljenost in že pridobljene sposobnosti teh strojevodij. Vendar pa je pomembno tudi zagotoviti, da se usposablja zadostno število strojevodij. V zvezi s tem je treba sprejeti ukrepe za zagotovitev, da od usposabljanja strojevodje, ki ga financira določeni prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ne bi imel neupravičene koristi drugi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, v primeru ko navedeni strojevodja prostovoljno zapusti prvega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture na račun drugega. Ti ukrepi so lahko različne narave, kot na primer nacionalna zakonodaja, skupne delovne konvencije, pogodbene klavzule, ki zavezujejo strojevodje v razmerju do delodajalca ali tudi v sporazumih, ki urejajo ki urejajo pogoje prevzema strojevodij ene družbe s strani druge, kadar so strojevodje zavezani k takšnim sporazumom.
- (13) Usposobljenost 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. Komisija bo to dosegla tako, da bo ustrezen TSI spremenila ali prilagodila tej direktivi in njenim prilogam z uporabo postopkov, določenih v Direktivi Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrost⁽¹⁾ in Direktivi 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti konvencionalnega železniškega sistema⁽²⁾.
- (14) Posebno pozornost bi bilo treba nameniti drugemu vlakovnemu osebju, ki opravlja naloge v zvezi s kritično varnostjo na lokomotivah in vlakih, da bi se povečalo prosto gibanje delavcev in varnost železnic Skupnosti. Zato bi morale države članice zagotoviti, da drugo vlakovno osebje, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo, izpolnjujejo minimalne zahteve, določene v TSI o delovanju in upravljanju prometa. Ob upoštevanju nacionalnih načrtov, ki jih morajo države članice sporočiti v povezavi z izvajanjem navedenih TSI, bi Agencija morala opredeliti potencialne možnosti za izdajanje spričeval drugemu vlakovnemu osebju, ki opravlja naloge v zvezi s kritično varnostjo, in oceniti vpliv teh različnih možnosti. Komisija bi morala na podlagi tega poročila po potrebi predstaviti predlog o pogojih in postopkih certificiranja drugega vlakovnega osebja, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo na lokomotivah in vlakih.
- (15) 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.
- (16) Ta direktiva ne bi smela 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⁽³⁾, 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⁽⁴⁾.

(1) UL L 235, 17.9.1996, str. 6. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES (UL L 141, 2.6.2007, str. 63).

(2) UL L 110, 20.4.2001, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2007/32/ES.

(3) 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).

(4) UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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 osebjem iz členov 10 in 11 Direktive 2004/49/ES, in pospešili izdajo varnostnih spričeval, predvidenih v navedenih členih.
- (20) 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 bi smelo odvezovati prevoznikov v železniškem prometu ali upravljavcev železniške infrastrukture njihove odgovornosti glede varnosti in še zlasti usposabljanja njihovega osebja.
- (21) 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.
- (22) Za nemoteno delovanje železniškega prometa bi bilo treba strojevodjem, ki so opravljali ta poklic že pred začetkom veljavnosti te direktive, omogočiti, da v prehodnem obdobju ohranijo pridobljena dovoljenja.
- (23) 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, bi se bilo 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. 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 naj 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.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) Ukrepe za izvajanje te direktive bi bilo 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⁾.
- (27) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za določitev pogojev in meril, potrebnih za izvajanje te direktive. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebistvenih določb te direktive, ali za njeno dopolnitev z dodajanjem novih nebistvenih določb, bi morali biti sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

(1) UL L 255, 30.9.2005, str. 22. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 2006/100/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 141).

(2) UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

- (28) V primerih, ko se zaradi razlogov nujnosti normalni roki za regulativni postopek s pregledom ne morejo spoštovati, bi morala imeti Komisija za sprejetje ukrepov, predvidenih s to direktivo, možnost uporabiti nujni postopek iz člena 5a(6) Sklepa 1999/468/ES za sprejetje meril Skupnosti za izbiro izpraševalcev in preverjanj, določenih v tej direktivi in za prilagoditev znanstvenemu in tehničnemu napredku iz prilog k tej direktivi, določenih z njo.
- (29) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹⁾ se države članice spodbuja, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče, prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (30) Države članice bi morale predvideti kontrole v zvezi z upoštevanjem te direktive in ustrezne ukrepe v primeru, če strojevodja krši določbe te direktive.
- (31) Države članice bi morale v okviru izvajanja te direktive predvideti ustrezne kazni za kršitev nacionalnih predpisov.
- (32) 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 prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje tega cilja.
- (33) 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 izvzetja bi morali biti jasno opredeljeni.
- (34) 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 nesmotrna. Zato bi bilo 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

Ta direktiva določa pogoje in postopke za izdajo spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake v železniškem sistemu Skupnosti. Opredeljuje 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.
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;

⁽¹⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

- (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) „drugo vlakovno osebje, ki opravlja naloge v zvezi z varnostjo“, pomeni osebje na vlakcu, ki ni strojevodsko, vendar pomaga zagotavljati varnost vlaka ter potnikov in tovora, ki jih prevaža;
- (d) „železniški sistem“ pomeni sistem, ki ga v skladu z definicijo v direktivah 96/48/ES in 2001/16/ES sestavljajo železniške infrastrukture s progami in nepremičnimi napravami železniškega sistema ter vozna sredstva vseh kategorij in izvora, ki vozijo po tej infrastrukturi;
- (e) „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;
- (f) „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 ⁽¹⁾, ali katero 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;
- (g) „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;
- (h) „Agencija“ pomeni Evropsko železniško agencijo, ustanovljeno z Uredbo (ES) št. 881/2004 ⁽²⁾ Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004;
- (i) „varnostno spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga prevozniku v železniškem prometu izda pristojni organ v skladu s členom 10 Direktive 2004/49/ES;
- (j) „spričevalo“ pomeni usklajeno dopolnilno spričevalo, v katerem je navedeno, po kateri železniški infrastrukturi lahko imetnik spričevala vozi in katera vozna sredstva lahko upravlja;
- (k) „varnostno pooblastilo“ pomeni dovoljenje, ki ga pristojni organ izda upravljavcu železniške infrastrukture v skladu s členom 11 Direktive 2004/49/ES;
- (l) „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.

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.

⁽¹⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/49/ES.

⁽²⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

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 vse druge vrste lokomotiv, 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 na podlagi osnutka, ki ga pripravi Agencija, najpozneje 4. decembra 2008 sprejme vzorec dovoljenja Skupnosti, spričevalo in overjeno kopijo spričevala ter določi njihove zunanje značilnosti, ob upoštevanju ukrepov proti ponarejanju. Ti ukrepi, ki so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3).

Komisija 4. decembra 2008 v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3) in na podlagi priporočila Agencije sprejme ukrepe, namenjene spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, in ki zadevajo 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.

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 imajo 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 pooblaščen ali priznan zdravnik 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 pooblaščen ali priznan zdravnik, 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 pokriva vsaj splošne vsebine, naštetje 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 spričevalo. 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 VI. Preverjanje po potrebi vključuje tudi jezikovno znanje v skladu s točko 8 Priloge VI.

⁽¹⁾ UL L 199, 31.7.1985, str. 56.

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 vložijo prosilec 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 izvorniku. 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.

V primeru nesoglasja, se stranke lahko pritožijo pri pristojnemu organu ali kateremu koli neodvisnemu pritožbenemu organu.

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

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. Te zdravniške preglede opravljajo pooblaščen ali priznani zdravniki 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 in/ali 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, določeno v Prilogi 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 in vseh dokumentov, ki dokazujejo njegovo usposabljanje, kvalifikacije, izkušnje in poklicno usposobljenost. Pri izdaji spričevala strojevodji prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture vse te dokumente 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, ter po potrebi preklic dovoljenje, kakor tudi posodobi register iz člena 22(2). Poleg tega zagotovi, da v času službe strojevodja nikoli ni pod vplivom snovi, ki bi lahko vplivale na njegovo osredotočenost, pozornost ali vedenje. Pristojni organ je o tem obveščen 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 29;
- (d) priznavanje oseb ali organov v skladu s členoma 23 in 25, 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) vodenje in posodabljanje registra dovoljenj v skladu s členoma 16(1) in 22(1);
- (g) spremljanje postopka potrjevanja strojevodij v skladu s členom 26;
- (h) izvajanje kontrol v skladu s členom 29;
- (i) določanje nacionalnih meril za ocenjevalce v skladu s členom 25(5).

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

2. Pristojni organ nalog iz točk (c), (g) in (i) 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, določenih 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 45 000, 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 v skladu z regulativnim postopkom iz člena 32(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 kateri koli 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, so prenehala veljati, so bila spremenjena, odložena, odvzeta ali prijavljena kot izgubljena, ukradena ali uničena. Register 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. Strojvodje imajo dostop do podatkov, ki jih zadevajo ter so shranjeni v registrih pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu, ter na zahtevo pridobijo kopije teh podatkov.

4. Pristojni organi sodelujejo z Agencijo, da bi zagotovili interoperabilnost registrov iz odstavkov 1 in 2.

V ta namen Komisija 4. decembra 2008 sprejme 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. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3).

5. Pristojni organi, upravljavci 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.

6. 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. Podrobnejši cilji usposabljanja so za dovoljenje podrobno določeni v Prilogi IV in za spričevalo v prilogah V in VI. Ti podrobno določeni cilji usposabljanja se lahko dopolnijo z:

- (a) ustreznimi TSI, sprejetimi v skladu z Direktivo 96/48/ES ali Direktivo 2001/16/ES. V tem primeru Komisija zagotovi doslednost med navedenim TSI in prilogami IV, V in VI; ali
- (b) merili, ki jih je predlagala Agencija v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 881/2004. Ta merila, ki so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njeno dopolnitvijo, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3).

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 vozniških sredstvih iz člena 13(1) izvajajo osebe ali organi, akreditirani ali priznani v skladu s členom 20.

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

Stroški usposabljanja

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za izognitev temu, da bi imel od usposabljanja strojevodje, ki ga je financiral določeni prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, nepravilno korist drugi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, v primeru ko je strojevodja prostovoljno zapustil prvega prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca infrastrukture na račun drugega.

2. V poročilu iz člena 33, zlasti kar zadeva točko (f) člena, se posebno pozornost nameni izvajanju tega člena.

Člen 25

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 lahko temelji na merilih Skupnosti, uvedenih na podlagi osnutka, ki ga je pripravila Agencija. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3). Komisija lahko v njenih primerih uporabi nujni postopek iz člena 32(4).

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 26

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 27

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 pomanjklivosti, ki so bile ugotovljene pri neodvisnem ocenjevanju.

POGLAVJE VIII

DRUGO VLAKOVNO OSEBJE

Člen 28

Poročilo o drugem vlakovnem osebju

1. Agencija bo v poročilu, predloženem v 4. junija 2009 in ob upoštevanju navedenih TSI o delovanju in upravljanju prometa, oblikovanih na podlagi direktiv 96/48/ES in 2001/16/ES, opredelila profil in naloge drugega osebja, ki opravljajo kritične naloge v zvezi z varnostjo, 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.

2. Komisija na podlagi tega poročila 4. junija 2010 po potrebi pripravi predlog o sistemu izdajanja spričeval drugemu vlakovnemu osebju iz odstavka 1.

POGLAVJE IX

KONTROLE IN KAZNI

Člen 29

Kontrole, ki jih izvaja pristojni organ

1. Pristojni organ lahko na vlaku, ki vozi na območju njegove pristojnosti, kadar koli 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 ponovne obravnave, 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 izdaje; 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 sporu se zadeva predloži odboru iz člena 32(1), in Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 32(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 30

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 prvem pododstavku člena 36(1), ter ji nemudoma sporočijo kakršne koli poznejše spremembe omenjenih določb.

POGLAVJE X

KONČNE DOLOČBE

Člen 31

Prilagoditve prilog

1. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive s prilagoditvijo prilog znanstvenemu in tehničnemu napredku, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3). Komisija lahko v njenih primerih uporabi nujni postopek iz člena 32(4).

2. Kadar prilagoditve zadevajo področje zdravja in pogoje varnosti, ali strokovne sposobnosti, Komisija zagotovi, da se pred njihovim pripravo, izvede posvetovanje s socialnimi partnerji.

Člen 32

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. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb iz člena 8 Sklepa.

4. Pri sklicevanju na ta odstavek, se uporabi člen 5a(1), (2), (4) in (6) ter člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 33

Poročilo

Agencija ocenjuje potek izdaje spričeval strojevodjem v skladu s to direktivo. Najpozneje štiri leta po sprejetju osnovnih parametrov registra iz člena 22(4) 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 34

Uporaba pametnih kartic

Agencija 4. decembra 2012 preuči možnost uporabe pametne kartice, ki združuje dovoljenje in spričevala iz člena 4, in pri tem vključi analizo stroškov in koristi.

Ukrepi, ki so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive in so povezani s tehničnimi in operativnimi specifikacijami takšne pametne kartice, se sprejmejo na podlagi osnutka, ki ga je pripravila Agencija, in v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 32(3).

Če uvedba pametne kartice ne povzroči nobene spremembe besedila te direktive in njenih prilog, se specifikacije pametne kartice sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 32(2).

Člen 35

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 36

Izvajanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo najpozneje 4. decembra 2009. 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 37

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(4).
2. (a) V dveh letih od sprejetja osnovnih parametrov za registre iz člena 22(4), 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, določena v členu 16.

- (b) V dveh letih od vzpostavitve registrov, kakor je določeno 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 imajo 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. Strojevodje, ki jim je bila dovoljena vožnja v skladu z določbami, veljavnimi pred uporabo določb odstavka 2(a) ali (b), 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 oprostijo 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 z regulativnim postopkom iz člena 32(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 izvetja lahko Komisija ob upoštevanju ustreznega razvoja v železniškem sektorju zadevne države članice Agencijo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 32(2) zaprosi za izvedbo nove analize stroškov in koristi, ki se mora Komisiji predložiti najpozneje dvanajst mesecev pred potekom tega začasnega obdobja izvetja. Komisija sprejme odločitev v skladu s postopkom iz prejšnjega odstavka.

Člen 38

Začetek veljavnosti

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

Člen 39

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourg, 23. oktobra 2007

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
M. LOBO ANTUNES

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) informacije, ki so specifične 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) številko 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 informacije ali zdravstveno pogojene omejitve uporabe, ki jih predpiše pristojni organ v skladu s Prilogo II, v kodirani obliki.

Kode določi Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 32(2) in 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,
— referenčno številko imetnika pri njegovem delodajalcu (neobvezno);
- (e) številko 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) vrsto 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 naštetih podatki in podatki za preverjanje izpolnjevanja zahtev, opredeljenih v členih 11 in 16.

- (b) Podatki o spričevalu:

Vsi v spričevalu naštetih 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 presežati 40 dB pri 500 in 1 000 Hz,
- izguba sluha ne sme presežati 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 se mora v primeru manjše odpornosti ali na podlagi patološkega izvida upoštevati kot 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.

Pooblaščen ali priznan zdravnik v skladu s členom 20 mora 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 prekinitvi dela zaradi nesreče pri delu. Pooblaščen ali priznan zdravnik v skladu s členom 20 lahko odloči za ustrezen dodaten zdravstveni pregled, zlasti po najmanj 30-dnevem obdobju bolniške odsotnosti. Delodajalec mora zahtevati, da pooblaščen ali priznan zdravnik v skladu s členom 20 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 vozniški 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 vagoni, potniške vagoni in druga vozna sredstva.

Strojvodje morajo še posebej:

- razumeti posebne zahteve za opravljanje poklica strojvodje, pomen tega poklica ter poklicne in osebne zahteve (dolgi delovni čas, 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 strojvodjo, 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 ZAHTEVE ZA SPRIČEVALO

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

1. TESTI IN KONTROLE PRED ODHODOM

Strojevodje morajo biti sposobni:

- 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 voznih 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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- pred odhodom preveriti in izračunati zavorno silo vlaka, ki mora ustrezati zavorni moči, določeni 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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- 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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- 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

Strojvodje morajo:

- biti sposobni zaznati neobičajne dogodke v zvezi z obnašanjem vlaka,
- biti sposobni 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

Strojvodje morajo:

- biti sposobni sprejeti ukrepe za varovanje vlaka in poklicati pomoč v primeru nesreče, v kateri so udeleženi potniki na vlaku,
- biti sposoben ugotoviti, ali vlak prevažava 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 ZAHTEVE V ZVEZI S SPRIČEVALI

Znanje o železniški infrastrukturi

1. TESTIRANJE ZAVOR

Strojvodje morajo biti pred odhodom sposobni preveriti in izračunati, ali zavorna moč vlaka ustreza zavorni sili, določeni za progo, določeni v dokumentaciji vlaka.

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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- 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

Strojvodje morajo biti sposobni predvideti težave in ustrezno reagirati v skladu z varnostjo in drugimi nalogami, kot so npr. točnost in gospodarski vidiki. Zato morajo 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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- 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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- določiti položaj vlaka na progi v vsakem trenutku,
- uporabljati zavore za upočasnitev in ustavljanje ob upoštevanju voznih 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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- 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, kadar koli je to potrebno.

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

Strojvodje morajo biti sposobni:

- 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

Strojvodje, 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“. Strojvodje 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	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost prilagoditve načina izražanja vsakemu sogovorniku — sposobnost zagovarjanja določenega stališča — sposobnost pogajanja — sposobnost prepričevanja — sposobnost svetovanja
4	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost obvladovanja popolnoma nepredvidljivih situacij — sposobnost domnevanja — sposobnost izražanja utemeljenega stališča
3	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost obvladovanja praktičnih situacij znepredvidljivim dejavnikom — sposobnost opisovanja — sposobnost nadaljevanja preprostega pogovora
2	<ul style="list-style-type: none"> — sposobnost obvladovanja enostavnih praktičnih situacij — sposobnost postavljanja vprašanj — sposobnost odgovarjanja na vprašanja
1	<ul style="list-style-type: none"> — 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.
-