

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

L 315

Leidimas
lietuvių kalba

Teisės aktai

50 tomas

2007 m. gruodžio 3 d.

Turinys

I Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma

REGLAMENTAI

- ★ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 1
- ★ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų 14
- ★ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1372/2007, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 577/98 dėl darbo jėgos atrankinio tyrimo organizavimo Bendrijoje ⁽¹⁾ 42

DIREKTYVOS

- ★ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/58/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo 44
- ★ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo 51

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

Kaina: 18 EUR

LT

Aktai, kurių pavadinimai spausdinami paprastu šriftu, yra susiję su kasdieniu žemės ūkio reikalų valdymu ir paprastai galioja ribotą laikotarpį. Visų kitų aktų pavadinimai spausdinami ryškesniu šriftu ir prieš juos dedama žvaigždutė.

I

(Aktai, priimti remiantis EB ir (arba) Euratomo steigimo sutartimis, kuriuos skelbti privaloma)

REGLAMENTAI

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1370/2007

2007 m. spalio 23 d.

dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus
(EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 ir 89 straipsnius,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

(1) Sutarties 16 straipsnyje patvirtinama, kad bendrus ekonominius interesus tenkinančios paslaugos yra viena iš bendrųjų Sąjungos vertybių.

(2) Sutarties 86 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad įmonėms, kurioms patikėta teikti bendrus ekonominius interesus tenkinančias paslaugas, šioje Sutartyje nustatytos taisyklės, ypač konkurencijos taisyklės, yra taikomos, jei jų taikymas nei teisiškai, nei faktiškai netrukdo atlikti joms patikėtų specialiųjų uždavinių.

⁽¹⁾ OL C 195, 2006 8 18, p. 20.

⁽²⁾ OL C 192, 2006 8 16, p. 1.

⁽³⁾ 2001 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 140 E, 2002 6 13, p. 262), 2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 70 E, 2007 3 27, p. 1) ir 2007 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento pozicija. 2007 m. rugsėjo 18 d. Tarybos sprendimas.

(3) Sutarties 73 straipsnis yra *lex specialis* 86 straipsnio 2 dalies atžvilgiu. Jame nustatytos taisyklės, taikomos kompensavimui už viešųjų paslaugų išpareigojimus vidaus transporto srityje.

(4) 2001 m. rugsėjo 12 d. Komisijos baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010: laikas spręsti“ nurodyti pagrindiniai tikslai yra užtikrinti saugias, veiksmingas, kokybiškas keleivinio transporto paslaugas reguliuojant konkurenciją ir taip užtikrinant keleivinio transporto viešųjų paslaugų skaidrumą ir teikimą, atsižvelgiant į socialinius, aplinkosaugos ir regionų vystymosi veiksnius, arba nustatyti konkrečias tarifines sąlygas tam tikrų kategorijų keleiviams, pavyzdžiui, pensininkams, bei panaikinti įvairių valstybių narių transporto įmonių skirtumus, galinčius iš esmės iškreipti konkurenciją.

(5) Šiuo metu daug vidaus keleivinio transporto paslaugų, kurios būtinos siekiant patenkinti bendrus ekonominius interesus, negali būti teikiamos kaip komercinės paslaugos. Valstybių narių kompetentingoms institucijoms turi būti sudaryta galimybė imtis veiksmų, užtikrinančių tokių paslaugų teikimą. Siekdamas užtikrinti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą, jos gali naudoti tokius mechanizmus: išimtinių teisių suteikimą viešųjų paslaugų operatoriams, finansinių kompensacijų mokėjimą viešųjų paslaugų operatoriams, visiems operatoriams taikomų viešųjų transporto paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių nustatymą. Jei valstybės narės pagal šį reglamentą nusprendžia jo netaikyti tam tikroms bendrosioms taisyklėms, turėtų būti taikomas bendras valstybės pagalbos režimas.

- (6) Daugelis valstybių narių yra priėmusios teisės aktus, kuriuose bent daliai jų viešojo transporto rinkos numatomas išimtinių teisių suteikimas ir viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas skaidrių ir sąžiningų konkurso procedūrų pagrindu. Todėl valstybių narių tarpusavio prekyba paslaugomis labai išaugo, ir keletas viešųjų paslaugų operatorių keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia daugiau nei vienoje valstybėje narėje. Tačiau dėl nacionalinės teisės aktų pokyčių taikomos skirtingos procedūros ir dėl to atsirado teisinio netikrumo viešųjų paslaugų operatorių teisių ir kompetentingų institucijų pareigų atžvilgiu. 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių išipareigojimais, neatskiriama nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos⁽¹⁾, nėra nustatyta, kaip Bendrijoje turi būti sudaromos viešųjų paslaugų sutartys, visų pirma nenurodomos aplinkybės, kuriomis šios sutartys turėtų būti sudaromos konkurso tvarka. Todėl reikia atnaujinti Bendrijos teisinio reglamentavimo sistemą.
- (7) Atlikti tyrimai ir patirtis valstybėse narėse, kuriose viešojo transporto sektoriuje jau eilę metų yra įvesta konkurencija, rodo, kad, pritaikius tinkamas apsaugos priemones, reguliuojamos operatorių konkurencijos įvedimas suteikia galimybę mažesne kaina gauti patrauklesnes ir naujoviškesnes paslaugas, ir mažai tikėtina, kad tai kliudytų viešųjų paslaugų operatoriams vykdyti jiems patikėtus specialius uždavinius. Tokį metodą Europos Vadovų Taryba patvirtino 2000 m. kovo 28 d. vadinamuoju Lisabonos procesu, kuriuo Komisija, Taryba ir valstybės narės buvo paragintos, atsižvelgiant į atitinkamą jų kompetenciją, „pagreitinti tam tikrų sričių, pavyzdžiui, 2000 m. kovo 28 d. transporto, liberalizavimą“.
- (8) Keleivinio transporto rinkų, kuriose buvo panaikintas reguliavimas ir kuriose nesuteikiamos išimtinės teisės, ypatumai ir veikimo pobūdis, jei jie atitinka Sutarties reikalavimus, turėtų išlikti tokie patys.
- (9) Kad galėtų organizuoti viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, geriausiai atitinkantį visuomenės poreikius, visos kompetentingos institucijos turi turėti galimybę pagal šiam reglamente nustatytus reikalavimus ir atsižvelgdamos į mažų ir vidutinių įmonių interesus laisvai pasirinkti viešųjų paslaugų operatorius. Kad galėtų užtikrinti skaidrumo, vienodų sąlygų taikymo konkurse dalyvaujantiems operatoriams ir proporcingumo principų taikymą suteikiant kompensacijas arba išimtinės teisės, kompetentingos institucijos ir pasirinkto viešųjų paslaugų operatoriaus sudaromoje viešųjų paslaugų sutartyje būtina nustatyti viešųjų paslaugų išipareigojimų pobūdį ir sutartą
- atlygį. Tokios sutarties forma ar pavadinimas įvairiose valstybėse narėse gali būti skirtingi, atsižvelgiant į jų teisinės sistemas.
- (10) Priešingai nei nustatyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, kuris taikomas taip pat ir viešosioms keleivinio vidaus vandenų transporto paslaugoms, nemanoma, kad būtų tikslinga šį reglamentą taikyti tame konkrečiame sektoriuje sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims. Todėl keleivinio vidaus vandenų ir nacionalinių jūrų vandenų, jei šioje srityje netaikomas konkretus Bendrijos teisės aktas, transporto viešųjų paslaugų organizavimui taikomi bendrieji Sutarties principai, išskyrus atvejus, kai valstybės narės nusprendžia taikyti šį reglamentą tiems konkretiems sektoriams. Šio reglamento nuostatos nedraudžia vidaus vandenų ir nacionalinių jūrų vandenų transporto paslaugas integruoti į platesnį miesto, priemiestinio ar regioninio viešojo keleivinio transporto tinklą.
- (11) Priešingai nei nustatyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, kuris taikomas taip pat ir krovinių vežimo paslaugoms, nemanoma, kad būtų tikslinga šį reglamentą taikyti tame konkrečiame sektoriuje sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims. Todėl, praėjus trejiems metams nuo šio reglamento įsigaliojimo, krovinių vežimo paslaugų organizavimui turėtų būti taikomi bendrieji Sutarties principai.
- (12) Bendrijos teisės požiūriu nėra svarbu, ar keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia valstybės, ar privačios įmonės. Šis reglamentas grindžiamas Sutarties 295 straipsnyje nurodytu neutralumo nuosavybės sistemos atžvilgiu principu, Sutarties 16 straipsnyje nurodytu valstybių narių pasirinkimo laisvės apibrėžti bendrus ekonominis interesus tenkinančias paslaugas principu ir Sutarties 5 straipsnyje nurodytais subsidiarumo bei proporcingumo principais.
- (13) Kai kurios paslaugos – dažnai susijusios su konkrečia infrastruktūra – teikiamos daugiausia dėl jų istorinės reikšmės arba dėl turizmo poreikių. Kadangi tokios paslaugos akivaizdžiai teikiamos ne viešojo keleivinio transporto tikslais, joms neturi būti taikomos viešųjų paslaugų reikalavimams taikomos taisyklės ir procedūros.
- (14) Kai kompetentingos institucijos yra atsakingos už viešojo transporto tinklo organizavimą, ši veikla gali apimti ne tik faktinį transporto paslaugų teikimą, bet ir kitas veiklos rūšis bei pareigas, kurias kompetentingos institucijos gali nuspręsti vykdyti pačios arba jas visas ar jų dalį patikėti trečiajai šaliai.

⁽¹⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).

- (15) Sudarius ilgalaikės sutartis, rinka gali tapti uždara ilgiau nei būtina, taip sumažinant teigiamą konkurencinio spaudimo poveikį. Siekiant kuo labiau sumažinti konkurencijos iškreipimus tuo pat metu apsaugant paslaugų kokybę, viešųjų paslaugų sutarčių trukmė turėtų būti ribojama. Sutarties pratęsimas galėtų priklausyti nuo palankaus naudotojų vertinimo. Šiuo požiūriu reikia numatyti galimybę ne daugiau kaip pusei jų pirminės trukmės viešųjų paslaugų sutartis pratęsti tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius privalo investuoti į turtą, kurio amortizacijos laikotarpis ypač ilgas, ir – atsižvelgiant į jų konkrečius ypatumus bei apribojimus – atokiausių regionų, nurodytų Sutarties 299 straipsnyje, atveju. Be to, tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius investuoja į infrastruktūrą ar riedmenis ir transporto priemones, kurie yra išskirtiniai, nes jiems visiems reikia daug lėšų, ir jei sutartis buvo sudaryta sąžininga konkurso tvarka, sutartį turėtų būti galima pratęsti dar ilgesniam laikui.
- (16) Jei sudarius viešųjų paslaugų sutartį gali pasikeisti viešųjų paslaugų operatorius, kompetentingos institucijos turėtų turėti galimybę paprašyti pasirinktą viešųjų paslaugų operatorių taikyti 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyvą 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo ⁽¹⁾. Ši direktyva neklaido valstybėms narėms garantuoti kitų darbuotojų teisių perdavimo sąlygų nei tos, kurioms taikoma Direktyva 2001/23/EB, ir tokiu būdu, prireikus, atsižvelgti į nacionaliniuose įstatymuose, kituose teisės aktuose ar kolektyvinėse sutartyse ar socialinių partnerių sudarytuose susitarimuose nustatytus socialinius standartus.
- (17) Laikydamosi subsidarumo principo, kompetentingos institucijos gali nustatyti socialinius ir kokybės kriterijus, kuriais būtų siekiama išlaikyti ir sugriežtinti viešųjų paslaugų įsipareigojimų kokybės standartus, pavyzdžiui, susijusius su būtiniausiomis darbo sąlygomis, keleivių teisėmis, ribotos judėsenos asmenų poreikiais, aplinkos apsauga, keleivių ir darbuotojų saugumu, taip pat įsipareigojimais pagal kolektyvinius susitarimus ir kitas taisykles bei susitarimus dėl darbo vietos ir socialinės apsaugos paslaugos teikimo vietoje. Siekiant užtikrinti skaidrias ir vienodas sąlygas operatorių konkurencijai ir išvengti socialinio dämpingo pavojaus, kompetentingos institucijos gali nustatyti konkrečius socialinius ir paslaugų kokybės reikalavimus.
- (18) Atsižvelgdama į atitinkamas nacionalinės teisės nuostatas, vietos valdžios institucija arba jeigu tokios nėra – nacionalinė institucija – gali nuspręsti keleivinio transporto viešąsias paslaugas savo administruojamoje teritorijoje teikti pati arba neskelbiant konkurso jų teikimą patikėti vidaus operatoriui. Tačiau tokia savarankiško paslaugų teikimo galimybė turi būti griežtai kontroliuojama, kad būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos. Integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti kompetentinga institucija ar institucijų grupė kolektyviai ar per savo narius turėtų vykdyti reikalingą kontrolę. Be to, kompetentingai institucijai, kuri pati teikia transporto paslaugas, ar vidaus operatoriui turėtų būti draudžiama dalyvauti konkursuose, vykstančiuose už tai institucijai pavaldžios teritorijos ribų. Vidaus operatorių kontroliuojančiai institucijai taip pat turėtų būti leidžiama uždrausti šiam operatoriui dalyvauti konkursuose, organizuojamuose jai pavaldžioje teritorijoje. Vidaus operatoriaus veiklai taikomi apribojimai nepanaikina galimybės tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutarčių, kai jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui, metro ar tramvajus. Be to, sunkiasvorių geležinkelių viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas nepanaikina galimybės kompetentingoms institucijoms su vidaus operatoriumi sudaryti viešųjų paslaugų sutartis dėl kitų bėginių transporto rūšių, pavyzdžiui, metro ar tramvajaus, keleivinio transporto viešųjų paslaugų.
- (19) Tam tikrų sutartinių įsipareigojimų vykdymo perdavimas tretiesiems asmenims gali padėti veiksmingiau teikti keleivinio transporto viešąsias paslaugas ir sudaryti sąlygas ne tik viešųjų paslaugų operatoriui, su kuriuo buvo sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, bet ir kitų įmonių dalyvavimui. Tačiau siekiant kuo geriau panaudoti viešąsias lėšas, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė nustatyti keleivinio transporto viešųjų paslaugų sutartinių įsipareigojimų perdavimo sutarčių sudarymo sąlygas, visų pirma, kai paslaugas teikia vidaus operatorius. Be to, įsipareigojimus perimančiam asmeniui turėtų būti leista dalyvauti konkursuose, vykstančiuose bet kuriai kompetentingai institucijai pavaldžioje teritorijoje. Kompetentinga institucija arba jos vidaus operatorius įsipareigojimus perimantį asmenį turi pasirinkti laikydamiesi Bendrijos teisės.
- (20) Jei valdžios institucija nusprendžia bendrus ekonominius interesus tenkinančios paslaugos teikimą patikėti trečiajai šaliai, viešųjų paslaugų operatorių ji turi pasirinkti laikydamasi Bendrijos teisės aktų viešųjų pirkimų ir koncesijų srityje, kaip nustatyta Sutarties 43–49 straipsniuose, ir skaidrumo bei vienodų sąlygų taikymo principų. Visų pirma, šio reglamento nuostatos turi nepažeisti pagal direktyvas dėl viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo valdžios institucijoms taikomų reikalavimų, kai tos direktyvos yra taikomos sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims.

⁽¹⁾ OL L 82, 2001 3 22, p. 16.

- (21) Veiksminga teisinė apsauga turėtų būti užtikrinta ne tik sudarytoms sutartims, kurioms taikomos 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo ⁽¹⁾ ir 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo ⁽²⁾, bet ir kitoms pagal šį reglamentą sudarytoms sutartims. Reikalinga veiksminga peržiūros procedūra, kuri, prireikus, turėtų būti palygintina su atitinkamomis procedūromis, nustatytomis 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos direktyvoje 89/665/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su peržiūros procedūrų taikymu sudarant viešojo prekių pirkimo ir viešojo darbų pirkimo sutartis, derinimo ⁽³⁾ ir 1992 m. vasario 25 d. Tarybos direktyvoje 92/13/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių Bendrijos taisyklių taikymą viešųjų pirkimų tvarkai vandens, energetikos, transporto ir telekomunikacijų sektoriuose, suderinimo ⁽⁴⁾.
- (22) Kai kuriuose kvietimuose dalyvauti konkurse kompetentingos institucijos privalo apibrėžti ir apibūdinti sudėtingas sistemas. Todėl tokiais atvejais sudarydamos sutartis šios institucijos turėtų turėti įgaliojimus po konkurso pasiūlymų pateikimo derėtis dėl konkrečių detalių su kai kuriais arba visais potencialiais viešųjų paslaugų operatoriais.
- (23) Kai sutartyje numatytos sumos arba atstumai nėra dideli, viešųjų paslaugų sutartims sudaryti neturėtų būti privaloma organizuoti konkursų. Šiuo atžvilgiu didesnės sumos ar atstumai turėtų sudaryti sąlygas kompetentingoms institucijoms atsižvelgti į specialius mažų ir vidutinių įmonių interesus. Kompetentingoms institucijoms neturėtų būti leidžiama išskaidyti sutarčių ar tinklų siekiant išvengti konkursų skelbimo.
- (24) Jei kyla pavojus, kad paslaugų teikimas gali būti sutrikdytas, iki naujos viešųjų paslaugų sutarties sudarymo, kuris atitiktų visus šiame reglamente nustatytus sutarčių sudarymo reikalavimus, kompetentingos institucijos turėtų turėti įgaliojimus imtis trumpalaikių nepaprastųjų priemonių.
- (25) Keleivinio geležinkelių transporto viešųjų paslaugų srityje kyla investicijų ir infrastruktūros sąnaudų naštos klausimas. 2004 m. kovo mėn. Komisija pateikė pasiūlymą dėl 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁵⁾ pakeitimų, kuriuo siekiama Bendrijos geležinkelių transporto įmonėms užtikrinti galimybę tarptautinių keleivinio transporto paslaugų teikimo metu naudotis visų valstybių narių infrastruktūromis. Šio reglamento tikslas – ne dar labiau atverti geležinkelių transporto paslaugų rinką, bet sukurti kompensavimui skirtą teisinio reglamentavimo sistemą ir (arba) išimties teises viešųjų paslaugų sutartims.
- (26) Viešųjų paslaugų atveju šis reglamentas kiekvienai kompetentingai institucijai suteikia galimybę viešųjų paslaugų sutarties kontekste pasirinkti keleivinio transporto viešųjų paslaugų operatorių. Atsižvelgiant į valstybių narių teritorijos suskirstymo šiuo požiūriu skirtumus, kompetentingoms institucijoms pagrįstai gali būti suteikiama teisė tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis geležinkelių transporto paslaugoms teikti.
- (27) Kompetentingų institucijų suteikiamos kompensacijos padengti sąnaudas, patirtas vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus, turėtų būti apskaičiuojamos išvengiant permokos. Jei kompetentinga institucija planuoja sudaryti viešųjų paslaugų sutartį neskelbdama konkurso, ji turėtų laikytis išsamių taisyklių, užtikrinančių tinkamą kompensaciją dydį ir atspindinčių paslaugų veiksmingumo ir kokybės siekį.
- (28) Kompetentinga institucija ir viešųjų paslaugų operatorius, deramai išnagrinėję viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo pasekmes keleivinio transporto viešųjų paslaugų paklausai pagal priede pateikiamą apskaičiavimo schemą, gali įrodyti, kad permokos buvo išvengta.
- (29) Sudarydamos viešųjų paslaugų sutartis, išskyrus nepaprastąsias priemones ir sutartis, susijusias su nedideliais atstumais teikiamomis paslaugomis, kompetentingos institucijos turėtų imtis būtinų priemonių, kad ne vėliau kaip prieš viešųjų paslaugų sutarties paskelbimą, jog jos ketina sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, nes taip potencialūs viešųjų paslaugų operatoriai spėtų pateikti pasiūlymus.
- (30) Tiesiogiai sudaromoms viešųjų paslaugų sutartims turėtų būti taikomi griežtesni skaidrumo reikalavimai.

⁽¹⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Tarybos direktyva 2006/97/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 107).

⁽²⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 114. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Tarybos direktyva 2006/97/EB.

⁽³⁾ OL L 395, 1989 12 30, p. 33. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 92/50/EEB (OL L 209, 1992 7 24, p. 1).

⁽⁴⁾ OL L 76, 1992 3 23, p. 14. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/97/EB.

⁽⁵⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).

- (31) Atsižvelgiant į tai, kad kompetentingoms institucijoms ir viešųjų paslaugų operatoriams prireiks laiko prisitaikyti prie šio reglamento nuostatų, reikėtų numatyti pereinamojo laikotarpio priemones. Siekiant laipsniško viešųjų paslaugų sutarčių pagal šį reglamentą sudarymo, per šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio valstybės narės Komisijai turėtų pateikti pažangos ataskaitas. Šių ataskaitų pagrindu Komisija gali pasiūlyti atitinkamas priemones.
- (32) Pereinamuoju laikotarpiu kompetentingos institucijos šio reglamento nuostatas gali pradėti taikyti skirtingu laiku. Todėl gali būti, kad tuo laikotarpiu valstybių, kurių rinkai šio reglamento nuostatos dar netaikomos, viešųjų paslaugų operatoriai pateiks pasiūlymus sudaryti viešųjų paslaugų sutartis valstybėse, kurių rinkos buvo greičiau atvertos reguliuojamai konkurencijai. Siekiant imtis tinkamų veiksmų, kad atveriant viešojo transporto rinką nebūtų sutrikdyta pusiausvyra, kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta teisė pereinamojo laikotarpio antroje pusėje atvesti pasiūlymus, pateiktus įmonių, kurios didesnę viešųjų transporto paslaugų dalį teikia ne pagal šį reglamentą, jei tai daroma nediskriminuojant ir nusprendžiama prieš paskelbiant konkursą.
- (33) Europos Bendrijų Teisingumo Teismas 2003 m. liepos 24 d. sprendimo *Altmark Trans GmbH* byloje C-280/00 ⁽¹⁾ 87–95 punktuose nurodė, kad kompensacijos už viešųjų paslaugų teikimą nelaikomos nauda pagal Sutarties 87 straipsnį, jei tenkinamos visos keturios viena kitą papildančios sąlygos. Jeigu tos sąlygos nėra tenkinamos ir yra įvykdytos bendrosios Sutarties 87 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygos, kompensacijos už viešąsias paslaugas yra laikomos valstybės pagalba ir joms taikomi Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsniai.
- (34) Vidaus keleivinio transporto sektoriuje kompensacijų už viešųjų paslaugų teikimą gali prireikti tam, kad viešąsias paslaugas teikiančios įmonės galėtų veikti laikydamosi principų ir sąlygų, leidžiančių atlikti joms patikėtas užduotis. Tam tikromis sąlygomis šios kompensacijos gali būti suderinamos su Sutartimi 73 straipsnio pagrindu. Pirmia, jos turi būti skiriamos siekiant užtikrinti paslaugų, kurios pagal Sutartį laikomos bendrus ekonominius interesus tenkinančiomis paslaugomis, teikimą. Antra, siekiant išvengti nepagrįsto konkurencijos iškraipymo, jos negali viršyti sumos, kuri būtina grynosioms sąnaudoms, patirtoms vykdančioms viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas gautas pajamas bei pagrįstą pelną.
- (35) Todėl kompetentingų institucijų pagal šio reglamento nuostatas skirtoms kompensacijoms gali būti netaikomas Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje numatytas išankstinio pranešimo reikalavimas.
- (36) Šis reglamentas pakeičia Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, kuris turėtų būti panaikintas. Krovinių vežimo viešųjų paslaugų srityje trejų metų pereinamasis laikotarpis padės palaipsniui atsisakyti kompensacijų, kurių Komisija neleidžia pagal Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnius. Už keleivinio transporto viešųjų paslaugų, kurioms šis reglamentas netaikomas, teikimą skiriami kompensacijai, kuri galėtų būti palaikyta valstybės pagalba pagal Sutarties 87 straipsnio 1 dalį, turėtų būti taikomi 73, 86, 87 ir 88 straipsniai, išskaitant bet kokius susijusius Europos Bendrijų Teisingumo Teismo išaiškinimus, visų pirma jo sprendimą *Altmark Trans GmbH* byloje C-280/00. Todėl nagrinėjama tokia atvejus Komisija turėtų taikyti principus, panašius į tuos, kurie nustatyti šiame reglamente ir – tam tikrais atvejais – kituose teisės aktuose dėl bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų.
- (37) Šio reglamento taikymo sritis apima 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui ⁽²⁾ taikymo sritį. Tas reglamentas laikomas pasenusiu, nes juo apribojamas Sutarties 73 straipsnio taikymas nesuteikiant tinkamo teisinio pagrindo galiojančių investavimo schemų, visų pirma schemų, susijusių su investicijomis į viešojo ir privataus sektoriaus partneriams priklausantią transporto infrastruktūrą, patvirtinimui. Todėl jis turėtų būti panaikintas, kad būtų galima tinkamai taikyti Sutarties 73 straipsnį atsižvelgiant į nuolatinę šio sektoriaus raidą ir nepažeidžiant šio reglamento ir 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių ⁽³⁾. Siekdama sudaryti dar palankesnes sąlygas atitinkamų Bendrijos taisyklių taikymui, Komisija 2007 m. pasiūlys valstybės pagalbos, skirtos investicijoms į geležinkelių sektorių, įskaitant investicijas į infrastruktūrą, gaires.
- (38) Siekdama įvertinti šio reglamento įgyvendinimą ir keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo Bendrijoje pokyčius, pirmiausia keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybę ir tiesioginio viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo poveikį, Komisija turėtų pateikti pranešimą. Prireikus, prie to pranešimo gali būti pridedami atitinkami pasiūlymai dėl šio reglamento pakeitimų.

⁽¹⁾ 2003, Rink. I-7747.

⁽²⁾ OL L 130, 1970 6 15, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 543/97 (OL L 84, 1997 3 26, p. 6).

⁽³⁾ OL L 156, 1969 6 28, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu Nr. 1791/2006 (OL L 363, 2006 12 20, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Tikslas ir taikymo sritis

1. Šio reglamento tikslas – nustatyti, kaip kompetentingos institucijos, laikydamosi Bendrijos teisės nuostatų, gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje, siekdamos užtikrinti bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ir pigesnės nei jas teikiant įprastinėmis rinkos sąlygomis.

Todėl šiame reglamente nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų išpareigojimus ar sudarydamos sutartis dėl jų, už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas ir (arba) suteikia išimtinės teises.

2. Šis reglamentas taikomas nacionalinėms ir tarptautinėms keleivinio geležinkelių bei kitų bėginių transporto rūšių ir kelių transporto viešosioms paslaugoms, išskyrus paslaugas, kurios teikiamos daugiausia dėl jų istorinės reikšmės arba dėl turizmo poreikių. Valstybės narės gali taikyti šį reglamentą keleivinio vidaus vandenų ir, nepažeidžiant 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) ⁽¹⁾, nacionalinių jūrų vandenų transporto viešosioms paslaugoms.

3. Šis reglamentas netaikomas viešosioms darbų koncesijoms, kaip apibrėžta Direktyvos 2004/17/EB 1 straipsnio 3 dalies a punkte ar Direktyvos 2004/18/EB 1 straipsnio 3 dalyje.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente:

- a) viešasis keleivinis transportas – nediskriminuojant ir nuolat visuomenei teikiamos bendrus ekonominius interesus tenkinančios keleivinio transporto paslaugos;
- b) kompetentinga institucija – valstybės narės ar valstybių narių valdžios institucija ar valdžios institucijų grupė, turinti teisę įsikišti viešojo keleivinio transporto srityje tam tikroje geografinėje teritorijoje, arba bet kokia įstaiga, kuriai suteikti tokie įgaliojimai;

- c) vietos kompetentinga institucija – kompetentinga institucija, kurios kompetencijos geografinė teritorija nėra nacionalinė;
- d) viešųjų paslaugų operatorius – valstybės arba privati įmonė ar tokių įmonių grupė, teikianti keleivinio transporto viešąsias paslaugas, arba viešoji įstaiga, teikianti keleivinio transporto viešąsias paslaugas;
- e) viešųjų paslaugų išpareigojimas – kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius nepriimtų arba nepriimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio;
- f) išimtinė teisė – teisė, suteikianti galimybę viešųjų paslaugų operatoriui teikti tam tikras keleivinio transporto viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu, tam tikrame tinkle arba zonoje, nedalyvaujant jokiame kitame tokiam operatoriui;
- g) kompensacija už viešąsias paslaugas – tiesiogiai arba netiesiogiai iš viešųjų lėšų viešųjų paslaugų išpareigojimo įgyvendinimo laikotarpiu arba su tuo laikotarpiu susiję kompetentingos institucijos skiriami ištekliai, visų pirma finansiniai ištekliai;
- h) tiesioginis sutarties sudarymas – viešųjų paslaugų sutarties sudarymas su tam tikru viešųjų paslaugų operatoriumi iš anksto neskelbiant konkurso;
- i) viešųjų paslaugų sutartis – vienas ar keli teisiškai privalomi dokumentai, kuriais patvirtinamas kompetentingos institucijos ir viešųjų paslaugų operatoriaus susitarimas dėl viešojo keleivinio transporto paslaugų, kurioms taikomi viešųjų paslaugų išpareigojimai, valdymo ir teikimo patikėjimo tam viešųjų paslaugų operatoriui; atsižvelgiant į valstybės narės teisę, tokia sutartis taip pat gali būti kompetentingos institucijos priimtas sprendimas:
 - individualaus teisės akto ar kito reglamentuojančio akto forma, arba
 - nustatantis sąlygas, kuriomis kompetentinga institucija pati teikia paslaugas arba patiki tokių paslaugų teikimą vidaus operatoriui;
- j) vidaus operatorius – teisiškai atskirtas subjektas, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius;

⁽¹⁾ OL L 364, 1992 12 12, p. 7.

- k) vertė – keleivinio transporto viešosios paslaugos, maršruto, viešųjų paslaugų sutarties ar kompensavimo sistemos vertė, atitinkanti visą viešųjų paslaugų operatoriui ar operatoriams tenkančio atlygio (be PVM) vertę, įskaitant valdžios institucijos sumokėtas bet kokio pobūdžio kompensacijas ir už keleivių bilietus gautas pajamas, kurios nėra grąžinamos atitinkamai kompetentingai institucijai;
- l) bendroji taisyklė – priemonė, nediskriminuojant taikoma visoms tos pačios rūšies keleivinio transporto viešosioms paslaugoms tam tikroje geografinėje teritorijoje, už kurią yra atsakinga kompetentinga institucija;
- m) integruotos keleivinio transporto viešosios paslaugos – tarpusavyje sujungtų transporto paslaugos nustatytoje geografinėje teritorijoje, turinčių bendrą informavimo tarnybą, bilietų sistemą ir tvarkaraštį.

3 straipsnis

Viešųjų paslaugų sutartys ir bendrosios taisyklės

1. Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtinę teisę ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį.
2. Nukrypstant nuo 1 dalies, viešųjų paslaugų išpareigojimams, kuriais siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikomus visiems keleiviams arba tam tikroms jų kategorijoms, taip pat gali būti taikomos bendrosios taisyklės. Laikydamosi 4 ir 6 straipsniuose bei priede nustatytų principų, kompetentinga institucija kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius išpareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos. Tai daroma nepaisant kompetentingų institucijų teisės į viešųjų paslaugų sutartį integruoti viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai.
3. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių nuostatų, valstybės narės gali netaikyti šio reglamento bendrosioms taisyklėms dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų išpareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, studentams, praktikantams ir ribotos judėsenos asmenims. Apie šias bendrąsias taisykles pranešama pagal Sutarties 88 straipsnį. Visuose tokiuose pranešimuose pateikiama išsami informacija apie priemonę, visų pirma paaiškinamas apskaičiavimo metodas.

4 straipsnis

Viešųjų paslaugų sutarčių ir bendrųjų taisyklių privalomas turinys

1. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse turi būti:
 - a) aiškiai apibrėžti viešųjų paslaugų išpareigojimai, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamos geografinės teritorijos;

- b) iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti:
 - i) rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, jei jos mokamos ir
 - ii) bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūdis ir apimtis,

taip, kad būtų išvengta permokos. Sudarant viešųjų paslaugų sutartis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis, šie rodikliai nustatomi taip, kad kompensacijos neviršytų sumos, kurios reikia norint padengti viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo grynąjį finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, atsižvelgiant į atitinkamus viešųjų paslaugų operatoriaus pasiimtus su tuo susijusius pajamas ir pagrįstą pelną;

- c) nustatoma su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka. Visų pirma, šios sąnaudos gali apimti personalo ir elektros energijos sąnaudas, infrastruktūros mokesčius, viešojo transporto priemonių, riedmenų ir keleivinio transporto paslaugoms teikti būtinų įrenginių techninės priežiūros bei remonto sąnaudas, nekintamas sąnaudas ir deramą kapitalo grąžą.

2. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse nustatoma tvarka, pagal kurią už parduotus bilietus gautos pajamos pasimamos viešųjų paslaugų operatoriaus, grąžinamos kompetentingai institucijai arba pasidalijamos tarpusavyje.

3. Viešųjų paslaugų sutarčių trukmė ribojama ir tarp miestinių bei miesto autobusų paslaugų atveju neviršija dešimties, o keleivinio geležinkelių ir kitų bėginių transporto rūšių transporto paslaugų atveju – 15 metų. Viešųjų paslaugų sutarčių, susijusių su kelių rūšių transportu, trukmė neviršija 15 metų, jei geležinkelių ar kitų bėginių transporto rūšių dalis sudaro daugiau nei 50 % atitinkamų paslaugų vertės.

4. Atsižvelgiant į turto nuvertėjimo sąlygas, prireikus, viešųjų paslaugų sutarties trukmė gali būti pratęsta ne ilgesniam nei 50 % ankstesnės sutarties trukmės laikotarpiui, jei viešųjų paslaugų operatorius suteikia turto, kuris yra reikšmingas lyginant su bendru turtu, kurio reikia viešųjų paslaugų sutartyje numatytoms keleivinio transporto paslaugoms teikti ir kuris yra daugiausia susijęs su sutartyje numatytoms keleivinio transporto paslaugomis.

Jei tai pateisinama sąnaudomis, susidarančiomis dėl ypatingos geografinės padėties, viešųjų paslaugų sutarčių, nurodytų 3 dalyje, trukmė atokiausiuose regionuose gali būti pratęsiama daugiausia 50 %.

Jei tai pateisinama kapitalo, susijusio su išskirtinėmis investicijomis į infrastruktūrą, riedmenis ar transporto priemonės, amortizacija ir jei viešųjų paslaugų sutartis buvo sudaryta sąžininga konkurso tvarka, viešųjų paslaugų sutartis gali būti ilgesnės trukmės. Kad šiuo atveju būtų užtikrintas skaidrumas, kompetentinga institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo nusiunčia Komisijai viešųjų paslaugų sutartį ir nurodo jos ilgesnę trukmę pateisinančias priežastis.

5. Nepažeisdamos nacionalinės ir Bendrijos teisės, įskaitant socialinių partnerių kolektyvines sutartis, kompetentingos institucijos gali reikalauti, kad pasirinktas viešųjų paslaugų operatorius anksčiau paslaugoms teikti įdarbintiems darbuotojams suteiktų teises, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas perdavimas, kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/23/EB. Kai kompetentingos institucijos reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus socialinius standartus, konkurso dokumentuose ir viešųjų paslaugų sutartyse pateikiamas atitinkamų darbuotojų sąrašas ir skaidri išsami informacija apie jų sutartines teises bei sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susiję su paslaugomis.

6. Kai kompetentingos institucijos pagal nacionalinę teisę reikalauja, kad viešųjų paslaugų operatoriai atitiktų tam tikrus kokybės standartus, šie standartai įtraukiami į konkurso dokumentus ir viešųjų paslaugų sutartis.

7. Konkurso dokumentai ir viešųjų paslaugų sutartys turi būti skaidrūs, kad būtų aišku, ar, ir, jei taip, kokia apimtimi gali būti sudaromos sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutartys. Jei sutartiniai įsipareigojimai perduodami tretiesiems asmenims, operatorius, kuriam pagal šio reglamento taisyklės yra patikėta valdyti ir teikti viešąsias keleivinio transporto paslaugas, privalo pats teikti didelę viešųjų keleivinio transporto paslaugų dalį. Pagal viešųjų paslaugų sutartį, tuo pat metu apimančią viešųjų keleivinio transporto paslaugų projektavimą, statymą ir valdymą, pagal sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutartis gali būti leidžiama visiškai perleisti paslaugų valdymą. Viešųjų paslaugų sutartyje pagal nacionalinę ir Bendrijos teisę nustatomos sąlygos, taikytinos sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutarčių sudarymo sąlygoms.

5 straipsnis

Viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas

1. Viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal šiame reglamente nustatytas taisykles. Tačiau paslaugų sutartys ir viešųjų paslaugų sutartys, kaip apibrėžta Direktyvose 2004/17/EB ar 2004/18/EB, dėl keleivinio transporto autobusais ar tramvajais paslaugų teikimo sudaromos laikantis tose direktyvose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta tose direktyvose. Tais atvejais, kai sutartys turi būti sudaromos laikantis Direktyvų 2004/17/EB ar 2004/18/EB, šio straipsnio 2–6 dalių nuostatos netaikomos.

2. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, vietos kompetentinga institucija – nesvarbu, ar tai būtų integruotas keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikianti atskira institucija, ar institucijų grupė – gali nuspręsti viešąsias keleivinio transporto paslaugas teikti pati arba tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis su teisiškai atskirtu subjektu, kurį vietos kompetentinga institucija, o institucijų grupės atveju – bent viena vietos kompetentinga institucija – kontroliuoja panašiai, kaip ji kontroliuoja savo padalinius. Kai vietos kompetentinga institucija priima tokį sprendimą, laikomasi toliau nurodytos tvarkos:

- a) siekiant nustatyti, ar vietos kompetentinga institucija vykdo tokią kontrolę, atsižvelgiama į tokius rodiklius: atstovavimo administraciniuose, valdymo ar priežiūros organuose mastą, su šiuo atstovavimu susijusias atitinkamas įstatų nuostatas, nuosavybę, faktinę įtaką ir kontrolę priimant strateginius sprendimus ir atskirus valdymo sprendimus. Pagal Bendrijos teisę 100 % nuosavybės priklausymas kompetentingai valdžios institucijai, ypač viešojo ir privataus sektorių partnerystės atveju, nėra privalomas šioje dalyje apibrėžtos kontrolės nustatymo reikalavimas, jei viešasis sektorius dominuoja ir jei tokią kontrolę galima nustatyti kitų kriterijų pagrindu;
- b) šis punktas taikomas su sąlyga, kad vidaus operatorius ir subjektas, kuriam šis operatorius daro bent mažiausią poveikį, savo keleivinio transporto viešųjų paslaugų veiklą vykdydys vietos kompetentingai institucijai pavaldžioje teritorijoje – neatsižvelgiant į toje veikloje naudojamas linijas ar kitus pagalbinius elementus, patenkančius į kaimyninei vietos kompetentingai institucijai pavaldžią teritoriją, – ir nedalyvaus konkursuose dėl viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimo, organizuojamuose už vietos kompetentingai institucijai pavaldžios teritorijos ribų;
- c) nepaisant b punkto, vidaus operatorius gali pradėti dalyvauti sąžininguose konkursuose likus dvejiems metams iki su juo tiesiogiai sudarytos viešųjų paslaugų sutarties pabaigos, su sąlyga, kad buvo priimtas galutinis sprendimas vidaus operatoriaus sutartyje numatyto keleivinio transporto viešosioms paslaugoms taikyti sąžiningą konkurso tvarką, o vidaus operatorius nėra tiesiogiai sudaręs kitų viešųjų paslaugų sutarčių;
- d) jei vietos kompetentinga institucija neegzistuoja, a, b ir c punktai taikomi nacionalinei institucijai geografinės teritorijos, kuri nėra nacionalinė, atžvilgiu, su sąlyga, kad vidaus operatorius nedalyvauja konkursuose dėl keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo, organizuojamuose už teritorijos, kurios atžvilgiu sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, ribų;

- e) jei pagal 4 straipsnio 7 dalį numatoma sutartinių įsipareigojimų perdavimo tretiesiems asmenims sutartis, vidaus operatorius privalo pats teikti didžiąją keleivinio transporto viešųjų paslaugų dalį.

3. Kompetentinga institucija, kuri kreipiasi į kitą trečiąją šalį nei vidaus operatorius, viešųjų paslaugų sutartis sudaro konkurso tvarka, išskyrus 4, 5 ir 6 dalyse nurodytus atvejus. Nustatyta konkurso tvarka turi būti atvira visiems operatoriams ir sąžininga, o joje turi būti laikomasi skaidrumo bei nediskriminavimo principų. Siekiant nustatyti, kaip galima geriausiai patenkinti konkrečius ar sudėtingus poreikius, po pasiūlymų pateikimo ir bet kokios pirminės atrankos, laikantis tų pačių principų gali būti vedamos derybos.

4. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei numatoma vidutinė metinė tų paslaugų vertė neviršija 1 000 000 EUR arba jei metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 300 000 kilometrų.

Tais atvejais, kai viešųjų paslaugų sutartis tiesiogiai sudaroma su maža ir vidutine įmone, eksploatuojančia ne daugiau kaip 23 transporto priemones, tos ribos gali būti padidintos iki vidutinės metinės tų paslaugų vertės, kuri neviršija 2 000 000 EUR, arba, kai jos susijusios su metinio keleivinio transporto paslaugų atstumu, – iki atstumo, kuris neviršija 600 000 kilometrų.

5. Jei paslaugų teikimas nutrūksta arba kyla rimtas pavojus, kad tokia situacija susidarys, kompetentinga institucija gali imtis skubių priemonių. Tokia skubi priemonė gali būti tiesioginis sutarties sudarymas arba oficialus susitarimas dėl viešųjų paslaugų sutarties galiojimo pratęsimo ar reikalavimas vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Viešųjų paslaugų operatorius turi teisę sprendimą dėl nurodymo vykdyti tam tikrus viešųjų paslaugų įsipareigojimus apskųsti. Imantis skubios priemonės viešųjų paslaugų sutartis sudaroma arba jos galiojimas pratęsiamas ar tokia sutartį nurodoma vykdyti ne ilgesniam kaip dvejų metų laikotarpiui.

6. Išskyrus atvejus, kai draudžiama pagal nacionalinę teisę, kompetentingos institucijos gali nuspręsti tiesiogiai sudaryti viešųjų paslaugų sutartis, jei jos susijusios su geležinkelių transportu, išskyrus kitas bėgines transporto rūšis, pavyzdžiui metro ar tramvajus. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 3 dalies ir išskyrus atvejus, kai taikoma 4 straipsnio 4 dalis, tokių sutarčių trukmė neturi viršyti 10 metų.

7. Valstybės narės imasi priemonių, reikalingų siekiant užtikrinti, kad sprendimus, priimtus pagal 2–6 dalis, būtų galima veiksmingai ir skubiai peržiūrėti paprašius asmeniui, norinčiam ar norėjusiam sudaryti konkrečią sutartį ir rizikavusiam ar rizikuojančiam nukentėti nuo tariamo pažeidimo dėl to, kad minėtieji sprendimai pažeidė Bendrijos teisę arba nacionalines taisykles, pagal kurias ši teisė įgyvendinama.

Kai už peržiūrėjimo procedūras atsakingi subjektai yra ne teismo pobūdžio, visada raštu pateikiamos jų sprendimo priežastys. Be to, tokiu atveju būtinos nuostatos, garantuojančios procedūras, pagal kurias bet kokią tariamai neteisėtą priemonę, kurios ėmėsi peržiūrą atliekantis subjektas, arba bet kokią tariamą šiam subjektui suteiktą įgaliojimų vykdymo pažeidimą būtų galima peržiūrėti teismine tvarka arba jį galėtų peržiūrėti kitas subjektas, kuris yra teismas, kaip apibrėžta Sutarties 234 straipsnyje, ir kuris yra nepriklausomas nuo sutartį sudarančios institucijos ir peržiūrą atliekančio subjekto.

6 straipsnis

Kompensacijos už viešąsias paslaugas

1. Visos kompensacijos, susijusios su bendrosiomis taisyklėmis arba viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnio nuostatas, neatsižvelgiant į viešųjų paslaugų sutarties sudarymo būdą. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su tiesiogiai sudaryta sutartimi pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalis arba susijusios su bendrosiomis taisyklėmis, taip pat turi atitikti priedo nuostatas.

2. Komisijai raštu paprašius, valstybės narės per tris mėnesius arba per kitą tame prašyme nurodytą ilgesnį terminą pateikia visą informaciją, kurią Komisija laiko reikalinga siekiant nustatyti, ar skirtos kompensacijos neprieštarauja šiam reglamentui.

7 straipsnis

Paskelbimas

1. Kiekviena kompetentinga institucija kartą per metus paskelbia suvestinę ataskaitą apie viešųjų paslaugų įsipareigojimus, už kuriuos ji atsakinga, pasirinktus viešųjų paslaugų operatorius ir šiems viešųjų paslaugų operatoriams kaip atlygį sumokėtas kompensacijas ir suteiktas išimtinės teises. Šioje ataskaitoje atskirai aptariamas autobusų transportas ir geležinkelių transportas sudaro sąlygas stebėti ir vertinti viešojo transporto tinklo veikimą, kokybę ir finansavimą ir, jei tinkama, gauti informacijos apie bet kokių suteiktų išimtinių teisių pobūdį ir apimtį.

2. Kiekviena kompetentinga institucija imasi būtinų priemonių, kad likus ne mažiau kaip vieneriems metams iki konkurso paskelbimo arba tiesioginio sutarties sudarymo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* būtų paskelbti bent šie duomenys:

- kompetentingos institucijos pavadinimas ir adresas;
- sudarytinios sutarties rūšis;
- paslaugos ir teritorijos, kurių atžvilgiu sutartis bus sudaroma.

Kompetentingos institucijos gali nuspręsti neskelbti šios informacijos, jei viešųjų paslaugų sutarčių metinis keleivinio transporto paslaugų atstumas neviršija 50 000 kilometrų.

Jei informacija po jos paskelbimo pasikeičia, kompetetinga institucija kuo greičiau paskelbia jos ištaisymą. Šis ištaisymas nedaro poveikio tiesioginio sutarties sudarymo ar konkurso paskelbimo datai.

Ši dalis netaikoma 5 straipsnio 5 daliai.

3. Jei, kaip numatyta 5 straipsnio 6 dalyje, tiesiogiai sudaroma geležinkelių transporto viešųjų paslaugų sutartis, kompetetinga institucija per vienerius metus nuo sutarties sudarymo paskelbia šią informaciją:

- a) sutartį sudarantį subjektą, jo nuosavybę ir, jei tinkama, šalies arba šalių, vykdančių teisinę kontrolę, pavadinimą;
- b) viešųjų paslaugų sutarties trukmę;
- c) keleivinio transporto paslaugų, kurios bus teikiamos, aprašymą;
- d) finansinės kompensacijos rodiklių aprašymą;
- e) kokybės tikslus, pvz., punktualumą, patikimumą ir taikomas premijas bei sankcijas;
- f) su pagrindiniu turtu susijusias sąlygas.

4. Suinteresuotos šalies prašymu kompetetinga institucija pateikia jai savo sprendimo dėl tiesioginio viešųjų paslaugų sutarties sudarymo priežastis.

8 straipsnis

Pereinamasis laikotarpis

1. Viešųjų paslaugų sutartys sudaromos pagal šiame reglamente nustatytas taisykles. Tačiau paslaugų sutartys ir viešųjų paslaugų sutartys, kaip apibrėžta Direktyvoje 2004/17/EB arba Direktyvoje 2004/18/EB, dėl keleivinio transporto autobusais ar tramvajais paslaugų teikimo sudaromos laikantis tose direktyvose nustatytų procedūrų, jei tokios sutartys nėra paslaugų koncesijų sutartys, kaip apibrėžta tose direktyvose. Tais atvejais, kai sutartys turi būti sudaromos laikantis Direktyvų 2004/17/EB ar 2004/18/EB, šio straipsnio 2–4 dalių nuostatos netaikomos.

2. Nepažeidžiant 3 dalies, geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų sutarčių sudarymas atitinka 5 straipsnį nuo 2019 m. gruodžio 3 d. Šiuo pereinamuoju laikotarpiu valstybės narės imasi priemonių, kad 5 straipsnio būtų pradėta laikytis palaipsniui, siekiant išvengti rimtų struktūrinių problemų, visų pirma susijusių su transportavimo pajėgumais.

Per šešis mėnesius pasibaigus pusei pereinamojo laikotarpio valstybės narės Komisijai pateikia pažangos ataskaitą, kurioje nurodomas bet koks laipsniško viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo laikantis 5 straipsnio įgyvendinimas. Remdamasi valstybių narių pažangos ataskaitomis, Komisija gali pasiūlyti atitinkamas valstybės narėms skirtas priemones.

3. Taikant 2 dalį, neatsižvelgiama į viešųjų paslaugų sutartis, sudarytas laikantis Bendrijos ir nacionalinės teisės

- a) iki 2000 m. liepos 26 d., jei sutartys buvo sudarytos sąžininga konkurso tvarka;
- b) iki 2000 m. liepos 26 d., jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka;
- c) nuo 2000 m. liepos 26 d. iki 2009 m. gruodžio 3 d., jei tos sutartys buvo sudarytos sąžininga konkurso tvarka;
- d) nuo 2000 m. liepos mėn. 26 d. iki 2009 m. gruodžio 3 d., jei sudarant sutartis nebuvo taikyta sąžininga konkurso tvarka.

A punkte nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, b ir c punktuose nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, bet ne ilgiau kaip 30 metų. d punkte nurodytos sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų trukmė yra ribota bei artima šio reglamento 4 straipsnyje nustatyta trukmei.

Viešųjų paslaugų sutartys gali toliau galioti iki jose numatyto termino, jei jų nutraukimas turėtų pernelyg didelių teisinių ar ekonominių padarinių ir jei Komisija pritaria jų galiojimui.

4. Nepažeisdamos 3 dalies, 2 dalyje nurodyto pereinamojo laikotarpio antroje pusėje kompetentingos institucijos gali viešuosiuose konkursuose neleisti dalyvauti viešųjų paslaugų operatoriams, kurie negali pateikti įrodymų, kad viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimtinės teises, suteiktas laikantis šio reglamento, vertė sudaro bent pusę visos viešųjų transporto paslaugų, už kurias jie gauna kompensacijas arba išimtinės teises, vertės. Toks draudimas netaikomas viešųjų paslaugų operatoriams, teikiantiems paslaugas, dėl kurių turi būti skelbiamas konkursas. Taikant šį kriterijų neatsižvelgiama į viešųjų paslaugų sutartis, sudarytas taikant skubias priemones, kaip nurodyta 5 straipsnio 5 dalyje.

Jei kompetentingos institucijos pasinaudoja pirmoje pastraipoje nurodyta galimybe, jos turi tai daryti laikydamosi nediskriminavimo principo, neleisti dalyvauti visiems šį kriterijų atitinkantiems potencialiems viešųjų paslaugų operatoriams ir apie savo sprendimą potencialius operatorius informuoti viešųjų paslaugų sutarčių sudarymo procedūros pradžioje.

Atitinkamos kompetentingos institucijos apie savo ketinimą pasinaudoti tokia nuostata Komisiją informuoja likus ne mažiau kaip dviems mėnesiams iki konkurso paskelbimo.

9 straipsnis

Suderinamumas su Sutartimi

1. Pagal šį reglamentą išmokėtos kompensacijos už keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą ar bendrosiomis taisyklėmis nustatytų tarifinių išpareigojimų laikymąsi laikomos suderinamos su bendrąja rinka. Tokioms kompensacijoms netaikomas Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje nustatytas išankstinio pranešimo reikalavimas.

2. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių, valstybės narės gali toliau teikti pagalbą pagal Sutarties 73 straipsnį transporto sektoriui, skirtą transporto koordinavimo reikmėms arba kompensuoti už tam tikrus išpareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, išskyrus paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas, pirmiausia:

- a) iki infrastruktūros sąnaudų paskirstymą reglamentuojančių bendrųjų taisyklių įsigaliojimo, kai pagalba teikiama įmonėms, kurios turi padengti su jų naudojama infrastruktūra susijusias sąnaudas, kai tuo tarpu kitos įmonės tokios naštos neturi. Nustatant tokiu būdu teikiamos pagalbos dydį, atsižvelgiama į infrastruktūros sąnaudas, kurių konkuruojančios transporto rūšys nepatiria;
- b) kai pagalbos tikslas – skatinti Bendrijai bendrai ekonomiškesnių transporto sistemų ir technologijų mokslinius tyrimus ar kūrimą.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

Tokia pagalba teikiama tik moksliniams tyrimams ir plėtrai, ji negali būti skiriama komerciniam šių transporto sistemų ir technologijų naudojimui.

10 straipsnis

Panaikinimas

1. Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 panaikinamas. Tačiau jo nuostatos trejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo toliau taikomos krovinių vežimo paslaugoms.

2. Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 panaikinamas.

11 straipsnis

Pranešimai

Pasibaigus 8 straipsnio 2 dalyje nurodytam pereinamajam laikotarpiui, Komisija pateikia pranešimą apie šio reglamento įgyvendinimą ir viešųjų keleivinio transporto paslaugų teikimo raidą Bendrijoje, kuriame visų pirma įvertina keleivinio transporto viešųjų paslaugų kokybės raidą ir tiesiogiai sudarytų sutarčių pasekmes, bei kartu, prireikus, pateikia atitinkamus pasiūlymus dėl šio reglamento pakeitimų.

12 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja 2009 m. gruodžio 3 d.

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. LOBO ANTUNES

PRIEDAS

6 straipsnio 1 dalyje nurodytais atvejais kompensacijoms taikomos taisyklės

1. Kompensacija, susijusi su viešųjų paslaugų sutartimis, tiesiogiai sudarytomis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ar 6 dalis arba susijusių su bendrosiomis taisyklėmis, turi būti apskaičiuojama laikantis šiame priede nustatytų taisyklių.
2. Kompensacijos negali viršyti sumos, atitinkančios grynąjį finansinį rezultatą, lygų viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymo teigiamo ar neigiamo poveikio viešųjų paslaugų operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms sumai. Poveikis įvertinamas lyginant situaciją, kai viešųjų paslaugų išpareigojimai yra vykdomi, ir situaciją, kuri būtų buvusi, jei tie išpareigojimai nebūtų buvę vykdomi. Siekdama apskaičiuoti grynąjį finansinį rezultatą, kompetentinga institucija vadovaujasi šia schema:

Sąnaudos, patirtos vykdant viešųjų paslaugų išpareigojimus ar viešųjų paslaugų išpareigojimų paketą, kuriuos nustatė kompetentinga institucija (institucijos) ir kurie nurodomi viešųjų paslaugų sutartyje ir (arba) bendrosiose taisyklėse,

atėmus teigiamo finansinio poveikio sumą, gautą už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų išpareigojimo (-ų) vykdymą paslaugų teikimo tinkle,

atėmus įplaukas iš tarifų ar kitas pajamas, gautas už atitinkamo (-ų) viešųjų paslaugų išpareigojimo (-ų) vykdymą,

pridėjus pagrįstą pelną,

lygios grynajam finansiniam rezultatui.

3. Viešųjų paslaugų išpareigojimų laikymasis gali turėti poveikį galimai operatoriaus transporto veiklai, nesusijusiai su numatytu (-ais) viešųjų paslaugų išpareigojimu (-ais). Siekiant išvengti permokos ar nepakankamos kompensacijos, apskaičiuojant grynąjį finansinį rezultatą reikia atsižvelgti į apskaičiuojamą finansinį poveikį atitinkamiems operatoriaus tinklams.
4. Sąnaudos ir pajamos turi būti apskaičiuojamos laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių.
5. Siekiant padidinti skaidrumą ir išvengti subsidijų dubliavimo tais atvejais, kai viešųjų paslaugų operatorius ne tik teikia kompensuojamas paslaugas pagal viešųjų transporto paslaugų išpareigojimus, bet vykdo ir kitokią veiklą, minėtų viešųjų paslaugų apskaita turi būti atskirta ir atitikti bent šiuos reikalavimus:
 - kiekvienos iš nurodytų veiklos rūšių veiklos ataskaitos turi būti atskiriamos ir atitinkamo turto bei pagrindinių sąnaudų dalis turi būti paskirstoma laikantis galiojančių apskaitos ir mokesčių taisyklių,
 - visos kintamosios sąnaudos, atitinkamas įnašas pagrindinėms sąnaudoms padengti ir pagrįstas pelnas, susiję su kita viešųjų paslaugų operatoriaus veikla, jokių būdu negali būti priskiriami atitinkamai viešajai paslaugai,
 - viešųjų paslaugų sąnaudos turi būti subalansuotos su veiklos pajamomis ir valdžios institucijų mokėjimais; neturi būti jokios galimybės perkelti pajamas į kitas viešųjų paslaugų operatoriaus veiklos šakas.
6. Pagrįstu pelnu turi būti laikoma tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo grąžos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą.

-
7. Kompensavimo metodas turi skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti:
- veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti, ir
 - pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą.
-

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1371/2007

2007 m. spalio 23 d.

dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

Tarybos direktyvoje 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos ⁽⁵⁾.

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,veikdami Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka, atsižvelgdami į 2007 m. liepos 31 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Atsižvelgiant į bendrą transporto politiką, svarbu užtikrinti geležinkelių keleivių naudotojų teises ir pagerinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybę ir veiksmingumą, kad geležinkelių eismas išaugtų kitų transporto rūšių atžvilgiu.
- (2) Komisijos komunikatu „2002–2006 m. vartotojų politikos strategija“ ⁽⁴⁾ siekiama sukurti aukštą vartotojų apsaugos lygį transporto srityje pagal Sutarties 153 straipsnio 2 dalį.
- (3) Kadangi geležinkelių keleivis yra silpnesnė vežimo sutarties šalis, todėl turėtų būti užtikrintos keleivių teisės.
- (4) Geležinkelių paslaugų naudotojai taip pat turi teisę gauti informaciją apie teikiamą paslaugą prieš reisą ir reiso metu. Jeigu įmanoma, geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai turėtų suteikti šią informaciją iš anksto ir kuo greičiau.
- (5) Išsamesni kelionės informacijos pateikimo reikalavimai bus nustatyti Techninėse sąveikos specifikacijose (TSS), nurodytose 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir

- (6) Stiprinant geležinkelių keleivių teises reikėtų remtis esama su šiuo dalyku susijusios tarptautinės teisės sistema, pateikiama 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF), pakeistos 1999 m. birželio 3 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties pakeitimo protokolu (1999 m. protokolas) A priede – Vienodosios tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (CIV). Vis dėlto pageidautina išplėsti šio reglamento taikymo apimtį ir suteikti apsaugą ne tik vietos, bet ir tarptautiniams keleiviams.
- (7) Geležinkelio įmonės, kai įmanoma, turėtų bendradarbiauti parduodamos tęstinės kelionės bilietus, kad geležinkelių keleiviai galėtų lengviau vieną operatorių pakeisti kitu.
- (8) Kompiuterines sistemas pritaikius prie bendros specifikacijos, būtų paprasčiau teikti informaciją ir parduoti bilietus geležinkelių keleiviams.
- (9) Tolesnis kelionės informacijos ir rezervavimo sistemų įgyvendinimas turėtų būti vykdomas laikantis TSS.
- (10) Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos turėtų būti naudingos visiems piliečiams. Todėl neigaliams ir ribotos judėsenos – dėl negalios, amžiaus arba bet kurios kitos priežasties – asmenys turėtų turėti galimybes keliauti geležinkeliais, panašias į kitų piliečių galimybes. Neigalūs ir ribotos judėsenos asmenys turi tokias pačias teises į judėjimo laisvę, pasirinkimo laisvę ir nediskriminavimą kaip ir kiti piliečiai. *Inter alia*, turėtų būti skiriamas ypatingas dėmesys tam, kad neigaliams ir ribotos judėsenos asmenims būtų teikiama informacija, susijusi su geležinkelio paslaugų pritaikymu, su galimybe patekti į riedmenis ir su traukiniuose esančiais patogumais. Siekiant kuo geriau informuoti keleivius su jutimų sutrikimais apie vėlavimus, prirėkus turėtų būti naudojamos vaizdo ir garso sistemos. Neigalūs ir ribotos judėsenos asmenys turėtų turėti galimybę be papildomų mokesčių nusipirkti bilietus traukinyje.

⁽¹⁾ OL C 221, 2005 9 8, p. 8.⁽²⁾ OL C 71, 2005 3 22, p. 26.⁽³⁾ 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 227 E, 2006 9 21, p. 490), 2006 m. liepos 24 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 289 E, 2006 11 28, p. 1), 2007 m. sausio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2007 m. rugsėjo 25 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija ir 2007 m. rugsėjo 26 d. Tarybos sprendimas.⁽⁴⁾ OL C 137, 2002 6 8, p. 2.⁽⁵⁾ OL L 110, 2001 4 20, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2007/32/EB (OL L 141, 2007 6 2, p. 63).

- (11) Geležinkelio įmonės ir stočių valdytojai, laikydamiesi TSS dėl neigaliųjų ir ribotos judėsenos asmenų, turėtų atsižvelgti į neigaliųjų ir ribotos judėsenos asmenų reikmes siekiant užtikrinti, kad įsigyjant naujus įrenginius, vykdant statybos arba plataus masto atnaujinimo darbus visi pastatai ir riedmenys pagal Bendrijos teisės normas dėl viešųjų pirkimų būtų jiems pritaikyti palaipsniui šalinant fizines kliūtis ir funkcinis nesklandumus.
- (12) Turėtų būti reikalaujama, kad geležinkelio įmonės būtų apdraustos arba imtųsi lygiavėrių priemonių tam, kad galėtų įvykdyti savo įsipareigojimus geležinkelių keleiviams nelaimingų atsitikimų atvejais. Ateityje turėtų būti peržiūrėta minimali draudimo suma geležinkelio įmonėms.
- (13) Sustiprinus teises į kompensavimą ir pagalbą vėlavimo, praleisto persėdimo ar tarptautinės paslaugos atšaukimo atveju, geležinkelių keleivių vežimo rinka būtų paskatinta veikti keleivių naudai.
- (14) Pageidautina, kad šiuo reglamentu būtų sukurta kompensavimo keleiviams vėlavimo atveju sistema, kuri būtų susijusi su geležinkelio įmonės atsakomybe ir grindžiama tais pačiais pagrindais, kaip COTIF ir ypač jos priede CIV, susijusiame su keleivių teisėmis, numatyta tarptautinė sistema.
- (15) Kai šio reglamento pagrindu valstybė narė suteikia leidimą geležinkelio įmonėms išimties tvarka netaikyti šio reglamento nuostatų, ji turėtų, pasikonsultavusi su keleivius atstovaujančiomis organizacijomis, skatinti geležinkelio įmones patvirtinti kompensavimo ir pagalbos didelių keleivių vežimo geležinkeliu paslaugų sutrikdymų atvejais susitarimus.
- (16) Taip pat pageidautina, kad nelaimingo atsitikimo metu nukentėję asmenys ir jų išlaikytiniai tuoj po nelaimingo atsitikimo būtų apsaugoti nuo trumpalaikių finansinių rūpesčių.
- (17) Geležinkelių keleiviams būtų naudinga, jeigu, valdžios institucijoms sutikus, būtų imtasi atitinkamų priemonių užtikrinti jų asmeninį saugumą stotyse bei traukiniuose.
- (18) Geležinkelių keleiviai turėtų turėti galimybę pateikti skundą, susijusį su šiame reglamente numatytais teisėmis ir pareigomis, bet kuriai geležinkelio įmonei arba bilietų pardavėjui, ir teisę gauti atsakymą per priimtą laikotarpį.
- (19) Geležinkelio įmonės turėtų nustatyti, valdyti ir stebėti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybės standartus.
- (20) Šio reglamento turinys turėtų būti peržiūrėtas; reikėtų pakoreguoti finansines sumas atsižvelgiant į infliaciją ir informavimo bei paslaugų kokybės reikalavimus atsižvelgiant į rinkos pokyčius; taip pat atsižvelgiant į šio reglamento poveikį paslaugų kokybei.
- (21) Šis reglamentas turėtų neriboti 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽¹⁾ nuostatų.
- (22) Valstybės narės turėtų nustatyti sankcijas už šio reglamento pažeidimus ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Sankcijos, kurios galėtų apimti kompensacijos išmokėjimą atitinkamam asmeniui, turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasiančios.
- (23) Kadangi šio reglamento tikslų, t. y. Bendrijos geležinkelių plėtros ir geležinkelių eismo keleivių teisių nustatymo, valstybės narės atskirai negali tinkamai pasiekti ir kadangi šiuos tikslus galima geriau įgyvendinti Bendrijos lygmeniu, Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nenumatoma nieko, kas nėra būtina siekiant šių tikslų.
- (24) Šio reglamento tikslas yra pagerinti keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas Bendrijoje. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę suteikti išimtis paslaugoms regionuose, kur didelė dalis paslaugų teikiama už Bendrijos ribų.
- (25) Geležinkelio įmonės kai kuriose valstybėse narėse gali turėti sunkumų, taikydamos visas šio reglamento nuostatas jam įsigaliojus. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę išimties tvarka laikinai netaikyti šio reglamento nuostatų ilgų atstumų keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms. Laikinas netaikymas išimties tvarka vis dėlto neturėtų būti taikomas šio reglamento nuostatomis, kuriomis remiantis neįgalūs asmenys ar ribotos judėsenos asmenys keliauja geležinkeliu, nei tų asmenų, kurie nori įsigyti bilietus keliauti geležinkeliu, teisių įgyvendinimui, taip pat neturėtų būti taikomas nuostatomis dėl geležinkelio įmonių atsakomybės keleivių ir jų bagažo atžvilgiu, reikalavimui, kad įmonės būtų atitinkamai apdraudusios atsakomybę bei reikalavimui, kad tos įmonės imtųsi atitinkamų priemonių užtikrinti keleivių asmeninį saugumą geležinkelio stotyse ir traukiniuose, valdyti pavojų.

⁽¹⁾ OL L 281, 1995 11 23, p. 31. Direktyva su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1882/2003 (OL L 284, 2003 10 31, p. 1).

- (26) Miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugos savo pobūdžiu skiriasi nuo ilgų atstumų paslaugų. Todėl, išskyrus tam tikras nuostatas, kurios turėtų būti taikomos visoms keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms visoje Bendrijos teritorijoje, valstybės narės turėtų turėti galimybę išimties tvarka laikinai netaikyti tam tikrų pagal šį reglamentą numatytų priemonių miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms.
- (27) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtose pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (28) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus patvirtinti įgyvendinimo priemones. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas arba papildyti šį reglamentą įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos taisyklės dėl:

- informacijos, kurią turi suteikti geležinkelio įmonės, sutarčių dėl transporto sudarymu, bilietų išdavimu ir Kompiuterizuotos geležinkelių transporto informacijos ir rezervavimo sistemos įgyvendinimu;
- geležinkelio įmonių atsakomybės ir jų draudimo išsipareigojimais dėl keleivių ir jų багаžo,
- geležinkelio įmonių išsipareigojimų keleiviams vėlavimo atveju;
- geležinkeliais keliaujančių neįgaliųjų ir ribotos judėsenos asmenų apsaugos ir pagalbos jiems;
- paslaugų kokybės standartų apibrėžimo ir stebėsenos, keleivių asmeniniam saugumui kylančių pavojų valdymo ir skundų tvarkymo; ir
- bendrų vykdymo taisyklių.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas Bendrijos mastu visiems geležinkelių transporto reisams ir visoms paslaugoms, kurias teikia viena ar daugiau licenciją pagal 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo ⁽²⁾ gavusių geležinkelio.

2. Šis reglamentas netaikomas geležinkelio įmonės ir transporto paslaugoms, kurios neturi licenzijos pagal Direktyvą 95/18/EB.

3. Įsigaliojus šiam reglamentui, 9, 11, 12, 19 straipsniai, 20 straipsnio 1 dalis ir 26 straipsnis taikomi keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms visoje Bendrijos teritorijoje.

4. Išskyrus šio straipsnio 3 dalyje išdėstytas nuostatas, valstybė narė ne ilgesniam kaip 5 metų laikotarpiui skaidriai ir nediskriminaciniu pagrindu gali suteikti laikiną išimtį, kuri gali būti atnaujinama du kartus iki 5 metų kiekvienu atveju, netaikyti šio reglamento vidaus keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms.

5. Išskyrus šio straipsnio 3 dalyje išdėstytas nuostatas, valstybė narė gali suteikti laikiną išimtį netaikyti šio reglamento miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms. Siekdamas atskirti miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas, valstybės narės taiko 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvoje 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽³⁾ numatytus apibrėžimus. Taikydamos šiuos apibrėžimus, valstybės narės atsižvelgia į šiuos kriterijus: atstumą, paslaugų teikimo dažnumą, pagal tvarkaraštį numatytų sustojimų skaičių, naudojamas transporto priemones, bilietų pardavimo sistemas, skirtingą keleivių skaičių piko ir ne piko valandomis, traukinių kodus ir tvarkaraščius.

6. Valstybė narė ne ilgesniam kaip 5 metų laikotarpiui skaidriai ir nediskriminaciniu pagrindu gali suteikti išimtį, kuri gali būti atnaujinama, netaikyti šio reglamento tam tikroms paslaugoms ar kelionėms, nes didelė dalis keleivių vežimo geležinkeliu paslaugos, įskaitant bent vieną sustojimą stotyje pagal tvarkaraštį, suteikiama už Bendrijos ribų.

7. Valstybės narės praneša Komisijai apie išimtis, suteiktas pagal 4, 5 ir 6 dalis. Komisija imasi atitinkamų veiksmų, jei tokia išimtis neatitinka šio straipsnio nuostatų. Ne vėliau kaip iki 2014 m. gruodžio 3 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl išimčių, suteiktų pagal 4, 5 ir 6 dalis.

⁽²⁾ OL L 143, 1995 6 27, p. 70. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 44).

⁽³⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).

3 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente taikomi tokie sąvokų apibrėžimai:

- 1) geležinkelio įmonė – geležinkelio įmonė, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/14/EB ⁽¹⁾ 2 straipsnyje, ir bet kuri valstybinė ar privati įmonė, kurios veiklos sritis – teikti prekių ir (arba) keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugas ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia vien tik traukos paslaugas;
- 2) vežėjas – sutartyje nustatyta geležinkelio įmonė, su kuria keleivis sudarė sutartį dėl transporto, arba kelios viena kitą keičiančios geležinkelio įmonės, kurioms pagal šią sutartį atsiranda prievolių;
- 3) pavaduojantis vežėjas – geležinkelio įmonė, kuri su keleiviu nesudarė sutarties dėl transporto, tačiau kuriai sutartį sudariusi geležinkelio įmonė paveda visiškai ar iš dalies atlikti vežimą geležinkeliu;
- 4) infrastruktūros valdytojas – institucija ar įmonė, kuri pirmiausia yra atsakinga už geležinkelio infrastruktūros arba jos dalies sukūrimą ir techninę priežiūrą, kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, bei gali būti atsakinga ir už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą; infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskiriamos skirtingoms institucijoms ar įmonėms;
- 5) stoties valdytojas – organizacinis vienetas valstybėje narėje, kuriam buvo patikėta valdyti geležinkelio stotį ir kuris gali būti infrastruktūros valdytojas;
- 6) kelionių operatorius – kelionės organizatorius arba pardavėjas, kaip apibrėžta Direktyvos 90/314/EEB ⁽²⁾ 2 straipsnio 2 ir 3 dalyse, išskyrus geležinkelio įmonę;
- 7) bilietų pardavėjas – bet kuris geležinkelio transporto paslaugų pardavėjas, kuris sudaro sutartis dėl transporto ir parduoda bilietus geležinkelio įmonės ar savo vardu;
- 8) sutartis dėl transporto – tai vežimo už atlyginimą ar nemokamai sutartis, kurią sudarė geležinkelio įmonė ar bilietų pardavėjas ir keleivis tam, kad būtų teikiamos viena ar daugiau transporto paslaugų;
- 9) rezervavimas – popierinės ar elektroninės formos leidimas, suteikiantis teisę į transportą su sąlyga, kad anksčiau buvo asmeniškai susitarta dėl transporto ir apie tai iš anksto patvirtinta;
- 10) tęstinės kelionės bilietas – bilietas ar bilietai, kurie atspindi sutartį dėl transporto, sudarytą dėl kelių paeiliui teikiamų geležinkelio paslaugų, kurias teikia viena ar kelios geležinkelio įmonės;
- 11) vidaus keleivių vežimo geležinkeliu paslauga – vidaus keleivių vežimo geležinkeliu paslauga, kai nekertama vienos valstybės siena;
- 12) vėlavimas – skirtumas tarp laiko, kada pagal paskelbtą tvarkaraštį keleivis turėjo atvykti, ir laiko, kada jis iš tikrųjų atvyko ar kada tikimasi, kad atvyks;
- 13) kelionės pasas arba sezono bilietas – bilietas neribotam skaičiui kelionių, kuris suteikia teisę jo turėtojų keliauti geležinkeliu tam tikru maršrutu ar tinkle nustatytu laikotarpiu;
- 14) kompiuterizuota geležinkelių transporto informacijos ir rezervavimo sistema (CIRSRT) – kompiuterizuota sistema, kurioje saugoma informacija apie geležinkelio įmonių siūlomas paslaugas; CIRSRT sistemoje saugoma tokia informacija apie paslaugas keleiviams:
 - a) paslaugų keleiviams grafikai ir tvarkaraščiai;
 - b) ar yra laisvų sėdimų vietų;
 - c) bilietų kainos ir specialios sąlygos;
 - d) traukinių pritaikymas neigaliams ir ribotos judėsenos asmenims;
 - e) galimi rezervavimo arba bilietų ar tęstinės kelionės bilietų išdavimo būdai, jeigu naudotojams prieinami kai kurie arba visi šie būdai;
- 15) neigalus asmuo arba ribotos judėsenos asmuo – bet kuris asmuo, kurio judėseną naudojantis transporto priemone yra ribota dėl bet kokios fizinės negalios (sensorinės arba motorinės, nuolatinės arba laikinos), intelekto negalios arba sutrikimo ar bet kurios kitos negalios, arba amžiaus, ir kuriam dėl jo būklės reikia skirti atitinkamą dėmesį ir visiems keleiviams teikiamas paslaugas pritaikyti prie jo specialių poreikių;
- 16) bendrosios vežimo sąlygos – vežėjo sąlygos, kurias sudaro bendrosios sąlygos ar kiekvienoje valstybėje narėje teisėtai galiojantys tarifai ir kurios, sudarius sutartį dėl vežimo, tampa jos sudėtine dalimi;
- 17) transporto priemonė – motorinė transporto priemonė ar priekaba, vežamos vežant keleivius.

⁽¹⁾ 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/49/EB.

⁽²⁾ 1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų (OL L 158, 1990 6 23, p. 59).

II SKYRIUS

SUTARTIS DĖL TRANSPORTO, INFORMACIJA IR BILIETAI

4 straipsnis

Sutartis dėl transporto

Laikantis šio skyriaus nuostatų, sutarties dėl transporto sudarymą ir jos vykdymą bei informacijos teikimą ir bilietų pardavimą reglamentuoja I priedo II ir III antraštinį dalių nuostatos.

5 straipsnis

Dviračiai

Geležinkelio įmonės suteikia teisę keleiviams vežti dviračius traukinyje, kai reikalinga – už mokestį, jei juos lengva valdyti, jei tai neigiamai nepaveikia specialios vežimo geležinkeliu paslaugos, ir jei tai įmanoma tame riedmenyje.

6 straipsnis

Draudimas atsisakyti teisių ir nustatyti ribas

1. Pagal šį reglamentą nustatytų pareigų keleiviams negalima apriboti ar jų atsisakyti, ypač į sutartį dėl transporto įtraukiant leidžiančią nukrypti arba ribojančią nuostatą.

2. Geležinkelio įmonės gali pasiūlyti keleiviui palankesnes, nei nustatyta šiame reglamente, sutarties sąlygas.

7 straipsnis

Pareiga suteikti informaciją apie paslaugų nutraukimą

Geležinkelio įmonės ar, kur tinkama, už viešųjų paslaugų sutartį atsakinga kompetentinga institucija tinkamomis priemonėmis paskelbia apie sprendimus dėl paslaugų nutraukimo prieš tų sprendimų įgyvendinimą.

8 straipsnis

Kelionės informacija

1. Paprašyti ir nepažeisdami 10 straipsnio, geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai, siūlantys vienos ar kelių geležinkelio įmonių vardu sudaryti sutartis dėl transporto, suteikia keleiviui bent II priedo I dalyje nurodytą informaciją, susijusią su reisais, dėl kurių atitinkama geležinkelio įmonė siūlo sudaryti sutartį dėl transporto. Bilietų pardavėjai, siūlantys sutartis dėl transporto savo vardu, ir kelionių operatoriai suteikia šią informaciją, jeigu jos turi.

2. Reiso metu geležinkelio įmonės suteikia keleiviams bent jau II priedo II dalyje nurodytą informaciją.

3. 1 ir 2 dalyse nurodyta informacija suteikiama tinkamiausia forma. Ypatingas dėmesys šiuo klausimu skiriamas žmonių su klausos ir (arba) regėjimo negalia poreikiams.

9 straipsnis

Galimybė įsigyti bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir juos rezervuoti

1. Geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai siūlo, kur tai įmanoma, bilietus bei tęstinės kelionės bilietus bei galimybę juos rezervuoti.

2. Nepažeisdama 4 dalies geležinkelio įmonė platina bilietus keleiviams naudodamasi bent vienu iš šių pardavimo punktų:

- a) bilietų kasose ar iš pardavimo automatų;
- b) telefonu, internetu arba kitokios plačiai naudojamos informacinės technologijos pagalba;
- c) traukiniuose.

3. Nepažeisdamos 4 ir 5 dalių nuostatų, geležinkelio įmonės platina bilietus paslaugoms, suteikiamoms pagal viešųjų paslaugų sutartis bent viename iš šių pardavimo punktų:

- a) bilietų kasose ar pardavimo automatuose;
- b) traukiniuose.

4. Geležinkelio įmonės siūlo galimybę įsigyti pageidaujamos paslaugos bilietus traukinyje, išskyrus atvejus, kai ši galimybė neleidžiama ar ribojama dėl saugumo ar kovos su sukčiavimu politikos, ar taikant privalomą traukinių bilietų rezervavimą, ar dėl pagrįstų komercinių priežasčių.

5. Kai išvykimo stotyje nėra bilietų kasų ar pardavimo automatų, keleiviai stotyje informuojami apie:

- a) galimybę įsigyti bilietus telefonu ar internetu arba traukinyje bei apie tokio pirkimo tvarką;
- b) artimiausią geležinkelio stotį ar vietą, kurioje yra bilietų kasos ir/ar pardavimo automatai.

10 straipsnis

Kelionės informacijos ir rezervavimo sistemos

1. Siekiant teikti informaciją ir išduoti bilietus, kaip nurodyta šiame reglamente, geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai naudoja CIRSRT, kuri turi būti sukurta naudojant šiame straipsnyje nurodytas procedūras.

2. Direktyvoje 2001/16/EB nurodytos Techninės sąveikos specifikacijos (TSS) taikomos šio reglamento tikslais.

3. Komisija, remdamasi pasiūlymu, kurį turi pateikti Europos geležinkelio agentūra (EGA), iki 2010 m. gruodžio 3 d. priima keleiviams skirtų telematikos priemonių TSS. TSS suteikia galimybę teikti II priede pateiktą informaciją ir išduoti bilietus, kaip nustatyta šiame reglamente.

4. Geležinkelio įmonės suderina savo CIRSRT su TSS nustatytais reikalavimais laikydamosi tose TSS nustatyto įdiegimo plano.

5. Atsižvelgiant į Direktyvos 95/46/EB nuostatas, geležinkelio įmonė ir bilietų pardavėjas kitoms geležinkelio įmonėms ir (arba) bilietų pardavėjams neatskleidžia su individualiais užsakymais susijusių asmens duomenų.

III SKYRIUS

GELEŽINKELIO ĮMONIŲ ATSAKOMYBĖ UŽ KELEIVIUS IR JŲ BAGAŽĄ

11 straipsnis

Su keleiviais ir bagažu susijusi atsakomybė

Atsižvelgiant į šio skyriaus nuostatas ir nepažeidžiant nacionalinės teisės, taikomos kompensuojant keleiviams už nuostolius, geležinkelio įmonių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja I priedo IV antraštinės dalies I, III ir IV skyriai bei VI ir VII antraštinės dalys.

12 straipsnis

Draudimas

1. Direktyvos 95/18/EB 9 straipsnyje numatyta pareiga, susijusi su atsakomybe už keleivius, suprantama kaip reikalavimas, kad geležinkelio įmonė būtų tinkamai apdrausta tokia suma ar imtųsi lygiaverčių priemonių tam, kad galėtų įvykdyti pagal šį reglamentą jai tenkančias atsakomybės prievoles.

2. Iki 2010 m. gruodžio 3 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pranešimą apie minimalios draudimo sumos nustatymą geležinkelio įmonėms. Jei tikslinga, su tuo pranešimu pateikiami tinkami pasiūlymai ar rekomendacijos šiuo klausimu.

13 straipsnis

Išankstiniai mokėjimai

1. Jei keleivis žūsta ar sužeidžiamas, geležinkelio įmonė, kaip nurodyta I priedo 26 straipsnio 5 dalyje, nedelsdama ir visais atvejais ne vėliau kaip per penkiolika dienų po to, kai nustatomas teisė gauti kompensaciją turintis fizinis asmuo, atlieka tokius reikiamus išankstinius mokėjimus, kad būtų patenkinti skubūs ekonominiai poreikiai, proporcingi patirtai žalai.

2. Nepažeidžiant 1 dalies, išankstinio mokėjimo suma yra ne mažiau kaip 21 000 EUR keleiviui mirties atveju.

3. Išankstinis mokėjimas nelaikomas atsakomybės pripažinimu ir sumokėta suma gali būti atskaityta iš kitų sumų, vėliau sumokamų pagal šį reglamentą, bet ši suma yra negrąžintina, išskyrus atvejus, kai žala sukelta dėl keleivio aplaidumo ar kaltės ar kai asmuo, kuriam sumokėta ši suma, nėra teisę gauti kompensaciją turintis asmuo.

14 straipsnis

Atsakomybės ginčijimas

Net jeigu geležinkelio įmonė ginčija savo atsakomybę dėl keleivio, kuri ji vežė, fizinio sužalojimo, ji imasi visų reikiamų pastangų padėti keleiviui, kuris reikalauja kompensacijos dėl nuostolių iš trečiųjų asmenų.

IV SKYRIUS

VĖLAVIMAS, PRALEISTI PERSĖDIMAI IR ATŠAUKIMAS

15 straipsnis

Atsakomybė dėl vėlavimų, praleistų persėdimų ir atšaukimų

Atsižvelgiant į šio skyriaus nuostatas, geležinkelio įmonių atsakomybę dėl vėlavimų, praleistų persėdimų ir atšaukimų reglamentuoja I priedo IV antraštinės dalies II skyrius.

16 straipsnis

Kompensavimas ir nukreipimas kitu maršrutu

Tuo atveju, kai pagrįstai manoma, kad atvykstant į galutinę atvykimo vietą pagal sutartį dėl transporto bus vėluojama daugiau nei 60 minučių, keleivis turi turėti galimybę nedelsiant pasirinkti:

- visos bilieto kainos kompensavimą tomis pačiomis sąlygomis, kuriomis buvo už jį sumokėta, už nenuvažiuotą reiso dalį ar dalis ir jau nuvažiuotą dalį ar dalis, jei reisas nebeatitinka keleivio pradinį kelionės planą, prirėkus ir grįžimo į pradinę išvykimo vietą paslaugos suteikimą esant anksčiausiai galimybei. Kompensacija išmokama tokiomis pačiomis kompensacijų išmokėjimo sąlygomis, kaip nurodyta 17 straipsnyje; arba
- galimybę toliau važiuoti reisu ar keliauti kitu maršrutu, esant panašioms transporto sąlygoms, į galutinę atvykimo vietą esant anksčiausiai galimybei; arba
- galimybę toliau važiuoti reisu ar keliauti kitu maršrutu, esant panašioms transporto sąlygoms, į galutinę atvykimo vietą vėlesne keleiviui patogia data.

17 straipsnis

Bilieto kainos kompensavimas

1. Neprarasdamas teisės į transportą, keleivis iš geležinkelio įmonės gali reikalauti kompensacijos už vėlavimą, jei jo traukinys vėluoja ir dėl šio vėlavimo nebuvo sumokėta kompensacija už bilietą pagal 16 straipsnio nuostatas. Minimalios kompensacijos už vėlavimą yra:

- a) 25 % bilieto kainos tuo atveju, kai vėluojama nuo 60 iki 119 minučių;
- b) 50 % bilieto kainos tuo atveju, kai vėluojama 120 ar daugiau minučių.

Keleiviai, kurie turi kelionės pasą ar sezono bilietą ir kurie patyrė pasikartojančių vėlavimų ar atšaukimų per bilieto galiojimo laikotarpį, gali reikalauti atitinkamos kompensacijos pagal geležinkelio įmonės kompensavimo taisykles. Šiomis taisyklėmis apibrėžiami kriterijai, nustatant vėlavimą ir kompensacijos apskaičiavimą.

Kompensacijos už vėlavimą apskaičiuojamos pagal kainą, kurią keleivis sumokėjo už paslaugą, kuri vėlavo.

Kai sutartis dėl transporto yra dėl reiso į abi puses, apskaičiuojant kompensaciją už vėlavimą reiso pirmyn ar atgal atveju remiamasi puse už bilietą sumokėtos kainos. Kompensacija už vėlavimą suteikiant paslaugas pagal kitos rūšies sutartį dėl transporto, leidžiančią keliauti keliais atitinkamais maršrutais, apskaičiuojama proporcingai pagal visą bilieto kainą.

Apskaičiuojant vėlavimo trukmę neatsižvelgiama į vėlavimą, kuris įvyko už valstybės, kuriose yra taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis, teritorijos ribų, jeigu geležinkelio įmonė gali tai įrodyti.

2. Kompensacija už bilieto kainą sumokama per vieną mėnesį nuo prašymo dėl kompensacijos pateikimo. Kompensacija gali būti išmokėta čekiais ir (arba) suteikiant kitas paslaugas, jei sąlygos yra lanksčios (visų pirma dėl galiojimo laikotarpio ir paskirties vietos). Kompensacija išmokama pinigais keleiviui paprašius.

3. Iš kompensacijos už bilieto kainą neatskaičiuojamos finansinio sandorio išlaidos, pavyzdžiui, mokesčiai, išlaidos už telefoną ar pašto ženklus. Geležinkelio įmonės gali nustatyti minimalią sumą, už kurią mažesnės kompensacijos nebus išmokamos. Ši minimali suma negali būti didesnė kaip 4 EUR.

4. Keleivis neturi teisės į kompensaciją, jei apie vėlavimą jam pranešta prieš tai, kai jis nusipirko bilietą, arba jei atvykus kitu traukiniu ar pakeitus maršrutą pavėluojama mažiau nei 60 minučių.

18 straipsnis

Pagalba

1. Vėlavimo atvykstant ar išvykstant atveju geležinkelio įmonė ar stoties valdytojas keleivius informuoja apie padėtį ir apie numatomą išvykimo laiką bei numatomą atvykimo laiką, kai tik turi tokią informaciją.

2. Ilgesnio nei 60 minučių 1 dalyje nurodyto vėlavimo atveju keleiviams taip pat turi būti nemokamai pasiūlyta:

- a) maistas ir gaivinamieji gėrimai atsižvelgiant į laukimo laiką, jei jų yra traukinyje ar stotyje, arba jie pagrįstai gali būti pateikti;
- b) esant fizinei galimybei, viešbutis ar kita apgyvendinimo vieta ir transportas iš geležinkelio stoties į apgyvendinimo vietą tais atvejais, kai būtina pasilikti vieną ar daugiau naktų arba būtina pasilikti ilgiau nei numatyta;
- c) jei traukinys sustabdytas kelyje, esant fizinei galimybei, transportas nuo traukinio iki geležinkelio stoties, alternatyvios išvykimo vietos ar iki paslaugos teikimo galutinės atvykimo vietos.

3. Jei geležinkelio paslauga nebegali būti toliau teikiama, geležinkelio įmonė kuo greičiau suorganizuoja alternatyvias transporto paslaugas keleiviams.

4. Geležinkelio įmonės keleivio prašymu ant bilieto patvirtina, atsižvelgiant į tai, kas įvyko, kad geležinkelio paslauga buvo suteikta pavėluotai, dėl ko buvo nespėta perlipti į kitą traukinį, arba kad tos paslaugos teikimas buvo atšauktas.

5. Taikydama 1, 2 ir 3 dalis, paslaugas teikianti geležinkelio įmonė ypatingą dėmesį skiria neįgalųjų ir ribotos judėsenos keleivių ir juos lydinių asmenų poreikiams.

V SKYRIUS

NEĮGALIEJI IR RIBOTOS JUDĖSENOS ASMENYS

19 straipsnis

Teisė į transportą

1. Geležinkelio įmonės ir stočių valdytojai, aktyviai dalyvaujant neįgaliesiems ir ribotos judėsenos asmenims atstovaujančioms organizacijoms, nustato, jei dar neturi nustatytų, nediskriminacines naudojimosi taisykles, taikomas vežant neįgaliosius ir ribotos judėsenos asmenis.

2. Rezervavimas ir bilietai neigaliesiems ir ribotos judėsenos asmenims teikiami be jokio antkainio. Geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas ar kelionių organizatorius neturėtų atsisakyti priimti rezervacijos ar parduoti bilietą neigaliajam ar ribotos judėsenos asmeniui ar reikalauti, kad toks asmuo būtų lydimas kito asmens, išskyrus atvejus, kai tai būtina siekiant laikytis 1 dalyje nurodytų naudojimosi taisyklių.

20 straipsnis

Neigaliams ir ribotos judėsenos asmenims teikiama informacija

1. Paprašius, geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas ar kelionių operatorius informuoja apie geležinkelio paslaugų pritaikymą neigaliams ir ribotos judėsenos asmenims, apie galimybę jiems patekti į riedmenis pagal 19 straipsnio 1 dalyje nurodytas prieigos taisykles ir apie patogumus traukiniuose.

2. Kai geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas ir (arba) kelionių operatorius taiko išimtį pagal 19 straipsnio 2 dalį, atitinkamam neigaliajam ar ribotos judėsenos asmeniui paprašius, ji raštu praneša tokių veiksmų priežastis per penkias darbo dienas nuo atsisakymo rezervuoti ar išduoti bilietą arba pareikalavimo, kad asmuo būtų lydimas.

21 straipsnis

Prieinamumas

1. Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai pagal TSS ribotos judėsenos asmenims užtikrina, kad stotis, peronai, riedmenys ir kiti įrenginiai yra prieinami neigaliams asmenims bei ribotos judėsenos asmenims.

2. Nesant lydinčiojo personalo traukinyje ar personalo stotyje, geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai imasi visų pagrįstų pastangų suteikti neigaliams asmenims bei ribotos judėsenos asmenims prieigą keliauti geležinkeliu.

22 straipsnis

Pagalba geležinkelio stotyse

1. Jei neigalus ar ribotos judėsenos asmuo išvyksta iš aprūpintos personalu geležinkelio stoties, vyksta per ją ar atvyksta į ją, geležinkelio stoties valdytojas, nepažeisdamas 19 straipsnio 1 dalyje nurodytų naudojimosi taisyklių, nemokamai suteikia tokią pagalbą, kad asmuo galėtų išsėsti į išvyksiantį traukinį, persėsti į kitą traukinį ar išlipti iš atvykusio traukinio, į kurį jis ar ji nusipirko bilietą.

2. Valstybės narės gali numatyti taikyti nuo 1 dalies nukrypti leidžiančią nuostatą tais atvejais, kai asmenys naudojami paslaugomis, kurios teikiamos pagal sutartis dėl viešųjų paslaugų, sudarytas pagal Bendrijos teisę, jei kompetentinga institucija nustatė alternatyvias sąlygas ar priemones, užtikrinančias lygiavertės ar didesnės galimybes naudotis transporto paslaugomis.

3. Stotyse, kuriose nėra personalo, geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai užtikrina, kad lengvai prieinama informacija yra skelbiama pagal prieigos taisykles, nurodytas 19 straipsnio 1 dalyje, apie artimiausią stotį, kurioje yra personalas ir tiesiogiai prieinamą pagalbą neigaliams asmenims ir ribotos judėsenos asmenims.

23 straipsnis

Traukiniuose teikiama pagalba

Nepažeisdama 19 straipsnio 1 dalyje nurodytų naudojimosi taisyklių, geležinkelio įmonė neigaliajam ir ribotos judėsenos asmeniui nemokamai suteikia pagalbą traukinyje ir įsėdant į traukinį bei išlipant iš jo.

Taikant šį straipsnį, pagalba traukinyje – neigaliajam ir ribotos judėsenos asmeniui teikiama pagalba siekiant sudaryti šiam asmeniui sąlygas naudotis tomis pačiomis paslaugomis traukinyje, kuriomis gali naudotis kiti keleiviai, tuo atveju, jei dėl savo ribotos judėsenos šis asmuo negali savarankiškai ir saugiai naudotis šiomis paslaugomis.

24 straipsnis

Sąlygos, kuriomis teikiama pagalba

Geležinkelio įmonės, stoties valdytojai, bilietų pardavėjai ir kelionių operatoriai bendradarbiauja, kad neigaliams ir ribotos judėsenos asmenims būtų teikiama 22 ir 23 straipsniuose numatyta pagalba pagal toliau pateiktųjų punktų nuostatas:

- a) pagalba suteikiama, jei geležinkelio įmonei, stoties valdytojui, bilietų pardavėjui ar kelionių operatoriumi, iš kurio pirktas bilietas, pranešama apie tai, kad asmeniui reikės tokios pagalbos, bent 48 valandas prieš tai, kai reikės suteikti pagalbą. Kai įsigijus bilietą galima vykti daugkartiniais reisais, turi užtekti vieno pranešimo, jei pateikiama tinkama informacija apie vėlesnius reisu;
- b) geležinkelio įmonės, stoties valdytojai, bilietų pardavėjai ir kelionių operatoriai imasi visų priemonių, reikalingų pranešimams gauti;
- c) jei nepateikiamas joks pranešimas pagal a punktą, geležinkelio įmonė ir stoties valdytojas deda visas pagrįstas pastangas suteikti tokią pagalbą, kad neigalus ir ribotos judėsenos asmuo galėtų keliauti;

- d) nepažeisdamas kitų subjektų įgaliojimų dėl zonų, esančių už geležinkelio stoties patalpų ribų, stoties valdytojas geležinkelio stoties viduje ir jos išorėje paskiria vietas, kuriose neįgalūs ir ribotos judėsenos asmenys gali pranešti apie savo atvykimą į geležinkelio stotį ir, prireikus, paprašyti pagalbos;
- e) pagalba suteikiama, jei neįgalus ar ribotos judėsenos asmuo prisistato nustatytoje vietoje iš anksto geležinkelio įmonei ar stoties valdytojui praneštu laiku. Praneštas laikas negali būti anksčiau nei 60 minučių iki paskelbto išvykimo laiko, arba laiko, kai keleiviai turi įsiregistruoti. Jei laikas, kuriuo neįgalus ar ribotos judėsenos asmuo turi prisistatyti, yra nenurodytas, neįgalus ar ribotos judėsenos asmuo prisistato nustatytoje vietoje ne vėliau kaip likus 30 minučių iki paskelbto išvykimo laiko ar laiko, kai visi keleiviai turi įsiregistruoti.

25 straipsnis

Judėjimo įrangos ir kitos specialios įrangos kompensavimas

Jeigu geležinkelio įmonė atsako už neįgalaus ar ribotos judėsenos asmens naudojamos visos judėjimo įrangos ar kitos specialios įrangos arba jos dalies praradimą ar jai padarytą žalą, finansiniai apribojimai netaikomi.

VI SKYRIUS

SAUGUMAS, SKUNDAI IR PASLAUGŲ KOKYBĖ

26 straipsnis

Asmeninis keleivių saugumas

Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir stoties valdytojai, valdžios institucijoms sutikus, imasi reikiamų priemonių atitinkamose savo atsakomybės srityse ir pritaiko jas pagal valdžios institucijų nustatytą saugumo lygį, kad užtikrintų keleivių asmeninį saugumą geležinkelio stotyse ir traukiniuose ir kad valdytų riziką. Jie bendradarbiauja ir keičiasi informacija apie geriausią praktiką, susijusią su saugumo lygį galinčių sumažinti veiksmų prevencija.

27 straipsnis

Skundai

1. Geležinkelio įmonės nustato skundų nagrinėjimo mechanizmą, susijusį su šiame reglamente aptariamomis teisėmis ir pareigomis. Geležinkelio įmonė jį nustato bendradarbiaudama su bilietų pardavėju. Ji užtikrina, kad jos kontaktiniai duomenys ir darbo kalba (-os) būtų plačiai žinomi keleiviams.

2. Keleiviai gali pateikti skundą bet kuriai susijusiai geležinkelio įmonei. Skundo adresatas per 1 mėnesį pateikia pagrįstą atsakymą arba pagrįstais atvejais informuoja keleivį, kurią dieną praėjus mažiau kaip trims mėnesiams nuo skundo datos galima tikėtis atsakymo.

3. Geležinkelio įmonė 28 straipsnyje nurodytoje metinėje ataskaitoje skelbia gautų skundų skaičių ir kategorijas, išnagrinėtus skundus, atsakymo pateikimo laikotarpį bei veiksmus, kurių buvo imtasi gerinant padėtį.

28 straipsnis

Paslaugų kokybės standartai

1. Geležinkelio įmonės nustato paslaugų kokybės standartus ir įgyvendina kokybės valdymo sistemą, kuri skirta palaikyti paslaugų kokybę. Paslaugų kokybės standartai taikomi bent III priede išvardytoms paslaugoms.

2. Geležinkelio įmonės stebi savo pačių teikiamas paslaugas, kaip nurodyta paslaugų kokybės standartuose. Geležinkelio įmonės kasmet kartu su savo metine ataskaita paskelbia ataskaitą dėl teikiamų paslaugų kokybės. Šios ataskaitos taip pat skelbiamos geležinkelio įmonės interneto tinklavietėje. Be to, ataskaitos turi būti prieinamos EGA interneto tinklavietėje.

VII SKYRIUS

INFORMAVIMAS IR VYKDYMAS

29 straipsnis

Keleivių informavimas apie jų teises

1. Geležinkelio įmonės, stoties valdytojai ir kelionių organizatoriai, parduodami kelionės geležinkeliu bilietus, informuoja keleivius apie jų teises ir pareigas, numatytas šiame reglamente. Siekdami įgyvendinti šį informavimo reikalavimą, geležinkelio įmonės, stoties valdytojai ir kelionių organizatoriai gali naudoti šio reglamento nuostatų santrauką, paruoštą Komisijos visomis oficialiomis Europos Sąjungos institucijų kalbomis, ir jiems pasiekiamą.

2. Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai stotyje ir traukinyje informuoja keleivius tinkamu būdu apie valstybių narių pagal 30 straipsnio nuostatas paskirtos įstaigos ar įstaigų kontaktinius duomenis.

30 straipsnis

Vykdymas

1. Kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą ar įstaigas, atsakingas už šio reglamento vykdymą. Kiekviena įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės.

Kiekviena įstaiga savo organizacijos, sprendimų dėl finansavimo priėmimo, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo požiūriu yra nepriklausoma nuo infrastruktūros valdytojų, mokesčius imančių įstaigų, pajėgumus paskirstančių įstaigų ar geležinkelio įmonių.

Valstybės narės informuoja Komisiją apie įstaigą ar įstaigas, paskirtas pagal šią dalį, bei apie jos ar jų atitinkamas pareigas.

2. Bet kuris keleivis dėl įtariamų šio reglamento pažeidimų gali pateikti skundą pagal 1 dalį paskirtai atitinkamai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai atitinkamai įstaigai.

31 straipsnis

Vykdančiųjų įstaigų bendradarbiavimas

30 straipsnyje nurodytos vykdančiosios įstaigos, siekdamos visoje Bendrijoje koordinuoti sprendimų priėmimo principus, keičiasi informacija apie savo darbą ir sprendimų priėmimo principus bei praktiką. Komisija joms padeda vykdyti šią užduotį.

VIII SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

32 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikomų už šio reglamento nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės iki 2010 m. birželio 3 d. praneša Komisijai apie tas taisykles ir priemones ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

33 straipsnis

Priedai

Priemonės, skirtos pakeisti neesminius šio reglamento elementus, pritaikant priedus, išskyrus I priedą, tvirtinamos taikant 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

34 straipsnis

Iš dalies keičiančios nuostatos

1. 2, 10 ir 12 straipsniams įgyvendinti būtinos priemonės, skirtos pakeisti neesminius šio reglamento elementus jį papildant, priimamos taikant 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. Priemonės, skirtos pakeisti neesminius šio reglamento elementus, pritaikant jame, išskyrus jo I priedą, nurodytas finansines sumas atsižvelgiant į infliaciją, priimamos taikant 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

35 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda pagal Direktyvos 91/440/EEB 11a straipsnį įsteigtas komitetas.

2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

36 straipsnis

Pranešimas

Iki 2012 m. gruodžio 3 d. Komisija praneša Europos Parlamentui ir Tarybai apie šio reglamento įgyvendinimą ir rezultatus, ir ypač apie poveikį paslaugų kokybės standartams.

Pranešimas bus grindžiamas pagal šį reglamentą ir pagal Direktyvos 91/440/EEB 10b straipsnį pateiktina informacija. Prieikis prie pranešimo pridedami atitinkami pasiūlymai.

37 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja po 24 mėnesių nuo jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. LOBO ANTUNES

I PRIEDAS

Ištrauka iš vienodųjų tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisyklių (CIV)

A priedas

1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF), pakeistos tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. protokolu

II ANTRAŠTINĖ DALIS

VEŽIMO SUTARTIES SUDARYMAS IR VYKDYMAS

6 straipsnis

Vežimo sutartis

1. Pagal vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja vežti keleivį bei prireikus bagažą ir transporto priemones į paskirties vietą bei pristatyti bagažą ir transporto priemones į paskirties vietą.
2. Vežimo sutartis turi būti patvirtinta vienu ar daugiau keleiviui išduotų bilietų. Tačiau pagal 9 straipsnį tai, kad bilieto nėra, jis neatitinka reikalavimų arba buvo pamestas, neturi įtakos sutarties buvimui ar galiojimui; sutartis ir toliau taikoma atsižvelgiant į šias Vienodąsias taisykles.
3. Bilietas yra *prima facie* įrodymas, kad vežimo sutartis buvo sudaryta, bei sutarties turinio *prima facie* įrodymas.

7 straipsnis

Bilietas

1. Bendrosiose vežimo sąlygose nustatoma bilietų forma ir turinys, taip pat kalba ir ženklai, kurie turi būti naudojami juos spausdinant ir išrašant.
2. Į bilietą turi būti įrašoma ši informacija, ja neapsiribojant:
 - a) vežėjas arba vežėjai;
 - b) nuoroda, kad vežimas, nepaisant jokių prieštaraujančių išlygų, atliekamas pagal šias Vienodąsias taisykles; tai galima nurodyti naudojant akronimą CIV;
 - c) kitos nuorodos, būtinos siekiant įrodyti vežimo sutarties turinį ir tai, kad ji buvo sudaryta, bei leidžiantys keleiviui pasinaudoti savo teisėmis pagal šią sutartį.
3. Įsigydamas bilietą keleivis privalo įsitikinti, kad jis išduotas pagal jo nurodymus.
4. Bilietas gali būti perduodamas kitam asmeniui, jeigu jis nebuvo išrašytas keleivio vardu ir jeigu reisas dar neprasidėjo.
5. Bilietas gali būti išduodamas naudojant elektroninių duomenų, kuriuos galima paversti įskaitomais rašytiniais simboliais, registravimo formą. Duomenų registravimui ir tvarkymui naudojamos procedūros turi būti funkciškai lygiavertės, pirmiausia bilieto, kurį sudaro tie duomenys, įrodomosios vertės požiūriu.

8 straipsnis

Vežimo mokesčio mokėjimas ir grąžinimas

1. Jei keleivis ir vežėjas nesusitarė kitaip, vežimo mokestis mokamas iš anksto.
2. Bendrosiose vežimo sąlygose nustatoma, kokiomis sąlygomis vežimo mokestis yra grąžinamas.

9 straipsnis

Teisė būti vežamam. Atsisakymas vežti

1. Keleivis nuo reiso pradžios turi turėti galiojantį bilietą ir jį pateikti bilietų tikrinimo metu. Bendrosiose vežimo sąlygose galima numatyti:
 - a) kad keleivis, kuris nepateikė galiojančio bilieto, turi sumokėti ne tik vežimo mokestį, bet ir priemoką;
 - b) kad keleiviui, kuris atsisako mokėti vežimo mokestį arba priemoką to reikalaujant, galima būtų uždrausti tęsti kelionę;
 - c) ar priemoka gali būti grąžinama ir kokiomis sąlygomis.
2. Bendrosiose vežimo sąlygose galima numatyti, kad keleivius, kurie:
 - a) kelia pavojų vykdomų operacijų saugumui ir geram atlikimui arba kitų keleivių saugumui;
 - b) netoleruotinai sukelia nepatogumų kitiems keleiviams,

atsisakoma vežti arba jiems draudžiama tęsti kelionę, ir kad tokie asmenys neturi teisės susigražinti vežimo mokesčio arba mokesčio už registruoto bagažo vežimą, kurį jie sumokėjo.

10 straipsnis

Administracinių formalumų atlikimas

Keleivis turi laikytis formalumų, kuriuos nustato muitinės ar kitos administracinės institucijos.

11 straipsnis

Traukinių atšaukimas ir vėlavimas. Praleisti persėdimai

Vežėjas prirėkęs turi ant bilieto patvirtinti, kad traukinys buvo atšauktas arba buvo praleistas persėdimas.

III ANTRAŠTINĖ DALIS

RANKINIO BAGAŽO, GYVŪNŲ, REGISTRUOTO BAGAŽO IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ VEŽIMAS

I skyrius

Bendrosios nuostatos

12 straipsnis

Priimtini daiktai ir gyvūnai

1. Pagal Bendrąsias vežimo sąlygas keleivis gali pasiimti daiktus, kuriuos galima lengvai prižiūrėti (rankinį bagažą), ir taip pat gyvūnus. Be to, pagal Bendrųjų vežimo sąlygų specialias nuostatas keleivis gali pasiimti griezdiškus daiktus. Daiktų ir gyvūnų, kurie galėtų trukdyti keleiviams, kelti jiems nepatogumus arba padaryti žalos, negalima pasiimti kaip rankinio bagažo.
2. Keleivis pagal Bendrąsias vežimo sąlygas gali siųsti daiktus ir gyvūnus kaip registruotą bagažą.
3. Vežėjas, veždamas keleivius, gali leisti vežti transporto priemones pagal Bendrųjų vežimo sąlygų specialias nuostatas.
4. Vežant pavojingus krovinius kaip rankinį bagažą, registruotą bagažą bei vežant juos transporto priemonėse ar priemonėmis, kurios pagal šią antraštinę dalį yra vežamos geležinkelio, reikia laikytis reglamento dėl pavojingų krovinių vežimo geležinkeliais (RID).

13 straipsnis

Tikrinimas

1. Jeigu yra pagrįstų priežasčių įtarti, kad vežimo sąlygų nebuvo laikomasi, vežėjas turi teisę patikrinti, ar vežami daiktai (rankinis bagažas, registruotas bagažas, transporto priemonės, įskaitant jų krovinį) ir gyvūnai atitinka vežimo sąlygas, išskyrus atvejus, kai pagal valstybės, kurioje būtų vykdomas tikrinimas, įstatymus ir taisykles tai yra draudžiama. Keleivis turi būti pakviestas dalyvauti tikrinime. Jeigu jis nepasirodo arba su juo neįmanoma susisiekti, vežėjas turi reikalauti, kad dalyvautų du nepriklausomi liudytojai.
2. Jeigu nustatoma, kad vežimo sąlygų nebuvo laikomasi, vežėjas gali reikalauti, kad keleivis sumokėtų dėl tikrinimo patirtas išlaidas.

14 straipsnis

Administracinių formalumų atlikimas

Keleivis turi laikytis formalumų, kuriuos nustato muitinės ar kitos administracinės institucijos, kai, jį vežant, jis turi vežamų daiktų (rankinį bagažą, registruotą bagažą, transporto priemones, įskaitant jų krovinį) ar gyvūnų. Jis dalyvauja tikrinant šiuos daiktus, jeigu kiekvienos valstybės įstatymuose ir taisyklėse nėra numatyta kitaip.

II skyrius

Rankinis bagažas ir gyvūnai

15 straipsnis

Priežiūra

Priziūrėti rankinį bagažą ir gyvūnus, kuriuos keleivis pasiėmė, yra jo atsakomybė.

III skyrius

Registruotas bagažas

16 straipsnis

Registruoto bagažo siuntimas

1. Su registruoto bagažo siuntimu susiję sutartiniai įsipareigojimai turi būti nustatyti bagažo registravimo kvite, kuris išduodamas keleiviui.
2. Pagal 22 straipsnį tai, kad bagažo registravimo kvito nėra, jis neatitinka reikalavimų arba buvo pamestas, neturi įtakos susitarimų, susijusių su registruoto bagažo siuntimu, buvimui ar galiojimui; šie susitarimai ir toliau taikomi atsižvelgiant į šias Vienodąsias taisykles.
3. Bagažo registravimo kvitas yra *prima facie* įrodymas, kad bagažas buvo registruotas, ir jo vežimo sąlygų *prima facie* įrodymas.
4. Jei neįrodyta kitaip, laikoma, kad, vežėjui perėmus registruotą bagažą, jis buvo geros būklės, ir kad bagažo vienetų skaičius ir masė atitiko bagažo registravimo kvito įrašus.

17 straipsnis

Bagažo registravimo kvitas

1. Bendrosiose vežimo sąlygose nustatoma bagažo registravimo kvito forma ir turinys, taip pat kalba ir ženklai, kurie turi būti naudojami jį spausdinant ir išrašant. 7 straipsnio 5 dalis taikoma *mutatis mutandis*.
2. Į bagažo registravimo kvitą turi būti įrašoma ši informacija, ja neapsiribojant:
 - a) vežėjas arba vežėjai;
 - b) nuoroda, kad vežimas, nepaisant jokių prieštaraujančių išlygų, atliekamas pagal šias Vienodąsias taisykles; tai galima nurodyti naudojant akronimą CIV;

- c) kitos nuorodos, būtinos siekiant įrodyti sutartinius įsipareigojimus, susijusius su registruoto bagažo siuntimu, bei leidžiančios keleiviui pasinaudoti savo teisėmis pagal vežimo sutartį.
3. Gaudamas bagažo registravimo kvitą keleivis privalo įsitikinti, kad jis išduotas pagal jo nurodymus.

18 straipsnis

Registravimas ir vežimas

1. Jei Bendrosiose vežimo sąlygose nenumatyta kitaip, bagažas registruojamas tik pateikus bilietą, galiojantį bent iki bagažo paskirties vietos. Kitais atžvilgiais bagažas registruojamas pagal siuntimo vietoje galiojančias taisykles.
2. Jeigu Bendrosiose vežimo sąlygose numatoma, kad bagažą galima leisti vežti nepateikus bilieto, šių Vienodųjų taisyklių nuostatos, nustatančios su keleivio registruotu bagažu susijusias keleivio teises ir pareigas, taikomos registruoto bagažo siuntėjui *mutatis mutandis*.
3. Vežėjas gali siųsti registruotą bagažą kitu traukiniu ar kitos rūšies transportu ir kitu maršrutu, negu keleivio naudojamą maršrutą.

19 straipsnis

Registruoto bagažo vežimo mokesčių mokėjimas

Jei keleivis ir vežėjas nesusitarė kitaip, registruoto bagažo vežimo mokesčiai mokami registravimo metu.

20 straipsnis

Registruoto bagažo žymėjimas

Ant kiekvieno bagažo vieneto gerai matomoje vietoje keleivis privalo pakankamai patvariai ir įskaitomai nurodyti:

- a) savo vardą, pavardę ir adresą;
- b) paskirties vietą.

21 straipsnis

Teisė disponuoti registruotu bagažu

1. Jei aplinkybės leidžia ir jei taip nepažeidžiami muitinės ar kitų administracinės valdžios institucijų reikalavimai, keleivis gali reikalauti, kad bagažas būtų grąžintas siuntimo paskirties vietoje pateikus bagažo registravimo kvitą ir, jei to reikalaujama Bendrosiose vežimo sąlygose, bilietą.
2. Bendrosiose vežimo sąlygose gali būti kitų nuostatų dėl teisės disponuoti registruotu bagažu, visų pirma dėl paskirties vietos pakeitimų ir galimų finansinių pasekmių keleiviui.

22 straipsnis

Išdavimas

1. Registruotas bagažas išduodamas pateikus bagažo registravimo kvitą ir tam tikrais atvejais sumokėjus priklausančias sumas už siuntimą.

Vežėjas neprivalo, bet turi teisę patikrinti, ar kvito turėtojas turi teisę atsiimti bagažą.

2. Bagažo išdavimas priylgsta jo išdavimui bagažo registravimo kvito turėtojui, jei pagal paskirties vietoje galiojančius nurodymus:

- a) bagažas buvo perduotas muitinei ar įvežimo mokesčių tarnyboms jų patalpose ar sandėliuose, kai jie nėra vežėjo priežiūroje;
- b) gyvi gyvūnai buvo perduoti trečiosioms šalims.

3. Bagažo registravimo kvito turėtojas gali reikalauti, kad bagažas būtų išduotas paskirties vietoje praėjus sutartam laikui ir tam tikrais atvejais – laikui, kurio reikia muitinės ir kitų administracinės valdžios institucijų operacijoms atlikti.
4. Nepateikęs bagažo registravimo kvito, vežėjas privalo išduoti bagažą tik tam asmeniui, kuris įrodo turįs į jį teisę; jei pateiktas įrodymas pasirodo nepakankamas, vežėjas gali reikalauti užstato.
5. Bagažas išduodamas registravimo metu nurodytoje paskirties vietoje.
6. Bagažo registravimo kvito turėtojas, kuriam bagažas nebuvo išduotas, gali reikalauti, kad kvite būtų patvirtinta diena ir laikas, kada jis prašė išduoti bagažą pagal 3 dalį.
7. Teisę į bagažą turintis asmuo gali atsisakyti priimti bagažą, jei vežėjas nevykdo jo prašymo atlikti registruoto bagažo patikrinimą, kad būtų nustatyta įtariama žala.
8. Visais kitais atvejais bagažas išduodamas laikantis paskirties vietoje galiojančių nurodymų.

IV skyrius

Transporto priemonės

23 straipsnis

Vežimo sąlygos

Bendrųjų vežimo sąlygų specialiose nuostatose, reglamentuojančiose transporto priemonių vežimą, visų pirma nurodomos priėmimo vežti, registravimo, pakrovimo ir vežimo, iškrovimo ir išdavimo sąlygos bei keleivio pareigos.

24 straipsnis

Vežimo kvitas

1. Su transporto priemonių vežimu susijusios sutartinės pareigos turi būti nustatytos vežimo kvite, kuris išduodamas keleiviui. Vežimo kvitas gali būti keleivio bilieto dalis.
2. Bendrųjų vežimo sąlygų specialiose nuostatose, reglamentuojančiose transporto priemonių vežimą, nustatoma vežimo kvito forma ir turinys, taip pat kalba ir ženklai, kurie turi būti naudojami jį spausdinant ir išrašant. 7 straipsnio 5 dalis taikoma *mutatis mutandis*.
3. Į vežimo kvitą turi būti įrašoma ši informacija, ja neapsiribojant:
 - a) vežėjas arba vežėjai;
 - b) nuoroda, kad vežimas, nepaisant jokių prieštaraujančių išlygų, atliekamas pagal šias Vienodąsias taisykles; tai galima nurodyti naudojant akronimą CIV;
 - c) kitos nuorodos, būtinos įrodant su transporto priemonių vežimu susijusius sutartinius įsipareigojimus, pagal kuriuos keleivis gali reikalauti pripažinti jo teises pagal vežimo sutartį.
4. Gavęs vežimo kvitą, keleivis privalo įsitikinti, kad jis buvo išrašytas pagal jo nurodymus.

25 straipsnis

Taikoma teisė

Atsižvelgiant į šio skyriaus nuostatas transporto priemonėms taikomos su bagažo vežimu susijusios III skyriaus nuostatos.

IV ANTRAŠTINĖ DALIS

VEŽĖJO ATSAKOMYBĖ

I skyrius

Atsakomybė keleivių mirties arba kūno sužalojimo atveju

26 straipsnis

Atsakomybės pagrindas

1. Vežėjas atsako už nuostolius arba žalą, atsiradusius dėl keleivio mirties, kūno sužalojimo ar kitos fizinės ar psichinės žalos, kuriuos sukėlė su geležinkelio veikimu susijusi avarija, įvykusi tuo metu, kai keleivis buvo geležinkelio transporto priemonėje, į ją lipo ar iš jos išlipo, neatsižvelgiant į tai, kokia geležinkelio infrastruktūra naudojama.
2. Vežėjas atleidžiamas nuo šios atsakomybės,
 - a) jei avariją sukėlė su geležinkelio veikimu nesusijusios aplinkybės ir vežėjas, nepaisant to, kad ėmėsi tuo atveju konkrečiomis sąlygomis reikiamo atsargumo, negalėjo tų aplinkybių išvengti ir užkirsti kelio jų pasekmėms;
 - b) tokiu laipsniu, kiek avarija įvyko dėl keleivio kaltės;
 - c) jei avariją sukėlė trečiosios šalies elgesys ir vežėjas, nepaisant to, kad ėmėsi tuo atveju konkrečiomis sąlygomis reikiamo atsargumo, negalėjo tokio elgesio išvengti ir užkirsti kelio jo pasekmėms; tą pačią geležinkelio infrastruktūrą naudojanti kita įmonė nelaikoma trečiąja šalimi; tai neturi įtakos atgręžtinio reikalavimo teisei.
3. Jei avariją sukėlė trečiosios šalies elgesys ir jei nepaisant to vežėjas nėra visiškai atleidžiamas nuo atsakomybės pagal 2 dalies c punktą, jis yra visiškai atsakingas pagal šias Vienodąsias taisykles, nepažeidžiant atgręžtinio reikalavimo teisių, kurias vežėjas gali panaudoti prieš trečiąją šalį.
4. Šios Vienodosios taisyklės neturi poveikio atsakomybei, kuri gali tekti vežėjui 1 dalyje nenumatytais atvejais.
5. Jei viena vežimo sutartimi reglamentuojamą vežimą vykdo keli vežėjai vienas po kito, už keleivių mirtį ir kūno sužalojimą atsako vežėjas, pagal vežimo sutartį privalėjęs teikti vežimo, kurio metu įvyko avarija, paslaugą. Kai šią paslaugą teikia ne vežėjas, o jį pavaduojantis vežėjas, abu vežėjai bendrai atsako pagal šias Vienodąsias taisykles.

27 straipsnis

Nuostolių atlyginimas mirties atveju

1. Keleivio mirties atveju atlyginami šie nuostoliai:
 - a) visos po mirties būtinos išlaidos, visų pirma kūno transportavimo ir laidotuvių išlaidos;
 - b) jei mirtis ištinka ne iš karto – 28 straipsnyje numatyti nuostoliai.
2. Jei dėl keleivio mirties asmenys, kuriuos jis turėjo arba būtų turėjęs teisinę pareigą išlaikyti, netenka paramos, šie nuostoliai tokiems asmenims taip pat kompensuojami. Asmenų, kuriuos keleivis išlaikė neturėdamas teisinės pareigos tai daryti, teises iškelti ieškinį dėl nuostolių atlyginimo reglamentuoja nacionalinė teisė.

28 straipsnis

Nuostolių atlyginimas kūno sužalojimo atveju

Kūno sužalojimo ar kitos fizinės ar psichinės žalos keleiviui atveju atlyginami šie nuostoliai:

- a) visos būtinos išlaidos, visų pirma gydymo ir transportavimo išlaidos;
- b) finansiniai nuostoliai, patirti dėl visiško ar dalinio nedarbingumo arba dėl padidėjusių poreikių.

29 straipsnis

Kompensacija už kitą fizinę žalą

Nacionalinėje teisėje turi būti nustatyta, ar vežėjas privalo atlyginti dėl fizinės žalos, kuri nenumatyta 27 ir 28 straipsnių nuostatose, atsiradusius nuostolius ir koku laipsniu.

30 straipsnis

Nuostolių atlyginimo forma ir suma mirties ir kūno sužalojimo atveju

1. Nuostoliai pagal 27 straipsnio 2 dalį ir 28 straipsnio b punktą privalo būti atlyginami vienkartinė išmoka. Tačiau jei pagal nacionalinę teisę leidžiama mokėti anuitetą, nuostoliai atlyginami šia forma, jei to prašo sužalotas keleivis arba 27 straipsnio 2 dalyje minėti teisę į nuostolių atlyginimą turintys asmenys.

2. Pagal 1 dalį atlyginamų nuostolių suma nustatoma pagal nacionalinę teisę. Tačiau Vienodųjų taisyklių tikslais nustatoma vienkartinės išmokos arba ją atitinkančio metinio anuiteto viršutinė riba vienam keleiviui – 175 000 apskaitos vienetų, kai nacionalinėje teisėje numatyta mažesnė už šią sumą viršutinė riba.

31 straipsnis

Kitos transporto rūšys

1. Atsižvelgiant į 2 dalį su vežėjo atsakomybe keleivių mirties arba kūno sužalojimo atveju susijusios nuostatos netaikomos tuo atveju, kai nuostoliai ar žala atsiranda vežimo metu, kuris pagal vežimo sutartį nebuvo vežimas geležinkeliu.

2. Tačiau kai geležinkelio transporto priemonės keliamos keltu, su atsakomybe keleivių mirties arba kūno sužalojimo atveju susijusios nuostatos taikomos tada, kai 26 straipsnio 1 dalyje ir 33 straipsnio 1 dalyje minėti nuostoliai ar žala atsiranda dėl su geležinkelio veikimu susijusios avarijos, įvykusios tuo metu, kai keleivis buvo minėtoje geležinkelio transporto priemonėje, į ją lipo ar iš jos išlipo.

3. Kai dėl išskirtinių aplinkybių geležinkelio veikimas laikinai sustabdomas ir keleiviai vežami kitos rūšies transportu, vežėjas atsako pagal šias Vienodąsias taisykles.

II skyrius

Atsakomybė tvarkaraščio nesilaikymo atveju

32 straipsnis

Atsakomybė traukinių atšaukimo, vėlavimo arba praleisto persėdimo atveju

1. Vežėjas yra atsakingas už nuostolius ar žalą, kurią keleivis patiria, nes dėl traukinio atšaukimo, vėlavimo arba praleisto persėdimo jis negali toliau keliauti reisų tą pačią dieną arba esamomis aplinkybėmis iš jo negali būti pagrįstai reikalaujama tęsti kelionę tą pačią dieną. Nuostolius sudaro pagrįstos apgyvendinimo išlaidos ir pagrįstos informuojant keleivio laukiančius asmenis patirtos išlaidos.

2. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, kai traukinių atšaukimo, vėlavimo arba praleisto persėdimo priežastis yra viena iš šių priežasčių:

- a) su geležinkelio veikimu nesusijusios aplinkybės, kurių vežėjas, nepaisant to, kad ėmėsi tuo atveju konkrečiomis sąlygomis reikiamo atsargumo, negalėjo išvengti ir užkirsti kelio jų pasekmėms;
- b) keleivio kaltė; arba
- c) trečiosios šalies elgesys, kurio vežėjas, nepaisant to, kad ėmėsi tuo atveju konkrečiomis sąlygomis reikiamo atsargumo, negalėjo išvengti ir užkirsti kelio jo pasekmėms; tą pačią geležinkelio infrastruktūrą naudojanti kita įmonė nelaikoma trečiąja šalimi; tai neturi įtakos atgręžtinio reikalavimo teisei.

3. Nacionalinėje teisėje turi būti nustatyta, ar vežėjas privalo atlyginti dėl žalos, kuri nenumatyta 1 dalyje, atsiradusius nuostolius ir koku laipsniu. Ši nuostata nepažeidžia 44 straipsnio.

III skyrius

Atsakomybė už rankinį bagažą, gyvūnus, registruotą bagažą ir transporto priemones

1 SKIRSNIS

Rankinis bagažas ir gyvūnai

33 straipsnis

Atsakomybė

1. Keleivių mirties ar kūno sužalojimo atveju vežėjas taip pat atsako už nuostolius ar žalą, atsiradusią dėl visiško ar dalinio daiktų, kuriuos keleivis dėvėjo arba vežėsi kaip rankinį bagažą, praradimą ar sugadinimą; tai taip pat taikoma gyvūnams, kuriuos keleivis vežėsi kartu. 26 straipsnis taikomas *mutatis mutandis*.
2. Kitais atvejais vežėjas neatsako už visišką ar dalinį daiktų, rankinio bagažo ar gyvūnų praradimą ar jiems padarytą žalą, jei už jų priežiūrą yra atsakingas keleivis pagal 15 straipsnį, jei praradimo ar žalos priežastis nėra vežėjo kaltė. IV antraštinės dalies kiti straipsniai, išskyrus 51 straipsnį, ir VI antraštinė dalis šiuo atveju netaikoma.

34 straipsnis

Nuostolių atlyginimo riba daiktų praradimo arba sugadinimo atveju

Kai vežėjas yra atsakingas pagal 33 straipsnio 1 dalį, jis privalo sumokėti kompensaciją, kuri negali būti didesnė kaip 1 400 apskaitos vienetų vienam keleiviui.

35 straipsnis

Atsakomybės netaikymas

Vežėjas neatsako už keleiviui padarytus nuostolius ar žalą tuo atveju, kai keleivis neįvykdo muitinės ar kitų administracinio valdymo institucijų reikalaujamų formalumų.

2 SKIRSNIS

Registruotas bagažas

36 straipsnis

Atsakomybės pagrindas

1. Vežėjas atsako už nuostolius ar žalą, atsiradusią dėl visiško ar dalinio registruoto bagažo praradimo ar sugadinimo laikotarpiu nuo momento, kai bagažą perėmė vežėjas, iki išdavimo momento, taip pat dėl pavėluoto išdavimo.
2. Vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės tokiu laipsniu, koku nuostoliai ar žala atsirado arba išdavimas vėlavo dėl keleivio kaltės; dėl keleivio nurodymo, bet ne dėl vežėjo kaltės; dėl registruoto bagažo vidinio defekto arba dėl aplinkybių, kurių vežėjas negalėjo išvengti ir užkirsti kelio jų pasekmėms;
3. Vežėjas atleidžiamas nuo šios atsakomybės tokiu laipsniu, koku nuostoliai ar žala atsiranda dėl ypatingo pavojaus, kurį kelia viena ar kelios šios aplinkybės:
 - a) pakuotės nebuvimas ar netinkamumas;
 - b) ypatingas bagažo pobūdis;
 - c) vežimui nepriimtinių daiktų bagažo siuntimas.

37 straipsnis

Įrodinėjimo pareiga

1. Pareigą įrodyti, kad nuostoliai ar žala atsirado arba išdavimas vėlavo dėl vienos iš 36 straipsnio 2 dalyje nurodytos priežasties, turi vežėjas.

2. Kai vežėjas nustato, kad atsižvelgus į aplinkybes konkrečiu atveju nuostoliai ar žala galėjo atsirasti dėl kurio nors ar keleto 36 straipsnio 3 dalyje minėtų pavojų, laikoma, kad ji dėl to ir atsirado. Tačiau į nuostolių ar žalos atlyginimą teisę turintis asmuo turi teisę įrodyti, kad nuostoliai ar žala visiškai arba iš dalies atsirado ne dėl kurio nors iš tų pavojų.

38 straipsnis

Keli vienas po kito vežimą vykdančios vežėjai

Jei viena vežimo sutartimi reglamentuojamą vežimą vykdo keli vežėjai vienas po kito, kiekvienas vežėjas, perimdamas bagažą su bagažo registravimo kvitu ar transporto priemonę su vežimo kvitu, siųsdami bagažą ar veždami transporto priemonę tampa vežimo sutarties šalimi ir vadovaujasi bagažo registravimo kvite arba vežimo kvite nurodytomis sąlygomis bei prisiima su tuo susijusias pareigas. Šiuo atveju kiekvienas vežėjas atsako už vežimą visu maršrutu iki išdavimo.

39 straipsnis

Pavadojuojantis vežėjas

1. Vežėjas yra atsakingas už visą vežimą ir tuo atveju, kai jis visiškai ar iš dalies paveda vykdyti vežimą pavadojuojančiam vežėjui, nepaisant to, ar jis naudojasi vežimo sutartyje numatyta teise tai daryti.
2. Visos šių Vienodųjų taisyklių nuostatos, kurios reglamentuoja vežėjo atsakomybę, taikomos ir pavadojuojančio vežėjo atsakomybei už jo vykdomą vežimą. Tuo atveju, jei darbuotojams ar kitiems asmenims, kurių paslaugomis vykdydamas vežimą naudojasi pavadojuojantis vežėjas, iškeliamas ieškinys, taikomi 48 ir 52 straipsniai.
3. Bet koks specialus susitarimas, pagal kurį vežėjas prisiima šiomis Vienodosiomis taisyklėmis nenustatytas pareigas arba atsisako šiomis Vienodosiomis taisyklėmis suteiktų teisių, neturi galios pavadojuojančiam vežėjui, kuris jo aiškiai ir raštu nepatvirtino. Nepaisant to, ar pavadojuojantis vežėjas patvirtino tokį specialų susitarimą, vežėjui ir toliau yra privalomos pagal jį atsirandančios pareigos ir teisių atsisakymas.
4. Tais atvejais ir tokiu laipsniu, kuriuo atsakomybę turi tiek vežėjas, tiek pavadojuojantis vežėjas, jie atsako solidariai.
5. Kompensacijos, kurią turi išmokėti vežėjas, pavadojuojantis vežėjas ir jų darbuotojai bei kiti asmenys, kurių paslaugomis jie naudojami vykdydami vežimą, bendra suma negali viršyti šiose Vienodosiose taisyklėse nustatytų ribų.
6. Šiuo straipsniu nepažeidžiamos vežėjo ir pavadojuojančio vežėjo tarpusavio atgręžtinio reikalavimo teisės.

40 straipsnis

Nuostolių prezumpcija

1. Į nuostolių ar žalos atlyginimą teisę turintis asmuo, nereikalaujant pateikti daugiau įrodymų, gali laikyti, kad bagažo vienetas yra prarastas, kai jis neišduodamas ar jam neatiduodamas per keturiolika dienų nuo prašymo išduoti bagažą pateikimo pagal 22 straipsnio 3 dalį.
2. Jei prarastu laikomas bagažo vienetas atsiranda per vienerius metus nuo prašymo išduoti bagažą pateikimo, vežėjas privalo pranešti teisę į bagažą turinčiam asmeniui, jei žinomas arba gali būti nustatytas jo adresas.
3. Gavęs 2 dalyje nurodytą pranešimą, per trisdešimt dienų teisę į bagažą turintis asmuo gali pareikalauti jam išduoti tą bagažo vieneta. Tuo atveju jis privalo sumokėti už bagažo vieneto pervežimą iš siuntimo paskirties vietos į išdavimo vietą bei grąžinti gautą kompensaciją, tam tikrais atvejais atskaičius visas įskačiuotas išlaidas. Nepaisant to, jis išlaiko teisę reikalauti 43 straipsnyje nustatytos kompensacijos už pavėluotą išdavimą.
4. Jei per 3 dalyje nurodytą laikotarpį nepareikalaujama išduoti atsiradusio bagažo vieneto arba jei jis atsiranda praėjus daugiau kaip vieneriems metams nuo prašymo išduoti bagažą pateikimo, vežėjas jį pašalina pagal bagažo vieneto buvimo vietoje galiojančius įstatymus ir nurodymus.

41 straipsnis

Nuostolių kompensavimas

1. Jei registruotas bagažas prarastas visas ar iš dalies, vežėjas privalo, išskyrus visus kitus nuostolių atvejus, sumokėti:
 - a) jei patirtų nuostolių ar žalos suma įrodoma – tai sumai lygią sumą, bet ne didesnę kaip 80 apskaitos vienetų vienam trūkstantam bruto masės kilogramui arba 1 200 apskaitos vienetų vienam bagažo vienetui;
 - b) jei patirtų nuostolių ar žalos suma neįrodoma – iš anksto sutartą kompensaciją, lygią 20 apskaitos vienetų vienam trūkstantam bruto masės kilogramui arba 300 apskaitos vienetų vienam bagažo vienetui.

Kompensavimo už prarasto bagažo kilogramą ar vienetą metodas nustatomas Bendrosiose vežimo sąlygose.

2. Papildomai vežėjas privalo padengti bagažo vežimo mokestį ir kitas sumokėtas sumas, susijusias su prarasto bagažo vieneto vežimu, bei jau sumokėtus maito ir akcizo mokesčius.

42 straipsnis

Žalos kompensavimas

1. Žalos registruotam bagažui atveju vežėjas privalo, išskyrus visus kitus nuostolių atvejus, sumokėti kompensaciją, lygią bagažo vertės sumažėjimui.
2. Kompensacija neturi viršyti:
 - a) jei dėl žalos sumažėjo viso bagažo vertė – sumos, kuri būtų mokama visiško praradimo atveju;
 - b) jei dėl žalos sumažėjo tik bagažo dalies vertė – sumos, kuri būtų mokama tos bagažo dalies praradimo atveju.

43 straipsnis

Kompensacija už pavėlavimą pristatant

1. Pavėlavimo pristatant registruotą bagažą atveju vežėjas turi sumokėti už kiekvieną dvidešimt keturių valandų laikotarpį po to, kai buvo pareikalauta pristatyto bagažo, bet ne daugiau kaip už keturiolika dienų:
 - a) jei teisę į bagažą turintis asmuo įrodo, kad dėl to patyrė nuostolių arba žalą, – kompensaciją, lygią nuostolių arba žalos apimčiai, daugiausiai 0,80 apskaitos vieneto už bagažo bruto masės kilogramą arba 14 apskaitos vienetų už pavėluotai pristatyto bagažo vienetą;
 - b) jei teisę bagažą turintis asmuo neįrodo, kad dėl to patyrė nuostolių ar žalą – nuostolių atlyginimą, mokant 0,14 apskaitos vieneto už bagažo bruto masės kilogramą arba 2,80 apskaitos vienetų už pavėluotai pristatyto bagažo vienetą.

Kompensavimo už prarasto bagažo kilogramą ar vienetą metodai nustatomi Bendrosiose vežimo sąlygose.

2. Viso bagažo praradimo atveju 1 dalyje numatyta kompensacija nemokama kaip priedas prie kompensacijos, numatytos 41 straipsnyje.
3. Dalies bagažo praradimo atveju 1 dalyje numatyta kompensacija mokama už neprarastąją bagažo dalį.
4. Žalos bagažui atveju, jei ta žala padaryta ne dėl pavėluoto pristatymo, 1 dalyje nurodyta kompensacija tam tikrais atvejais mokama kaip priedas prie kompensacijos, numatytos 42 straipsnyje.
5. Visa kompensacija, numatyta 1 dalyje kartu su mokesčiu pagal 41 ir 42 straipsnius, jokia atveju negali viršyti kompensacijos, kuri būtų mokama viso bagažo praradimo atveju.

3 SKIRSNIS

Transporto priemonės

44 straipsnis

Kompensacija už vėlavimą

1. Vėlavimo pakrauti atveju dėl priežasčių, susijusių su vežėju, arba vėlavimo pristatyti transporto priemonę atveju vežėjas turi, jei teisę į bagažą turintis asmuo įrodo, kad dėl to jis patyrė nuostolių arba žalą, mokėti kompensaciją, neviršijančią užmokesčio už vežimą sumos.
2. Jeigu vėlavimo pakrauti atveju dėl priežasčių, susijusių su vežėju, teisę į bagažą turintis asmuo nusprendžia nebevykdyti vežimo sutarties, jam turi būti grąžintas užmokestis už vežimą. Be to, teisę į bagažą turintis asmuo gali, jeigu jis įrodo, kad dėl vėlavimo patirta nuostolių ar žalos, reikalauti kompensacijos, neviršijančios užmokesčio už vežimą.

45 straipsnis

Nuostolių kompensavimas

Visos transporto priemonės ar jos dalies praradimo atveju teisę į transporto priemonę turinčiam asmeniui mokama kompensacija už įrodytus nuostolius ar žalą apskaičiuojama remiantis įprastine transporto priemonės verte. Ji neturi viršyti 8 000 apskaitos vienetų. Pakrauta arba nepakrauta priekaba laikoma atskira transporto priemone.

46 straipsnis

Atsakomybė dėl kitų daiktų

1. Dėl daiktų, paliktų transporto priemonėse ar prie transporto priemonės pritvirtintose bagažinėse (pvz., skirtose vežti bagažui ar slidėms), vežėjas atsako tik už nuostolius ar žalą, kurie patiriami dėl jo kaltės. Visa mokama kompensacija neviršija 1 400 apskaitos vienetų.
2. Daiktų, patalpintų transporto priemonės išorėje, įskaitant 1 dalyje nurodytas bagažines, atžvilgiu vežėjas atsako už išorėje laikomus daiktus tik jeigu įrodoma, kad nuostoliai ar žala patiriama dėl veiksmų ar neveikimo, kuriuos vežėjas vykdė tyčia siekdamas padaryti nuostolių ar žalos arba neatsargiai, žinodamas, kad tokie nuostoliai arba žala galimi.

47 straipsnis

Taikoma teisė

Atsižvelgiant į šio skirsnio nuostatas transporto priemonėms taikomos su atsakomybe dėl bagažo susijusios 2 skirsnio nuostatos.

IV skyrius

Bendrosios nuostatos

48 straipsnis

Teisės įvesti atsakomybės apribojimus praradimas

Šiose Vienodosiose taisyklėse numatyti atsakomybės apribojimai, taip pat nacionalinės teisės aktų nuostatos, ribojančios kompensavimą nustatyto dydžio išmoka, netaikomos, kai įrodoma, kad nuostoliai ar žala patirta dėl veiksmų ar neveikimo, kuriuos vežėjas vykdė tyčia siekdamas padaryti nuostolių ar žalos arba neatsargiai, žinodamas, kad tokie nuostoliai arba žala galimi.

49 straipsnis

Konvertavimas ir palūkanos

1. Kai apskaičiuojant kompensaciją reikia konvertuoti sumas, išreikštas užsienio valiuta, konvertuojama pagal keitimo kursą, taikomą kompensacijos mokėjimo dieną ir toje vietoje.

2. Teisę į žalos atlyginimą turintis asmuo gali reikalauti palūkanų nuo kompensacijos – penkių procentų per metus, skaičiuojant nuo 55 straipsnyje numatytos reikalavimo pateikimo dienos arba, jeigu toks reikalavimas nebuvo pateiktas, – nuo tada, kai buvo pradėtas teisminis nagrinėjimas.
3. Tačiau kompensacijos mokėjimo pagal 27 ir 28 straipsnius atveju palūkanos gali priaugti tik nuo tos datos, kurią atsitiko įvykiai, susiję su kompensacijos sumos įvertinimu, jeigu ši data yra vėlesnė už reikalavimo pateikimo datą ar datą, kai buvo pradėtas teisminis nagrinėjimas.
4. Bagažo atveju palūkanos mokamos tik tada, jei kompensacija viršija 16 apskaitos vienetų už bagažo registravimo kvitą.
5. Bagažo atveju, jeigu teisę į bagažą turintis asmuo per tinkamą jam suteiktą laiką nepateikia vežėjui patvirtinamųjų dokumentų, kurie būtini, kad būtų galutinai nustatyta pagal reikalavimą mokėtina suma, palūkanos negali priaugti per laikotarpį nuo to momento, kai baigiasi suteiktas laikas, iki tada, kai iš tikrųjų pateikiami dokumentai.

50 straipsnis

Atsakomybė branduolinių incidentų atveju

Pagal šias Vienodąsias taisykles vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės už nuostolius ar žalą, patirtą dėl branduolinio incidento, kai branduolinio įrenginio valdytojas ar kitas jį pavaduojantis asmuo yra atsakingas už nuostolius ar žalą pagal valstybės įstatymus ir taisykles, reglamentuojančias atsakomybę branduolinės energijos srityje.

51 straipsnis

Asmenys, už kuriuos yra atsakingas vežėjas

Vežėjas atsako už savo darbuotojus ir kitus asmenis, kurių paslaugomis jis naudojasi teikdamas vežimo paslaugas, kai šie darbuotojai ir kiti asmenys veikia savo įgaliojimų ribose. Geležinkelio infrastruktūros, kuria naudojantis vykdomas vežimas, valdytojai laikomi asmenimis, kurių paslaugomis vežėjas naudojasi teikdamas vežimo paslaugas.

52 straipsnis

Kiti veiksmai

1. Visais atvejais, kai taikomos šios Vienodosios taisyklės, bet koks su atsakomybe susijęs ieškinys bet koku pagrindu gali būti pareikštas vežėjui tik pagal šiose Vienodosiose taisyklėse nustatytas sąlygas ir apribojimus.
2. Tas pats galioja bet kokio ieškinio darbuotojams ir kitiems asmenims, už kuriuos vežėjas atsako pagal 51 straipsnio nuostatas, atveju.

V ANTRAŠTINĖ DALIS

KELEIVIO ATSAKOMYBĖ

53 straipsnis

Specialūs atsakomybės principai

Keleivis atsakingas vežėjui už nuostolius ar žalą:

- a) padarytą jam nesilaikant jo pareigų pagal
 - 1) 10, 14 ir 20 straipsnius;
 - 2) Bendrosiose vežimo sąlygose išdėstytas specialias nuostatas dėl transporto priemonių vežimo; arba
 - 3) reglamentą dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais (RID); arba
- b) patirtą dėl jo vežamų daiktų ar gyvūnų,

nebent jis įrodo, kad nuostoliai ar žala buvo patirti dėl aplinkybių, kurių jis negalėjo išvengti, ir dėl pasekmių, kurioms jis negalėjo užkirsti kelio, nepaisant to, kad jis buvo atidus kaip to reikalaujama iš sąžiningo keleivio. Ši nuostata neturi poveikio vežėjo atsakomybei pagal 26 straipsnį ir 33 straipsnio 1 dalį.

VI ANTRAŠTINĖ DALIS

TEISIŲ GYNIMAS

54 straipsnis

Dalinių nuostolių ar žalos nustatymas

1. Kai vežėjas nustato ar numano arba teisę į žalos atlyginimą turintis asmuo tvirtina, jog vežėjo atsakomybe vežamam daiktui (bagažui, transporto priemonėi) padaryta dalinių nuostolių ar žalos, vežėjas turi neatidėliodamas ir, jeigu įmanoma, dalyvaujant teisę į žalą turinčiam asmeniui parengti ataskaitą, kurioje nurodoma, atsižvelgiant į nuostolių ar žalos pobūdį, daikto būklę ir kiek įmanoma – nuostolių ar žalos apimtis, jų priežastis ir laikas, kada jie buvo patirti.
2. Ataskaitos kopija nemokamai pateikiama teisę į žalos atlyginimą turinčiam asmeniui.
3. Jeigu teisę į žalos atlyginimą turintis asmuo nepritaria ataskaitoje pateiktiems duomenims, jis gali prašyti, kad bagažo ar transporto priemonės būklę ir nuostolių ar žalos priežastis bei apimtį įvertintų ekspertas, kurį paskiria vežimo sutarties šalys arba teismas. Procedūrą, kurios reikia laikytis, reglamentuoja valstybės, kurioje toks įvertinimas daromas, teisės aktai ir taisyklės.

55 straipsnis

Reikalavimai

1. Reikalavimai, susiję su vežėjo atsakomybe keleivių mirties ar žalos asmeniui atvejais, turi būti siunčiami raštu vežėjui, kuriam gali būti keliamas ieškinys. Vežimo, dėl kurio sudaryta viena sutartis ir kurį vykdo paeiliui keli vežėjai, atveju reikalavimai taip pat gali būti siunčiami pirmajam arba paskutiniajam vežėjui, taip pat vežėjui, kurio pagrindinė verslo vieta ar filialas, ar agentūra, kuri sudarė vežimo sutartį, yra valstybėje, kurioje yra keleivio gyvenamoji vieta arba kur jis paprastai gyvena.
2. Kiti reikalavimai, susiję su vežimo sutartimi, turi būti siunčiami raštu vežėjui, nurodytam 56 straipsnio 2 ir 3 dalyse.
3. Pateikiami dokumentų, kurie, teisę į žalos atlyginimą turinčio asmens manymu, yra tinkami pateikti kartu su reikalavimu, originalai arba kopijos, prireikus, jeigu vežėjas to reikalauja – tinkamai patvirtintos kopijos. Tenkinant reikalavimą, vežėjas gali reikalauti grąžinti bilietą, bagažo registracijos kvitą ir vežimo kvitą.

56 straipsnis

Vežėjai, kuriems galima pareikšti ieškinį

1. Ieškinys, paremtas vežėjo atsakomybe keleivių mirties ar žalos asmeniui atvejais, gali būti pareikštas tik vežėjui, kuris yra atsakingas pagal 26 straipsnio 5 dalį.
2. Atsižvelgiant į 4 dalį kiti keleivių ieškiniai, paremti vežimo sutartimi, gali būti pareikšti tik pirmajam vežėjui, paskutiniajam vežėjui arba vežėjui, kuris vykdo tą vežimo dalį, kurioje atsitiko įvykis, dėl kurio pradėtas nagrinėjimas.
3. Jeigu vežimo, kurį vykdo paeiliui keletas vežėjų, atveju vežėjas, kuris turi pristatyti bagažą ar transporto priemonę, yra su jo sutikimu įrašytas į bagažo registracijos kvitą ar vežimo kvitą, ieškinys jam gali būti pareikštas laikantis 2 straipsnio net tuo atveju, jeigu jis negavo bagažo ar transporto priemonės.
4. Ieškinys dėl pagal vežimo sutartį sumokėtos sumos padengimo gali būti pareikštas vežėjui, kuris gavo tą sumą, arba vežėjui, kurio vardu ta suma buvo gauta.
5. Ieškinys kitam, 2 ir 4 dalyse nenurodytam vežėjui gali būti pareikštas pateikiant priešpriešinį reikalavimą arba padarant išimtį nagrinėjime, susijusiame su pagrindiniu reikalavimu, pagrįstu ta pačia vežimo sutartimi.
6. Tiek, kiek šios Vienodosios taisyklės taikomos pavaduojančiam vežėjui, ieškinys gali būti pareikštas ir jam.
7. Jeigu ieškovas gali pasirinkti kurį nors iš keleto vežėjų, jo teisė rinktis išnyksta, kai tik jis pareiškia ieškinį vienam iš jų; tai taikoma ir tada, kai ieškovas gali rinktis iš vieno ar keleto vežėjų ir iš pavaduojančio vežėjo.

58 straipsnis

Teisės pareikšti ieškinį mirties arba kūno sužalojimo atveju išnykimas

1. Bet kokia turinčio teisę asmens teisė pareikšti ieškinį dėl vežėjo atsakomybės keleivių mirties arba kūno sužalojimo atveju išnyksta, jei turintis teisę asmuo per dvyliką mėnesių nuo tada, kai sužinojo apie nuostolius ar žalą, vienam iš vežėjų, kuriam pagal 55 straipsnio 1 dalį gali būti pateikiamas reikalavimas, nepraneša apie keleivį ištikusį nelaimingą atsitikimą. Tais atvejais, kai turintis teisę asmuo žodžiu praneša vežėjui apie nelaimingą atsitikimą, vežėjas pateikia tokiam asmeniui patvirtinimą apie tokį pranešimą žodžiu.
2. Tačiau teisė pareikšti ieškinį neišnyksta, jei:
 - a) per 1 dalyje numatytą terminą turintis teisę asmuo pateikė reikalavimą vienam iš 55 straipsnio 1 dalyje nurodytų vežėjų;
 - b) per 1 dalyje nustatytą terminą atsakingas vežėjas apie keleivį ištikusį nelaimingą atsitikimą sužinojo koku nors kitu būdu;
 - c) pranešimas apie nelaimingą atsitikimą nebuvo pateiktas arba buvo pateiktas pavėluotai dėl aplinkybių, nepriklausančių nuo turinčio teisę asmens;
 - d) turintis teisę asmuo įrodo, kad nelaimingas atsitikimas įvyko dėl vežėjo kaltės.

59 straipsnis

Teisės pareikšti su bagažo vežimu susijusį ieškinį išnykimas

1. Turinčiam teisę asmeniui priėmimus bagažą išnyksta visos teisės vežėjui pareikšti su bagažo vežimo sutartimi susijusį ieškinį dalies bagažo praradimo, žalos bagažui ar vėlavimo pristatant bagažą atveju.
2. Tačiau teisė pareikšti ieškinį neišnyksta:
 - a) dalies bagažo praradimo atveju arba žalos bagažui atveju, jei
 - 1) bagažo praradimas ar žala bagažui buvo patvirtintas pagal 54 straipsnį iki turinčiam teisę asmeniui atsiimant bagažą;
 - 2) patvirtinimas, kuris turėjo būti atliktas pagal 54 straipsnį, nebuvo atliktas vien dėl vežėjo kaltės;
 - b) bagažo praradimo ar žalos bagažui, kuri nėra akivaizdi, atveju, kai tokį praradimą arba sužalojimą patvirtina turintis teisę asmuo, jei jis
 - 1) prašo patvirtinti pagal 54 straipsnį iš karto po to, kai sužinojo apie bagažo praradimą arba žalą bagažui, bet ne vėliau nei per tris dienas nuo bagažo priėmimo; ir
 - 2) jei jis įrodo, kad bagažas prarastas arba žala bagažui padaryta laikotarpiu nuo tada, kai bagažą priėmė vežėjas, iki bagažo pristatymo;
 - c) pavėlavimo pristatyti bagažą atveju, jei turintis teisę asmuo per dvidešimt vieną dieną vieno iš 56 straipsnio 3 dalyje nurodytų vežėjų pareikalavo pripažinti jo teises;
 - d) jei turintis teisę asmuo įrodo, kad bagažas prarastas ar jam padaryta žala dėl vežėjo kaltės.

60 straipsnis

Ieškinio senaties terminai

1. Ieškinio senaties terminai ieškiniams dėl žalos atlyginimo remiantis vežėjo atsakomybe keleivių mirties ar kūno sužalojimo atveju pateikti yra:
 - a) keleiviams – treji metai nuo nelaimingo atsitikimo dienos;
 - b) kitiems turintiems teisę asmenims – treji metai nuo keleivio mirties dienos nevirsijant penkerių metų laikotarpio po nelaimingo atsitikimo dienos.

2. Ieškinio senaties terminas kitiems ieškiniams, susijusiems su vežimo sutartimi, yra vieneri metai. Tačiau tais atvejais, kai bagažas prarandamas arba jam padaroma žala dėl veiksmų ar neveikimo, kuriuos vežėjas vykde tyčia siekdamas, kad bagažas būtų prarastas arba jam padaryta žala, arba neatsargiai, žinodamas, kad toks bagažo praradimas arba žala bagažui yra galimi, taikomas dvejų metų ieškinio senaties terminas.

3. 2 dalyje numatytas ieškinio senaties terminas taikomas ieškiniams:

- a) dėl kompensacijos praradus visą bagažą – nuo keturioliktos dienos pasibaigus 22 straipsnio 3 dalyje nustatytam terminui;
- b) dėl kompensacijos praradus dalį bagažo, padarius bagažui žalą ar pavėlavus pristatyti bagažą – nuo pristatymo dienos;
- c) visais kitais atvejais, susijusiais su keleivių vežimu – nuo paskutinės bilieto galiojimo dienos.

Diena, nuo kurios pradedamas skaičiuoti ieškinio senaties terminas, nėra įskaitoma į šį terminą.

4. [...]

5. [...]

6. Ieškinio senaties terminų sustabdymą ir nutraukimą reglamentuoja nacionalinė teisė.

VII ANTRAŠTINĖ DALIS

VEŽĖJŲ TARPUSAVIO SANTYKIAI

61 straipsnis

Užmokesčio už vežimą pasidalinimas

- 1. Vežėjas, surinkęs arba turėjęs surinkti užmokesį už vežimą, atitinkamiems vežėjams privalo sumokėti atitinkamas to užmokesčio dalis. Mokėjimo būdai nustatomi vežėjų sudarytoje sutartyje.
- 2. 6 straipsnio 3 dalis, 16 straipsnio 3 dalis ir 25 straipsnis taip pat taikomi paeiliui krovinį vežantiems vežėjams.

62 straipsnis

Atgręžtinio reikalavimo teisė

- 1. Vežėjas, pagal šias Vienodąsias taisykles sumokėjęs kompensaciją, turi atgręžtinio reikalavimo teisę išsieškoti kompensaciją iš kitų vežime dalyvavusių vežėjų pagal šias nuostatas:
 - a) nuostolius arba žalą padaręs vežėjas už ją atsako vienasmeniškai;
 - b) kai nuostoliai arba žala kilo dėl kelių vežėjų kaltės, kiekvienas iš jų atsako už savo padarytus nuostolius arba žalą; jei negalima taip atskirti, kompensacija tarp jų paskirstoma laikantis c punkto nuostatos;
 - c) jei negalima įrodyti, dėl kurio iš vežėjų kaltės buvo padaryti nuostoliai arba žala, mokėtina kompensacijos suma padalinama visiems vežime dalyvavusiems vežėjams, išskyrus tuos, kurie įrodo, kad nuostoliai ar žala buvo padaryti ne dėl jų kaltės; mokėtina kompensacijos suma yra proporcinga atitinkamoms jų gautoms užmokesčio už vežimą dalims.
- 2. Viena iš vežėjų nemokumo atveju nesumokėta kompensacijos suma, kurią jis turėjo sumokėti, padalinama visiems kitiems vežime dalyvavusiems vežėjams proporcingai jų gautoms užmokesčio už vežimą dalims.

63 straipsnis

Atgręžtinio reikalavimo teisės įgyvendinimo tvarka

- 1. Vežėjas, kuriam pateikiamas atgręžtinis reikalavimas, negali ginčyti pagal 62 straipsnį atgręžtinio reikalavimo teisę įgyvendinančio vežėjo sumokėtos kompensacijos sumos teisėtumo, jei kompensaciją nustatė teismas ir kai pirmiau šiam vežėjui, kuriam tinkamai buvo pranešta apie procesą, buvo sudaryta galimybė dalyvauti šiame procese. Teismas, kuriam pateiktas pagrindinis ieškiny, nustato terminą iki kurio turi būti pranešta apie procesą ir iki kurio vežėjas turi teisę prisijungti prie proceso.

2. Atgręžtinio reikalavimo teisę įgyvendinantis vežėjas privalo viename ir tame pačiame procese pateikti savo reikalavimą visiems vežėjams, su kuriais jam nepavyko susitarti. To nepadaręs jis netenka atgręžtinio reikalavimo teisės tų vežėjų, prieš kuriuos jis nepradėjo proceso, atžvilgiu.
3. Teismas vienu ir tuo pačiu sprendimu nusprendžia dėl visų jam pateiktų atgręžtinių reikalavimų.
4. Atgręžtinio reikalavimo teisę norintis įgyvendinti vežėjas gali pateikti ieškinį teismui toje valstybėje, kurios teritorijoje yra vieno iš vežime dalyvaujančių vežėjų pagrindinė verslo vieta arba vežimo sutartį sudaręs filialas ar agentūra.
5. Kai ieškinys privalo būti pateikiamas prieš keletą vežėjų, ieškovu esantis vežėjas turi teisę pasirinkti teismą, kuriam jis pateiks ieškinį, iš teismų, kurie turi tokią teisę pagal 4 dalį.
6. Bylos dėl atgręžtinio reikalavimo negali būti sujungtos į vieną bylą su bylomis dėl kompensacijų, kurias išskėlė pagal vežimo sutartį teisę turintis asmuo.

64 straipsnis

Susitarimai dėl atgręžtinio reikalavimo teisės

Vežėjai gali sudaryti susitarimus, pagal kuriuos nukrypstama nuo 61 ir 62 straipsnių.

II PRIEDAS

**MINIMALI INFORMACIJA, KURIA PRIVALO PATEIKTI GELEŽINKELIO ĮMONĖS IR (ARBA)
BILJETŲ PARDAVĖJAI****I dalis. Informacija prieš kelionę**

Bendros sutarčiai taikomos sąlygos

Greičiausios kelionės tvarkaraščiai ir sąlygos

Pigiausios kelionės tvarkaraščiai ir sąlygos

Prieinamumas ribotos judėsenos asmenims, naudojimosi sąlygos ir tokiems asmenims skirti patogumai traukinyje

Prieinamumas ir naudojimosi sąlygos keleiviams, turintiems dviračius

Galimybė gauti vietą rūkymui ar ne rūkymui skirtose vietose, pirmos ir antros klasės vagonuose bei vagonuose su miegamosiomis vietomis ir miegamuosiuose vagonuose

Visi veiksmai, kurie galėtų sutrikdyti ar suvėlinti paslaugas

Galimybė naudotis traukinyje teikiamomis paslaugomis

Prašymo dėl prarasto bagažo pateikimo tvarka

Skundų pateikimo tvarka

II dalis. Informacija kelionės metu

Traukinyje teikiamos paslaugos

Kita stotelė

Vėlavimas

Pagrindinės susisiekimo paslaugos

Apsaugos ir saugumo klausimai

*III PRIEDAS***BŪTINI PASLAUGOS KOKYBĖS STANDARTAI**

Informacija ir bilietai

Tarptautinio susisiekimo paslaugų teikimo punctualumas ir pagrindiniai principai, kaip elgtis nutrūkus paslaugų tiekimui

Tarptautinių susisiekimo paslaugų atšaukimas

Riedmenų ir stoties patalpų švara (oro kokybė vagonuose, sanitarinių įrenginių higiena ir kt.)

Klientų apklausa apie paslaugos kokybę

Skundų nagrinėjimas, išmokos ir kompensacija už kokybės standartų neatitikimą

Ribotos judėsenos asmenims teikiama pagalba

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1372/2007

2007 m. spalio 23 d.

iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 577/98 dėl darbo jėgos atrankinio tyrimo organizavimo Bendrijoje

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

pagrindinis kintamasis siekiant paaiškinti darbo rinkos veikimą – turėtų būti standartinis šio tyrimo elementas, kad būtų galima atlikti išsamesnę darbo rinkų analizę.

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį ir ypač į jos 285 straipsnio 1 dalį,

(5) Konsultuotasi su Statistikos programų komitetu, įsteigtu Tarybos sprendimu 89/382/EEB, Euratomas ⁽²⁾, kaip numatyta to sprendimo 3 straipsnyje.

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

(6) Todėl Tarybos reglamentas (EB) Nr. 577/98 ⁽³⁾ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽¹⁾,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

kadangi:

1 straipsnis

(1) Pagal Lisabonos strategiją ir kaip buvo patvirtinta atlikus jos vidurio laikotarpio peržiūrą 2005 m., Europa, siekdama Lisabonos tikslų, privalo ir toliau savo politikoje daugiau dėmesio skirti augimui ir užimtumui.

Reglamentas (EB) Nr. 577/98 iš dalies keičiamas taip:

1. 4 straipsnio 1 dalies l punktas pakeičiamas tokiu tekstu:

(2) Dėl Bendrijos vystymosi ir vidaus rinkos veikimo didėja palyginamų duomenų, kurie leidžia nagrinėti darbo užmokesčio struktūros ir pasiskirstymo poveikį darbo rinkai, visų pirma kaip pažangos ekonominės ir socialinės sanglaudos srityje analizės priemonės, poreikis.

„l) atlyginimas iš pagrindinės darbovietės;“

2. 6 straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

(3) Siekdama vykdyti jai pavestas užduotis Komisija privalo turėti duomenis apie atlyginimų grupavimą pagal socialinius ir ekonominius rodiklius ir atsižvelgiant į įvairias apmokamo darbo formas, nes jie būtini norint analizuoti ir suprasti darbo rinką ir vykstančius darbo jėgos struktūros pokyčius. Todėl šiuo atžvilgiu plačiai pripažįstami darbo užmokesčio duomenų pagal *decilius* turėjimo privalumai lyginant su kitais užimtumo rodikliais.

„6 straipsnis

Rezultatų perdavimas

Tyrimų rezultatus, nenurodydamos tiesioginių identifikavimo duomenų, valstybės narės Eurostatui perduoda per dvylika savaičių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.

(4) Bendrijos darbo jėgos tyrimas (DJT) iš esmės yra pirmasis ir patikimiausias darbo rinkos informacijos šaltinis Europos Sąjungoje, o informacija apie atlyginimus – kaip

Kai administraciniai duomenys naudojami siekiant pateikti tyrimo rodiklį „darbo užmokestis iš pagrindinės darbovietės“ atitinkančius duomenis, šie duomenys gali būti persiunčiami Eurostatui per dvidešimt vieną mėnesį nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.“

⁽¹⁾ 2007 m. liepos 10 d. Europos Parlamento nuomonė (dar neskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2007 m. spalio 9 d. Tarybos sprendimas.⁽²⁾ OL L 181, 1989 6 28, p. 47.⁽³⁾ OL L 77, 1998 3 14, p. 3. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2257/2003 (OL L 336, 2003 12 23, p. 6).

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. LOBO ANTUNES

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2007/58/EB

2007 m. spalio 23 d.

iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ir Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos, atsižvelgdami į 2007 m. liepos 31 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą ⁽³⁾,

kadangi:

(1) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁴⁾ buvo parengta siekiant padėti pritaikyti Bendrijos geležinkelius prie vienos bendros rinkos reikalavimų ir padidinti jų veiksmingumą.

(2) 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros

pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ⁽⁵⁾ reglamentuoja principus ir procedūras, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.

(3) Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 metais: laikas apsispręsti“ Komisija pareiškė ketinanti toliau plėtoti geležinkelių paslaugų vidaus rinką siūlydama atverti tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinką.

(4) Šios direktyvos tikslas – spręsti tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinkos Bendrijos viduje atvėrimo klausimus, todėl ji neturėtų reglamentuoti paslaugų teikimo tarp valstybės narės ir trečiosios šalies. Be to, valstybės narės turėtų galėti netaikyti šios direktyvos tranzito per Bendriją paslaugoms.

(5) Šiuo metu padėtis tarptautinių geležinkelių paslaugų srityje labai prieštaringa. Tolimojo susisiekimo paslaugų srityje (pavyzdžiui, naktinių traukinių atveju) susiduriama su sunkumais, ir siekiamos apriboti nuostolius šias paslaugas teikiančios geležinkelio įmonės pastaruoju metu nutraukė keleto jų teikimą. Kita vertus, tarptautinių greitųjų traukinių paslaugų rinkoje vežimo apimtys smarkiai išaugo, ir rinka toliau sparčiai plėsis iki 2010 m. padvigubindama savo apimtį ir tarpusavyje sujungdama transeuropinį greitųjų traukinių tinklą. Nepaisant to, pigių skrydžių avialinijos daro didelį konkurencinį spaudimą. Todėl būtina remti naujas iniciatyvas skatinant konkurenciją tarp geležinkelio įmonių.

⁽¹⁾ OL C 221, 2005 9 8, p. 56.

⁽²⁾ OL C 71, 2005 3 22, p. 26.

⁽³⁾ 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 227 E, 2006 9 21, p. 460.), 2006 m. liepos 24 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 289 E, 2006 11 28, p. 30). 2007 m. sausio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2007 m. rugsėjo 25 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija ir 2007 m. rugsėjo 26 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).

⁽⁵⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/49/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 44); pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 16.

- (6) Atverti tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinką nebūtų įmanoma nenumatant išsamių nuostatų dėl prieigos prie infrastruktūros, nedarant esminės pažangos sistemų sąveikos srityje ir nenustatant griežtos geležinkelių saugos sistemos nacionaliniu ir Europos lygiu. Visos šios nuostatos jau įdiegtos į nacionalinę teisę perkėlus 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/12/EB⁽¹⁾, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB, 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/51/EB⁽²⁾, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 91/440/EEB, 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/13/EB⁽³⁾, iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB, Direktyvą 2001/14/EB ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos geležinkeliuose⁽⁴⁾. Nauja reguliavimo sistema turi būti grindžiama nustatyta konsoliduota praktika iki pasiūlytos datos atveriant rinką tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms. Tai pareikalaus šiek tiek laiko. Dėl šios priežasties galutinė data rinkai atverti turėtų būti 2010 m. sausio 1 d.
- (7) Geležinkelio paslaugų be tarpinių sustojimų skaičius yra labai ribotas. Kelionių su tarpiniais sustojimais atveju labai svarbu naujiems rinkos dalyviams sudaryti sąlygas įlaipinti ir išlaipinti keleivius viso maršruto metu, siekiant užtikrinti, kad tokia veikla turėtų realią galimybę būti ekonomiškai perspektyvi ir galimiems konkurentams nebūtų sudaryta nepalanki situacija lyginant su veiklą jau vykdančiais ūkio subjektais, turinčiais teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius viso maršruto metu. Ši teisė turėtų nepažeisti Bendrijos ir nacionalinės teisės aktų, susijusių su konkurencijos politika.
- (8) Naujų laisvos prieigos tarptautinių paslaugų su tarpiniais sustojimais įdiegimas neturėtų būti naudojamas atveriant keleivių vežimo valstybės viduje paslaugų rinką, o pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas papildomiems tarptautinių maršrutų sustojimams. Dėl to jų įdiegimas turėtų būti susijęs su paslaugomis, kurių pagrindinis tikslas – vežti tarptautiniu maršrutu vykstančius keleivius. Nustatant, koks yra paslaugos pagrindinis tikslas, turėtų būti atsižvelgiama į tokius kriterijus kaip apyvartos ir apimties vežant vidaus arba tarptautinius keleivius ir paslaugos trukmės santykis. Suinteresuotos šalies prašymu tai turėtų nustatyti atitinkama nacionalinė reguliavimo institucija.
- (9) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 dėl viešųjų keleivių vežimo geležinkeliu ir keliu paslaugų⁽⁵⁾, valstybės narės ir vietos valdžios institucijoms suteikiama teisė sudaryti viešųjų paslaugų sutartis. Šiose sutartyse gali būti numatytos išimtinės teisės teikti tam tikras paslaugas. Todėl reikia užtikrinti, kad to reglamento nuostatos atitiktų tarptautinių keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimo konkurencijai principą.
- (10) Tarptautinių keleivių vežimo paslaugų, įskaitant teisę įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje tarptautinės paslaugos maršrute ir juos išlaipinti kitoje stotyje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis, rinkos atvėrimas konkurencijai gali turėti įtakos keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų pagal viešojo paslaugų pirkimo sutartis, organizavimui ir finansavimui. Valstybės narės turėtų turėti galimybę apriboti rinkos prieigos teisę, jei dėl šios teisės iškiltų pavojus šių viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai ir jei, remdamasi objektyvia ekonomine analize, kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį, prašymu tam pritaria atitinkama Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija.
- (11) Kai kurios valstybės narės jau pasistūmėjo į priekį atverdamos savo keleivių vežimo geležinkeliais rinkas – sudarydamos sąlygas skaidriems, atviriems konkurenciją užtikrinantiems konkursams kai kurių tokių paslaugų teikimui. Jos neturėtų visiškai atverti rinkos tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms, kadangi tokia konkurencija dėl teisės naudoti kai kuriuos geležinkelių maršrutus pakankamai patikrino tokių paslaugų teikimo rinkos vertę.
- (12) Vertinant, ar galėtų iškilti pavojus viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai, reikėtų atsižvelgti į iš anksto nustatytus kriterijus, pavyzdžiui, poveikį paslaugų, įtrauktų į viešųjų paslaugų sutartį, pelningumui, tame tarpe poveikį sutartį sudariusios kompetetingos valdžios institucijos grynosioms išlaidoms, keleivinio transporto paklausą, bilietų kainodarą, bilietų pardavimo tvarką, stočių abejose sienos pusėse vietą ir skaičių bei siūlomos naujos paslaugos tvarkaraštį ir dažnumą. Valstybės narės, atsižvelgdamos į tokį įvertinimą ir atitinkamos reguliavimo institucijos sprendimą, gali suteikti, pakeisti arba atsisakyti suteikti prieigos teisę norimoms teikti tarptautinio keleivių vežimo paslaugoms, įskaitant mokesčių iš naują tarptautinio keleivių vežimo paslaugą teikiančio ūkio subjekto ėmimą, atsižvelgiant į ekonominę analizę ir laikantis Bendrijos teisės bei lygybės ir nediskriminavimo principų.

(1) OL L 75, 2001 3 15, p. 1.

(2) OL L 164, 2004 4 30, p. 164; pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 58.

(3) OL L 75, 2001 3 15, p. 26.

(4) OL L 164, 2004 4 30, p. 44; pataisyta OL L 220, 2004 6 21, p. 16.

(5) Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 1.

- (13) Siekiant padėti teikti keleivių vežimo paslaugas maršrutais, kuriais teikiamos privalomosios viešosios paslaugos, tikslinga leisti valstybėms narėms leisti už šias paslaugas atsakingoms institucijoms imti mokestį už šių institucijų jurisdikcijai priklausančias keleivių vežimo paslaugas. Toks mokestis turėtų prisidėti prie viešųjų paslaugų išpareigojimų, nustatytų pagal Bendrijos teisę sudarytose viešųjų paslaugų sutartyse, finansavimo. Jis turėtų būti nustatytas pagal Bendrijos teisę, visų pirma laikantis sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principų.
- (14) Reguliavimo institucija turėtų veikti vengdama interesų konflikto ir galimo dalyvavimo svarstomos viešųjų paslaugų sutarties sudaryme. Visų pirma, jei ji organizaciniais ar teisiniais tikslais yra glaudžiai susijusi su kompetentinga valdžios institucija, dalyvaujančia svarstomos viešųjų paslaugų sutarties sudaryme, turėtų būti užtikrintas jos veiklos nepriklausomumas. Reguliavimo institucijos kompetencija turėtų būti išplėsta, kad būtų galima įvertinti tarptautinės paslaugos tikslą ir tam tikrais atvejais potencialų ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims
- (15) Ši direktyva apima tolesnį geležinkelių rinkos atvėrimo etapą. Kai kurios valstybės narės jau atvėrė tarptautinio keleivių vežimo paslaugų rinkas savo teritorijoje. Atsižvelgiant į tai, ši direktyva neturėtų būti suprantama kaip nustatanti toms valstybėms narėms pareigą iki 2010 m. sausio 1 d. suteikti prieigos teisę geležinkelio įmonėms, licencijuotoms valstybėje narėje, kurioje panašios teisės nėra suteiktos.
- (16) Siekiant paskatinti investicijas į paslaugas, susijusias su specialiosios infrastruktūros, pavyzdžiui, greitųjų traukinių linijų, naudojimu, pareiškėjams turi būti įmanoma planuoti ir reikalauti teisinio tikrumo, atitinkančio dideles ilgalaikes investicijas. Taigi reikėtų, kad šios įmonės sudarytų pagrindų susitarimus, kurių terminas būtų iki 15 metų.
- (17) Remdamosi Direktyvos 2001/14/EB 31 straipsniu, nacionalinės reguliavimo institucijos turėtų keisti informaciją ir prireikus atskirais atvejais koordinuoti vertinimo, ar yra iškilęs pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, principus bei praktiką. Palaipsniui jos turėtų parengti savo patirtimi pagrįstas gaires.
- (18) Šios direktyvos taikymas turėtų būti įvertintas remiantis ataskaita, kurią Komisija turės pateikti praėjus dvejimems metams nuo tarptautinio keleivių vežimo paslaugų rinkos atvėrimo. Šioje ataskaitoje taip pat turėtų būti įvertintas rinkos vystymasis, įskaitant pasirošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkelių rinkos atvėrimui. Šioje ataskaitoje Komisija taip pat turėtų išanalizuoti skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos įtaką viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui. Tai darydama, Komisija turėtų atsižvelgti į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 ir į vidinius skirtumus tarp valstybių narių (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą). Šioje ataskaitoje Komisija, jei reikia, taip pat turėtų pasiūlyti papildomas priemones, kuriomis galima būtų palengvinti šį atvėrimą, ir turėtų įvertinti bet kurios iš šių priemonių poveikį.
- (19) Direktyvomis 91/440/EEB ir 2001/14/EB įgyvendinti būtinų priemonių turėtų būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (20) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus pritaikyti priedus prie tų direktyvų. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines tų direktyvų nuostatas, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (21) Valstybei narei, kurioje nėra geležinkelių sistemos ir artimiausiu metu nenumatoma jos sukurti, pareiga į nacionalinę teisę perkelti ir įgyvendinti Direktyvas 91/440/EEB ir 2001/14/EB būtų neproporcinga ir betikslė. Todėl tokioms valstybėms narėms, kol jose nebus geležinkelių sistemos, turėtų būti netaikoma pareiga šias direktyvas perkelti į nacionalinę teisę ir jas įgyvendinti.
- (22) Kadangi šios direktyvos tikslas, būtent Bendrijos geležinkelių plėtos, valstybės narės negali deramai pasiekti, atsižvelgiant į poreikį užtikrinti sąžiningas ir nediskriminuojančias prieigos prie infrastruktūros sąlygas ir akivaizdžiai tarptautinį svarbių geležinkelio tinklų dalių veikimo pobūdį bei atsižvelgiant į poreikį suderinti tarptautinius veiksmus, to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti.
- (23) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisės aktų leidybos ⁽²⁾ 34 punktą valstybės narės skatinamos jų pačių ir Bendrijos interesų labai parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikimą, ir viešai jas paskelbti.

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

⁽²⁾ OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

- (24) Todėl Direktyva 91/440/EEB ir Direktyva 2001/14/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 91/440/EEB iš dalies keičiama taip:

- 1) 2 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4. Valstybės narės gali netaikyti šios direktyvos bet kokiai tranzito per Bendrijos teritoriją geležinkelio paslaugai, kuri pradeda ir baigiama teikti už Bendrijos teritorijos ribų.“;

- 2) 3 straipsnio ketvirta įtrauka išbraukiama;

- 3) 3 straipsnyje po penktos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

„— tarptautinė keleivių vežimo paslauga – keleivių vežimo paslauga, kai traukinys kerta bent vieną valstybės narės sieną ir kurios pagrindinis tikslas yra vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse; traukinys gali būti performuotas, o įvairios jo dalys gali būti pradėjusios maršrutą skirtingose vietose ir vykti į skirtingas paskirties vietas, tačiau tik tuo atveju, jei visi vagonai kerta mažiausiai vieną sieną“;

- 4) 3 straipsnyje po šeštos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

„— tranzitas – tai Bendrijos teritorijos kirtimas, kuris vykdomas nepakraunant ar neiškraunant krovinių ir (arba) neįlaipinant bei neišlaipinant keleivių Bendrijos teritorijoje.“;

- 5) 5 straipsnio 3 dalies pirma įtrauka išbraukiama;

- 6) 8 straipsnio 1 dalyje išbraukiami žodžiai „ir tarptautinės grupės“;

- 7) 10 straipsnio 1 dalis išbraukiama;

- 8) 10 straipsnyje įterpiamos šios dalys:

„3a. Geležinkelio įmonėms, patenkančioms į 2 straipsnio taikymo sritį, iki 2010 m. sausio 1 d. suteikiama priemonė prie infrastruktūros visose valstybėse narėse teisė, kad jos galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo geležinkelių paslaugas. Geležinkelio įmonės, teikdamos tarptautines keleivių vežimo paslaugas, turi teisę įlaipinti keleivius bet kurioje tarptautiniame maršrute esančioje stotyje bei išlaipinti kitoje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis.“

Prieigos prie valstybių narių, kuriose tarptautinis keleivių vežimas traukiniais sudaro daugiau nei pusę geležinkelio įmonių keleivių vežimo apyvartos toje valstybėje narėje, infrastruktūros teisė suteikiama iki 2012 m. sausio 1 d.

Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje nurodyta atitinkama reguliavimo institucija arba institucijos atitinkamų kompetentingų valdžios institucijų ir (arba) suinteresuotų geležinkelio įmonių prašymu nustato, ar paslaugos pagrindinis tikslas yra vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse.

3b. Valstybės narės gali apriboti 3a dalyje apibrėžtą priemonę teisę paslaugoms tarp išvykimo vietos ir paskirties vietos, kurioms taikoma viena ar kelios viešųjų paslaugų sutartys, atitinkančios galiojančius Bendrijos teisės aktus. Tokiais apribojimais negali būti ribojama teisė įlaipinti keleivius bet kurioje stotyje, esančioje tarptautinės paslaugos maršrute, ir juos išlaipinti kitoje, įskaitant toje pačioje valstybėje narėje esančias stotis, išskyrus atvejus, kai dėl pasinaudojimo šia teise iškiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

Tai, ar iškiltų pavojus ekonominei pusiausvyrai, sprendžia atitinkama reguliavimo institucija ar institucijos, nurodytos Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje, remdamosi objektyvia ekonomine analize ir iš anksto nustatytais kriterijais, gavusios prašymą iš:

- kompetentingos valdžios institucijos arba kompetentingų valdžios institucijų, sudariusių viešųjų paslaugų sutartį,
- kitų suinteresuotų kompetentingų institucijų, turinčių teisę apriboti priegą pagal šį straipsnį,
- infrastruktūros valdytojo, arba
- geležinkelio įmonės, vykdančios viešųjų paslaugų sutartį.

Kompetentingos institucijos ir geležinkelio įmonės, teikiančios viešąsias paslaugas, pateikia atitinkamai reguliavimo institucijai ar institucijoms informaciją, kurios pagrįstai reikalaujama sprendimui priimti. Reguliavimo institucija apsvaisto pateiktą informaciją, prireikus konsultuodamasi su visomis atitinkamomis šalimis, ir informuoja atitinkamas šalis apie savo pagrįstą sprendimą per iš anksto nustatytą, pagrįstą laikotarpį ir bet koku atveju ne vėliau kaip praėjus dviem mėnesiams nuo visos atitinkamos informacijos gavimo. Reguliavimo institucija pateikia savo sprendimo pagrindimą ir nurodo laikotarpį ir sąlygas, kurių laikydamasi

- atitinkama kompetentinga institucija arba kompetentingos institucijos,
- infrastruktūros valdytojas,

— geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį, arba

— geležinkelio įmonė, siekianti, kad būtų suteikta prieiga,

gali prašyti iš naujo apsvarstyti sprendimą.

3c. Valstybės narės taip pat gali apriboti teisę įlaipinti ir išlaipinti keleivius toje pačioje valstybėje narėje esančiose tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršruto stotyse, jei buvo suteikta išimtinė teisė vežti keleivius tarp tų stočių pagal konkresijos sutartį, sudarytą iki 2007 m. gruodžio 4 d., remiantis tinkama konkurenciją užtikrinančio konkurso tvarka ir laikantis atitinkamų Bendrijos teisės principų. Šie apribojimai gali būti taikomi trumpesniu iš šių laikotarpių: sutarties galiojimo pirminiu laikotarpiu arba 15 metų laikotarpiu.

3 d. Šios direktyvos nuostatose nereikalaujama, kad valstybė narė iki 2010 m. sausio 1 d. suteiktų 3a dalyje nurodytą prieigos teisę geležinkelio įmonėms ir jų tiesiogiai ar netiesiogiai kontroliuojamoms dukterinėms įmonėms, licencijuotoms valstybėje narėje, kurioje panašaus pobūdžio prieigos teisės nėra teikiamos.

3e. Valstybės narės imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad 3b, 3c ir 3d dalyse nurodytus sprendimus būtų galima peržiūrėti teismine tvarka.

3f. Nepažeidžiant 3b punkto, valstybės narės, laikydamosi šiame straipsnyje išdėstytų sąlygų, gali įgalinti valdžios institucijas, atsakingas už keleivinį geležinkelių transportą, imti mokesť iš geležinkelio įmonių, teikiančių keleivių vežimo paslaugas, už maršrutų, kurie priklauso tos valdžios institucijos jurisdikcijai ir kurie yra tarp dviejų stočių toje valstybėje narėje, naudojimą.

Tokiu atveju, geležinkelio įmonėms, teikiančioms vietos ar tarptautines keleivių geležinkelio transporto paslaugas, už maršrutų, kurie priklauso tos valdžios institucijos jurisdikcijai, naudojimą taikomas toks pat mokestis.

Mokesčiu siekiama kompensuoti institucijos išlaidas, atsirandančias dėl išpareigojimo teikti viešąsias paslaugas, remiantis viešųjų paslaugų sutartimis, sudarytomis pagal Bendrijos teisę. Pajamos, atsiradusios iš tokio mokesčio ir sumokėtos kaip kompensacija, negali viršyti dydžio, reikalingo padengti visoms ar daliai išlaidų, susidariusių vykdant išpareigojimus teikti viešąsias paslaugas, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir į pagrįstą su šių išpareigojimų įvykdymu susijusį pelną.

Mokestis imamas pagal Bendrijos teisę, ir atitinka sąžiningumo, skaidrumo, nediskriminavimo ir proporcingumo principus, ypač paslaugos kainos ir mokesčio dydžio atžvilgiu.

Pareiga prisidėti kompensuojant išlaidas, atsirandančias dėl išpareigojimų teikti viešąsias paslaugas, turi nekelti pavojaus tarptautinio keleivių vežimo paslaugų ekonominiam gyvybingumui.

Atitinkamos valdžios institucijos saugo informaciją, reikalingą tam, kad būtų galima nustatyti mokesčių kilmę ir jų panaudojimą. Valstybės narės teikia šią informaciją Komisijai.“;

9) 10 straipsnio 8 dalis pakeičiama taip:

„8. Iki 2009 m. sausio 1 d. Komisija Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo.

Šioje ataskaitoje nagrinėjama:

— šios direktyvos įgyvendinimas valstybėse narėse ir ypač jos poveikis valstybėms narėms, kaip nurodyta 3a dalies antroje pastraipoje, bei veiksmingas įvairių su ja susijusių įstaigų darbas,

— rinkos raida, visų pirma tarptautinio eismo tendencijos, visų rinkos dalyvių, įskaitant naujus, veikla ir rinkos dalis.“;

10) prie 10 straipsnio pridedama ši dalis:

„9. Iki 2012 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia ataskaitą dėl 3a-3f dalių nuostatų įgyvendinimo.

Šios direktyvos taikymas įvertinamas remiantis Komisijos ataskaita, kuri turi būti pateikiama praėjus dvejiems metams po tarptautinės keleivių paslaugų rinkos atvėrimo.

Šioje ataskaitoje taip pat įvertinama rinkos raida, įskaitant pasirošimą tolesniam keleivių vežimo geležinkelių rinkos atvėrimui. Šioje ataskaitoje Komisija taip pat išanalizuoja skirtingus šios rinkos organizavimo modelius ir šios direktyvos įtaką viešųjų paslaugų sutartims ir jų finansavimui. Tai darydama, Komisija atsižvelgia į 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 [dėl viešųjų keleivių vežimo geležinkelių ir kelių paslaugų] (*) ir į vidinius skirtumus tarp valstybių narių (tinklų tankumą, keleivių skaičių, vidutinį kelionės atstumą). Šioje ataskaitoje Komisija, jei reikia, taip pat pasiūlo papildomas priemones, kuriomis galima būtų palengvinti šį atvėrimą, ir įvertina bet kurios iš šių priemonių poveikį.

(*) OL L 315, 2007 12 3, p. 1.“

11) 11 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ir susijusias su priedų pritaikymu, priamos pagal 11a straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“;

12) 11 a straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikoma Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį“;

13) 15 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipriui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.“

2 straipsnis

Direktyva 2001/14/EB iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnio 3 dalis papildoma šiuo punktu:

„e) transporto veiklai teikiant tranzitinių vežimų geležinkelių transportu Bendrijoje paslaugas.“;

2) 2 straipsnis papildomas šiuo punktu:

„n) tranzitas – Bendrijos teritorijos kirtimas, kuris vykdomas Bendrijos teritorijoje nepakraunant ar neiškraunant krovinių ir (arba) neįlaipinant bei neišlaipinant keleivių.“;

3) 13 straipsnis papildomas šia dalimi:

„4. Kai pareiškėjas ketina prašyti infrastruktūros pajėgumų, kad galėtų teikti tarptautines keleivių vežimo paslaugas, kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, jis apie tai praneša atitinkamiems infrastruktūros valdytojams ir reguliavimo institucijoms. Kad būtų galima įvertinti tarptautinės paslaugos tikslą vežti keleivius tarp stočių, esančių skirtingose valstybėse narėse, ir potencialų ekonominį poveikį esamoms viešųjų paslaugų sutartims, reguliavimo institucijos užtikrina, kad apie tai būtų informuojama kompetentinga valdžios institucija, kuri priskyrė geležinkelių keleivių vežimo paslaugą, apibrėžtą viešųjų paslaugų sutartyje, kitos atitinkamos kompetentingos valdžios institucijos, turinčios teisę apriboti prieigą pagal Direktyvos 91/440/EEB 10 straipsnio 3b dalį ir geležinkelio įmonė, vykdanči viešųjų paslaugų sutartį šios tarptautinės keleivių vežimo paslaugos maršrute.“;

4) 17 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Pagrindų susitarimai iš esmės turėtų būti sudaromi penkeriems metams su galimybe atnaujinti tokios pačios trukmės laikotarpiams. Infrastruktūros valdytojas konkrečiai

atvejais gali sutikti sudaryti susitarimą trumpesniam arba ilgesniam laikotarpiui. Kiekvienas ilgesnis negu 5 metų laikotarpis turi būti pagrindžiamas atsižvelgiant į komercines sutartis, specializuotas investicijas arba riziką.

5a. Pagrindų susitarimai dėl paslaugų, teikiamų naudojančis specializuota infrastruktūra, nurodyta 24 straipsnyje, kurioms reikalingos tinkamai pareiškėjo pagrįstos, didelės ir ilgalaikės investicijos, gali būti sudaryti 15 metų. Sudaryti susitarimus ilgesniam negu 15 metų laikotarpiui leidžiama tik išimtiniais atvejais, ypač jeigu tai susiję su didelėmis ilgalaikėmis investicijomis ir ypač jeigu tokios investicijos numatytos sutartiniais išsipareigojimais, įskaitant daugiamečių amortizacijos planą.

Šiuo atveju pareiškėjo reikalavimuose gali būti prašoma išsami apibrėžti pajėgumų, kurie pareiškėjui suteikiami pagrindų susitarimo galiojimo laikotarpiu, ypatumus, įskaitant traukinių reisų dažnį, apimtį ir kokybę. Infrastruktūros valdytojas gali sumažinti rezervuotus pajėgumus, kurie ne trumpesniu kaip vieno mėnesio laikotarpiu buvo naudojami mažiau nei pagal 27 straipsnyje numatytą ribinę kvotą.

Nuo 2010 m. sausio 1 d. pirminis pagrindų susitarimas gali būti sudaromas 5 metų laikotarpiui ir atnaujinamas vieną kartą remiantis pajėgumų, kuriais paslaugas teikiantis pareiškėjas naudojosi iki 2010 m. sausio 1 d., ypatumais, kad būtų atsižvelgta į specializuotas investicijas arba komercines sutartis. 30 straipsnyje nurodyta reguliavimo institucija yra atsakinga už leidimo tokiam susitarimui įsigalioti suteikimą.“;

5) 30 straipsnio 1 dalyje prieš paskutinį sakinį įterpiamas šis sakiny:

„Be to, jos veikla nepriklauso nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme.“;

6) 34 straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ir susijusias su priedų pritaikymu, priamos pagal 11a straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“;

7) 35 straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, tinkamai atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį“.

8) 38 straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipriui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.“

3 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję iki 2009 m. birželio 4 d., įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos perduoda Komisijai tų priemonių tekstą.

Valstybės narės, tvirtindamos tas priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką apibrėžia valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų tekstus.

3. 1 straipsnio 2, 5, 6 ir 7 punktų nuostatos taikomos nuo 2010 m. sausio 1 d.

4 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. LOBO ANTUNES

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2007/59/EB

2007 m. spalio 23 d.

dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾, atsižvelgdami į 2007 m. liepos 31 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

- (1) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB ⁽⁴⁾ dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose reikalaujama, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir geležinkelių transporto įmonės sukurtų tokias saugos valdymo sistemas, kad geležinkelių sistema galėtų pasiekti bent bendruosius saugos tikslus ir atitikti nacionalines saugos taisykles bei techninėse sąveikos specifikacijose (TSS) apibrėžtus saugos reikalavimus ir kad būtų taikomos atitinkamos bendrųjų saugos metodų dalys. Šiose saugos valdymo sistemose, be kita ko, numatytos personalo mokymo programos ir sistemos, kuriomis užtikrinamas personalo kompetencijos palaikymas ir tinkamas pareigų vykdymas.
- (2) Direktyvoje 2004/49/EB numatyta, kad norėdama gauti leidimą naudotis geležinkelių infrastruktūra, geležinkelių transporto įmonė turi turėti saugos sertifikatą.
- (3) Pagal 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁵⁾ licencijuotos geležinkelio įmonės nuo 2003 m. kovo 15 d. turi teisę naudotis transeuropiniu krovinių vežimo tinklu tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti,

o vėliausiai nuo 2007 m. turės teisę naudotis visu tinklu vietinėms ir tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms teikti. Dėl šio laipsniško prieigos teisių išplėtimo neišvengiamai suintensyvės traukinio mašinistų judėjimas per valstybines sienas. Todėl didės mašinistų, apmokytų ir sertifikuotų vykdyti veiklą daugiau negu vienoje valstybėje narėje, paklausa.

- (4) 2002 m. Komisijos atliktas tyrimas parodė, kad valstybių narių įstatymai dėl traukinių mašinistų sertifikavimo sąlygų labai skiriasi. Siekiant panaikinti tuos skirtumus, reikėtų priimti Bendrijos traukinių mašinistų sertifikavimo taisykles, išlaikant aukštą dabartinį geležinkelių sistemos saugos lygį Bendrijoje.
- (5) Šios Bendrijos taisyklės taip pat turėtų padėti siekti Bendrijos politikos dėl laisvo darbuotojų judėjimo, įsisteigimo laisvės ir paslaugų teikimo laisvės tikslų bendros transporto politikos srityje, tuo pat metu vengiant bet kokio konkurencijos iškraipymo.
- (6) Šiomis bendromis nuostatomis visų pirma turėtų būti siekiama padėti traukinio mašinistams judėti iš vienos valstybės narės į kitą, taip pat padėti jiems pereiti iš vienos geležinkelio įmonės į kitą ir sudaryti geresnes sąlygas, kad pažymėjimą ir suderintą papildomą sertifikatą pripažintų visi geležinkelių transporto sektoriaus suinteresuoti subjektai. Todėl svarbu, kad nuostatomis būtų nustatyti būtiniausi reikalavimai, kuriuos turėtų atitikti pareiškėjai, kad gautų pažymėjimą ar suderintą papildomą sertifikatą.
- (7) Šia direktyva tęsiamas istorinis Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) ir Europos geležinkelių bendrijos (CER) sudarytas paritetinis susitarimas dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų ⁽⁶⁾, kuris sudaro šios direktyvos pagrindą.
- (8) Net jei valstybė narė netaiko direktyvos mašinistams, kurie vykdo veiklą tik tam tikrų kategorijų geležinkelių transporto sistemose, tinkluose ir infrastruktūroje, tai jokių būdu neturėtų riboti tos valstybės narės prievolės atsižvelgti į pažymėjimų galiojimą visoje Europos Sąjungos teritorijoje arba suderintų papildomų sertifikatų galiojimą atitinkamoje infrastruktūroje.

⁽¹⁾ OL C 221, 2005 9 8, p. 64.

⁽²⁾ OL C 71, 2005 3 22, p. 26.

⁽³⁾ 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 227 E, 2006 9 21, p. 464), 2006 m. rugsėjo 14 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 289 E, 2006 11 28, p. 42) ir 2007 m. sausio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar neskelbta Oficialiajame leidinyje), 2007 m. rugsėjo 25 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija ir 2007 m. rugsėjo 26 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

⁽⁵⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).

⁽⁶⁾ OL L 195, 2005 7 27, p. 18.

- (9) Reikalavimai turėtų apimti bent minimalų mašinistų amžių traukiniui valdyti, pareiškėjo fizinį bei psichologinį tinkamumą darbui, profesinę patirtį ir tam tikrų dalykų, susijusių su traukinio valdymu, išmanymą bei geležinkelių infrastruktūrų, kuriose jis turės vykdyti veiklą, ir jose naudojamos kalbos išmanymą.
- (10) Siekiant padidinti mokymo išlaidų efektyvumą, traukinio mašinistų mokymo suderintam papildomam sertifikatui gauti pagrindinis dėmesys turėtų būti tiek, kiek įmanoma ir pageidaujama saugos požiūriu, skirtas konkrečioms mašinisto teikiamoms paslaugoms, pavyzdžiui, manevrams, priežiūros paslaugoms, keleivių ar krovinių vežimo paslaugoms. Vertindama šios direktyvos įgyvendinimą, Europos geležinkelių agentūra (toliau – Agentūra) turėtų įvertinti poreikį iš dalies pakeisti priede nurodytus mokymo reikalavimus, kad būtų geriau atspindėta nauja besiformuojanti rinkos struktūra.
- (11) Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, išduodantys suderintus papildomus sertifikatus, gali patys vykdyti mokymą, susijusį su bendromis profesinėmis žiniomis, kalbų mokėjimu, geležinkelių riedmenų ir infrastruktūrų išmanymu. Tačiau, tikrinant žinias turėtų būti vengiama interesų konflikto, neatmetant galimybes, kad egzaminuotojas gali priklausyti suderintą papildomą sertifikatą išdavusiai geležinkelio įmonei ar infrastruktūros valdytojiui.
- (12) Pagal Direktyvos 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose 13 straipsnio 4 dalį geležinkelių įmonės ir infrastruktūros valdytojai atsako už jų pasamdytų mašinistų mokymų lygį. Šiuo tikslu, remdamosi minėtos direktyvos 13 straipsnio 3 dalimi, geležinkelių įmonės ir infrastruktūros valdytojai turėtų atsižvelgti į tų mašinistų jau baigtus mokymus ir įgytus gebėjimus. Taip pat svarbu užtikrinti, kad pakankamai mašinistų būtų apmokyti. Atsižvelgiant į tai, vis dėlto būtina imtis priemonių, užtikrinančių, kad geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo investicijomis į mašinisto mokymą nepagrįstai nepasinaudotų kita geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas tuo atveju, jei šis mašinistas iš jų savanoriškai išeitų pereidamas dirbti į tą geležinkelio įmonę arba pas tą infrastruktūros valdytoją. Šios priemonės gali būti įvairios, pavyzdžiui, nacionalinės teisės aktai, kolektyvinės darbo sutartys, darbo sutarčių nuostatos, siejančios mašinistus ir darbdavius, arba susitarimai, reglamentuojantys vienos bendrovės mašinistų susigrąžinimo iš kitos bendrovės sąlygas, kai mašinistai dalyvauja šiuose susitarimuose.
- (13) Personalo kompetencijos ir sveikatos bei saugos sąlygos rengiamos atsižvelgiant į su sąveika susijusias direktyvas, visų pirma kaip „eismo valdymo ir veiklos“ TSS dalis.
- Būtina užtikrinti tų TSS ir šios direktyvos priedų suderinamumą. Komisija to sieks pakeisdama atitinkamas TSS arba pritaikydama jas prie šios direktyvos ir jos priedų, pasinaudodama procedūromis, numatytomis 1996 m. liepos 23 d. Tarybos direktyvoje 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ⁽¹⁾ ir 2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/16/EB dėl paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos ⁽²⁾.
- (14) Siekiant sustiprinti darbuotojų judėjimo laisvę ir Bendrijos geležinkelių saugą, ypatingą dėmesį reikėtų skirti kitiems brigados nariams, atliekantiems su lokomotyvų ir traukinių sauga susijusias užduotis. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad kiti brigados nariai, atliekantys su sauga susijusias užduotis, atitiktų minimalius reikalavimus, išdėstytus Eksploatavimo ir eismo valdymo TSS. Atsižvelgdama į nacionalinius įgyvendinimo planus, apie kuriuos valstybės narės įgyvendindamos TSS turi pranešti, Agentūra turėtų nustatyti kitų brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, sertifikavimo galimybes ir įvertinti šių skirtingų galimybių poveikį. Remdamasi šia ataskaita Komisija prireikus turėtų, pateikti pasiūlymą dėl kitų brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, sertifikavimo sąlygų ir procedūrų.
- (15) Šioje direktyvoje nurodyti reikalavimai dėl pažymėjimų ir suderintų papildomų sertifikatų turėtų būti susiję tik su teisinėmis sąlygomis, suteikiančiomis mašinistui teisę valdyti traukinį. Visų kitų su geležinkelio įmonėmis, infrastruktūros valdytojais, infrastruktūra ir riedmenimis susijusių teisinių reikalavimų, suderinamų su Bendrijos teisės aktais ir taikomų nediskriminuojant, turėtų būti vienodai laikomasi prieš tai, kai mašinistas gali pradėti valdyti traukinį konkrečioje infrastruktūroje.
- (16) Ši direktyva neturėtų pažeisti 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽³⁾ bei 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽⁴⁾ įgyvendinimo.

⁽¹⁾ OL L 235, 1996 9 17, p. 6. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2007/32/EB (OL L 141, 2007 6 2, p. 63).

⁽²⁾ OL L 110, 2001 4 20, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 2007/32/EB.

⁽³⁾ OL L 281, 1995 11 23, p. 31. Direktyva su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1882/2003 (OL L 284, 2003 10 31, p. 1).

⁽⁴⁾ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

- (17) Siekiant užtikrinti būtiną vienodumą ir skaidrumą Bendrija turėtų nustatyti bendrą valstybių narių tarpusavyje pripažįstamą sertifikavimo modelį, pagal kurį būtų patvirtinama traukinio mašinistų atitiktis tam tikroms būtiniausioms sąlygoms ir jų profesinė kvalifikacija bei kalbos mokėjimas, paliekant valstybių narių kompetentingoms institucijoms teisę išduoti pažymėjimus, o geležinkelio įmonėms bei infrastruktūrų valdytojams – suderintus papildomus sertifikatus.
- (18) Agentūra taip pat turėtų išnagrinėti galimybę vietoje pažymėjimo ir suderintų papildomų sertifikatų naudoti integroscheminę kortelę. Tokios integroscheminės kortelės privalumas – du dokumentai, sujungti į vieną; ji taip pat gali būti naudojama kitiems tikslams saugos srityje arba mašinistų darbo organizavimo tikslais.
- (19) Saugos institucijos turėtų naudotis visa mašinistų pažymėjimuose, suderintuose papildomuose sertifikatuose ir jų registruose pateikiama informacija, kad būtų lengviau atlikti Direktyvos 2004/49/EB 10 ir 11 straipsniuose nustatytą personalo sertifikavimo tvarkos įvertinimą ir būtų paspartintas tuose straipsniuose numatytas saugos sertifikatų išdavimas.
- (20) Pagal šią direktyvą sertifikuotų traukinio mašinistų įdarbinimas neturėtų panaikinti geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų išipareigojimų sukurti savo traukinio mašinistų kompetentingumo ir elgsenos stebėsenos bei vidaus kontrolės sistemą pagal Direktyvos 2004/49/EB 9 straipsnį ir III priedą ir turėtų sudaryti tos sistemos dalį. Suderintas papildomas sertifikatas neturėtų panaikinti geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų atsakomybės dėl saugos ir ypač dėl savo personalo mokymų.
- (21) Tam tikros bendrovės teikia traukinio mašinistų paslaugas geležinkelio įmonėms ir infrastruktūrų valdytojams. Tokiais atvejais su mašinistu sutartį sudarančios geležinkelio bendrovės arba infrastruktūros valdytojo pareiga turėtų būti užtikrinti, kad mašinistas turėtų pažymėjimą ir sertifikatą pagal šią direktyvą.
- (22) Kad geležinkelių transportas ir toliau galėtų nepriekiaštingai veikti, traukinių mašinistai, jau dirbantys šį darbą prieš įsigaliojant šiai direktyvai, pereinamuoju laikotarpiu turėtų išlaikyti savo įgytas teises.
- (23) Leidimus valdyti, išduotus mašinistams prieš pradedant taikyti šios direktyvos atitinkamas nuostatas, keičiant šią direktyvą atitinkančiais suderintais papildomais sertifikatais ir pažymėjimais, turėtų būti vengiama bereikalingos administracinės ir finansinės naštos. Todėl anksčiau mašinistui suteiktos teisės valdyti turėtų būti kiek įmanoma išsaugotos. Pažymėjimus ir sertifikatus išduodančios institucijos turėtų atsižvelgti į kiekvieno mašinisto arba mašinistų grupės kvalifikaciją ir patirtį, kai leidimai keičiami. Pažymėjimus ir sertifikatus išduodanti institucija, remdamasi kvalifikacija ir (arba) patirtimi, turėtų nuspręsti, ar mašinistui arba mašinistų grupei būtinas papildomas patikrinimas ir (arba) mokymas prieš jiems gaunant pakeičiančius pažymėjimus ir suderintus papildomus sertifikatus. Todėl pažymėjimus ir sertifikatus išduodančiai institucijai turėtų būti leista spręsti, ar kvalifikacijos ir (arba) patirties pakanka, kad būtų išduoti reikalaujami pažymėjimai ir suderinti papildomi sertifikatai nereikalaujant jokio tolesnio patikrinimo ar mokymo.
- (24) Taip pat turėtų būti vengiama bereikalingos administracinės ir finansinės naštos, kai pasikeičia traukinio mašinistų darbdavys. Geležinkelio įmonė, įdarbinanti mašinistą, turėtų atsižvelgti į jo anksčiau įgytą kompetenciją ir kiek įmanoma siekti, kad nereiktų papildomo tikrinimo ir mokymo.
- (25) Šia direktyva neturėtų būti suteikiamos abipusio pripažinimo teisės dėl teisių valdyti, kurias mašinistai įgijo prieš pradedant taikyti šios direktyvos nuostatas, nors ji ir nepažeidžia bendros abipusio pripažinimo sistemos, nustatytos 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/36/EB dėl profesinių kvalifikacijų pripažinimo ⁽¹⁾, kuri toliau taikoma iki pereinamojo laikotarpio pabaigos.
- (26) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtose pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽²⁾.
- (27) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus nustatyti sąlygas ir kriterijus, būtinus šiai direktyvai įgyvendinti. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas arba papildyti šią direktyvą įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

⁽¹⁾ OL L 255, 2005 9 30, p. 22. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Tarybos direktyva 2006/100/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 141).

⁽²⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

(28) Kai, tvirtinant Bendrijos kriterijus dėl egzaminuotojų ir egzaminų pasirinkimo ir pritaikant šios direktyvos priedus prie mokslo ir technikos pažangos, kaip numatyta šioje direktyvoje, dėl neišvengiamų skubos priežasčių neįmanoma laikytis reguliavimo procedūros su tikrinimu įprastinių terminų, šioje direktyvoje numatytiems priemonėms priimti Komisija turėtų galėti pasinaudoti skubos procedūra, numatyta Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 6 dalyje.

(29) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl teisės aktų leidybos tobulinimo ⁽¹⁾ 34 punktą, valstybės narės savo ir Bendrijos interesų labai raginamos parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikties, ir viešai jas paskelbti.

(30) Valstybės narės turėtų numatyti atitikties šiai direktyvai kontrolę ir tinkamus veiksmus tuo atveju, jei mašinistas pažeidžia bet kurią šios direktyvos nuostatą.

(31) Valstybės narės turėtų numatyti tinkamas sankcijas už nacionalinių nuostatų, įgyvendinančių šią direktyvą, pažeidimus.

(32) Kadangi šios direktyvos tikslas, t. y. nustatyti traukinio mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius, kuriais vežami keleiviai arba kroviniai, sertifikavimo bendrą reguliavimo sistemą, valstybės narės negali deramai pasiekti, ir kadangi, dėl šios direktyvos masto ir poveikio, to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

(33) Išlaidų efektyvumo tikslu gali būti tikslinga ribotą laikotarpį traukinio mašinistams, dirbantiems tik vienos valstybės narės teritorijoje, netaikyti šios direktyvos nuostatų, susijusių su tokių mašinistų pareiga turėti pažymėjimus ir suderintus papildomus sertifikatus, atitinkančius šią direktyvą. Tokias išimtis reglamentuojančios sąlygos turėtų būti aiškiai apibrėžtos.

(34) Valstybei narei, kurioje nėra geležinkelių sistemos ir artimiausiu metu nenumatoma jos įdiegti, pareiga perkelti į nacionalinę teisę ir įgyvendinti šią direktyvą būtų neproporcinga ir beprasmiška. Todėl toms valstybėms narėms, kol jose nebus geležinkelių sistemos, turėtų būti netaikoma pareiga perkelti į nacionalinę teisę ir įgyvendinti šią direktyvą.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

I SKYRIUS

TIKSLAS, TAIKymo SRITIS IR APIBRĖŽIMAI

1 straipsnis

Tikslas

Šioje direktyvoje nustatomos traukinio mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius Bendrijos geležinkelių sistemoje, sertifikavimo sąlygos ir tvarka. Joje apibrėžiami uždaviniai, už kuriuos atsako valstybių narių kompetentingos institucijos, traukinio mašinistai ir kiti geležinkelių transporto sektoriaus suinteresuoti subjektai, visų pirma geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir mokymo centrai.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma geležinkelio įmonių, kurioms reikalingas saugos sertifikatas, ar infrastruktūros valdytojo, kuriems reikalingas įgaliojimas saugos srityje, traukinio mašinistams, valdantiems lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje.

2. Valstybės narės, remdamosi nacionalinėmis nuostatomis, susijusiomis su kitu prekiniais traukiniuose esančiu personalu, nedraudžia prekiniais traukiniams kirsti sienas ar teikti vietinio vežimo paslaugas jų teritorijoje.

3. Nepažeisdamos 7 straipsnio valstybės narės gali netaikyti priemonių, kurios taikomos įgyvendinant šią direktyvą, traukinio mašinistams, kurie vykdo veiklą tik:

- a) metro, tramvajuose ir kitose lengvosios bėginio transporto sistemose;
- b) geležinkelių tinkluose, kurie funkcinio požiūriu yra atskirti nuo likusios geležinkelių transporto sistemos dalies ir yra skirti tik vietinėms, miesto ar priemiestinėms keleivių bei krovinių vežimo paslaugoms teikti;
- c) vien tik infrastruktūros savininkų krovinių vežimo reikmėms skirtose privačioje geležinkelio infrastruktūroje;
- d) geležinkelių ruožuose, kurie yra laikinai uždaryti įprastam eismui dėl geležinkelio sistemos priežiūros, atnaujinimo ar tobulinimo darbų.

3 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

- a) kompetentinga institucija – Direktyvos 2004/49/EB 16 straipsnyje nurodyta saugos institucija;

⁽¹⁾ OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

- b) traukinio mašinistas – asmuo, gebantis ir turintis leidimą savarankiškai, atsakingai ir saugiai valdyti traukinius, įskaitant lokomotyvus, manevrinius lokomotyvus, darbui skirtus traukinius, priežiūrai skirtas geležinkelių transporto priemones arba traukinius, kuriais geležinkelių vežami keleiviai arba kroviniai;
- c) kiti traukinio brigados nariai, atliekantys su sauga susijusias užduotis – traukinyje esantys darbuotojai, kurie nėra traukinio mašinistai, bet padeda užtikrinti traukinio, vežamų keleivių ir prekių saugumą;
- d) geležinkelių sistema – sistema, kurią sudaro geležinkelių infrastruktūros, apimančios geležinkelių linijas ir stacionarius įrenginius, bei ta infrastruktūra važinėjantys visų kategorijų ir bet kokios kilmės riedmenys, kaip apibrėžta Direktyvose 96/48/EB ir 2001/16/EB;
- e) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, kuri pirmiausia yra atsakinga už geležinkelių infrastruktūros arba jos dalies sukūrimą ir techninę priežiūrą, kaip apibrėžta Direktyvos 91/440/EEB 3 straipsnyje, bei gali būti atsakinga ir už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą. Infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskirtos skirtingoms įstaigoms ar įmonėms;
- f) geležinkelio įmonė – geležinkelio įmonė, kaip apibrėžta 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo ⁽¹⁾, ir bet kuri valstybinė ar privati įmonė, teikianti keleivių ir (arba) krovinių pervežimo geležinkeliais paslaugas remiantis tuo, kad įmonė turi užtikrinti trauką. Šis terminas taip pat apima ir traukos paslaugas teikiančias įmones;
- g) techninės sąveikos specifikacijos arba TSS – specifikacijos, kurios yra taikomos kiekvienam posistemui ar jo daliai, kad būtų įvykdyti pagrindiniai reikalavimai ir užtikrinta transeuropinių greitųjų ir paprastųjų geležinkelių sistemų sąveika, kaip apibrėžta Direktyvose 96/48/EB ir 2001/16/EB;
- h) agentūra – pagal 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 881/2004 ⁽²⁾ įsteigta Europos geležinkelių agentūra;
- i) saugos sertifikatas – pagal Direktyvos 2004/49/EB 10 straipsnį kompetentingos institucijos geležinkelio įmonei išduotas sertifikatas;
- j) sertifikatas – suderintas papildomas sertifikatas, kuriame nurodoma infrastruktūra, kurioje sertifikato turėtojai leidžiama važinėti, ir riedmenys, kuriuos sertifikato turėtojai leidžiama valdyti;

- k) įgaliojimas saugos srityje – pagal Direktyvos 2004/49/EB 11 straipsnį kompetentingos institucijos infrastruktūros valdytojui išduotas įgaliojimas;
- l) mokymo centras – akredituotas ar kompetentingos institucijos pripažįstamas subjektas, galintis organizuoti mokymo kursus.

II SKYRIUS

MAŠINISTŲ SERTIFIKAVIMAS

4 straipsnis

Bendrijos sertifikavimo modelis

1. Visi traukinio mašinistai atitinka tinkamumo ir kvalifikacijos valdyti traukinį reikalavimus ir turi šiuos dokumentus:
 - a) pažymėjimą, kuris rodo, kad mašinistas atitinka būtiniausias sąlygas, susijusias su tinkamumo medicininio požiūriu reikalavimais, pagrindiniu išsilavinimu ir bendrais profesiniais įgūdžiais. Pažymėjime nurodoma mašinisto tapatybė ir jį išdavusi institucija bei pažymėjimo galiojimo laikas. Pažymėjimas atitinka I priedo reikalavimus, kol bus priimtas Bendrijos sertifikavimo modelis kaip numatyta 4 dalyje;
 - b) vieną ar daugiau sertifikatų, kuriame nurodyta infrastruktūra, kurioje sertifikato turėtojai leidžiama važinėti, ir riedmenys, kuriuos sertifikato turėtojai leidžiama valdyti. Kiekvienas sertifikatas atitinka I priedo reikalavimus.
2. Tačiau reikalavimas turėti sertifikatą konkrečiai infrastruktūros daliai netaikomas toliau išvardintais išimtiniais atvejais, jei važiuojant šalia mašinisto sėdi kitas traukinio mašinistas, turintis galiojantį atitinkamai infrastruktūrai sertifikatą:
 - a) kai dėl geležinkelio paslaugų teikimo sutrikimo yra būtinas traukinių nukreipimas ar bėgių priežiūra, kaip nurodo infrastruktūros valdytojas;
 - b) išskirtinėms ypatingoms paslaugoms, kurias teikiant naudojami istoriniai traukiniai;
 - c) išskirtinėms ypatingoms krovinių vežimo paslaugoms, jei infrastruktūros valdytojas sutinka;
 - d) naujo traukinio ar lokomotyvo pristatymui ar demonstravimui;
 - e) mašinistų mokymo ir tikrinimo tikslais.

⁽¹⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 29. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/49/EB.

⁽²⁾ OL L 164, 2004 4 30, p. 1.

Sprendimą dėl pasinaudojimo šia galimybe priima geležinkelio įmonė, ir šio naudojimo negali nustatyti infrastruktūros valdytojas ar kompetentinga institucija.

Kai naudojamas papildomu mašinistu, kaip numatyta pirmiau, infrastruktūros valdytojai apie tai pranešama iš anksto.

3. Sertifikatas suteikia teisę valdyti vienos arba kelių kategorijų priemones:

- a) A kategorijos: manevrinius lokomotyvus, darbui skirtus traukinius, priežiūrai skirtas geležinkelių transporto priemones ir visus kitus lokomotyvus, kai jie naudojami manevravimui;
- b) B kategorijos: keleiviams ir (arba) kroviniams vežti skirtas priemones.

Sertifikate gali būti leidimas valdyti visų kategorijų priemones, apimantis visus kodus, kaip nurodyta 4 dalyje.

4. Remdamasi agentūros parengtu projektu, Komisija iki 2008 m. gruodžio 4 d. patvirtina pažymėjimo, sertifikato ir patvirtintos sertifikato kopijos Bendrijos modelius bei nustato jų fizines savybes, atsižvelgdama į apsaugos nuo klastojimo priemones. Šios priemonės, kuriomis siekiama iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, patvirtinamos taikant 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Pagal 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu ir remdamasi agentūros rekomendacija, Komisija iki 2008 m. gruodžio 4 d. patvirtina priemones, skirtas iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant ir susijusias su Bendrijos kodais skirtingiems A ir B kategorijų tipams, nurodytiems šio straipsnio 3 dalyje.

5 straipsnis

Kovos su sukčiavimu priemonės

Kompetentingos institucijos ir pažymėjimus bei sertifikatus išduodančios institucijos imasi visų reikiamų priemonių, siekdamos išvengti pažymėjimų ir sertifikatų klastojimo ir 22 straipsnyje numatytų registrų klastojimo rizikos.

6 straipsnis

Nuosavybė, kalba ir pažymėjimus bei sertifikatus išduodančios institucijos

1. Pažymėjimas priklauso jo turėtojui ir yra išduodamas 3 straipsnio a punkte apibrėžtos kompetentingos institucijos. Jei kompetentinga institucija ar jos atstovas išduoda pažymėjimą valstybine kalba, kuri nėra Bendrijos kalba, parengiamas pažymėjimo dvikalbis variantas, kuriame naudojama viena iš Bendrijos kalbų.

2. Sertifikatą išduoda geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas, kuris įdarbina mašinistą arba sudaro su juo sutartį. Sertifikatas priklauso jį išdavusiai įmonei ar valdytojai. Tačiau pagal Direktyvos 2004/49/EB 13 straipsnio 3 dalį mašinistai turi teisę

gauti patvirtintą kopiją. Jei geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas išduoda sertifikatą valstybine kalba, kuri nėra Bendrijos kalba, parengiamas sertifikato dvikalbis variantas, kuriame naudojama viena iš Bendrijos kalbų.

7 straipsnis

Geografinis galiojimas

1. Pažymėjimas galioja visoje Bendrijos teritorijoje.
2. Sertifikatas galioja tik toms infrastruktūroms ir riedmenims, kurie nurodyti jame.

8 straipsnis

Trečiųjų šalių traukinio mašinistų sertifikavimo dokumentų pripažinimas

Trečiosios šalies traukinio mašinistų, vykdančių veiklą tik valstybės narės geležinkelių sistemos pasienio srityse, sertifikavimo dokumentai gali būti pripažįstami šios valstybės narės pagal dvišalius susitarimus su ta trečiąja šalimi.

III SKYRIUS

SĄLYGOS PAŽYMĖJIMUI AR SERTIFIKATUI GAUTI

9 straipsnis

Būtiniausi reikalavimai

1. Pažymėjimui gauti pareiškėjai turi atitikti 10 ir 11 straipsniuose nustatytus būtiniausius reikalavimus. Sertifikatui gauti ir kad jis išliktų galioti, pareiškėjai turi turėti pažymėjimą ir atitikti 12 ir 13 straipsnyje nustatytus būtiniausius reikalavimus.
2. Savo teritorijoje valstybė narė gali taikyti griežtesnius reikalavimus, susijusius su pažymėjimų išdavimu. Nepaisant to, ji pripažįsta kitų valstybių narių išduotus pažymėjimus pagal 7 straipsnį.

I skirsnis

Pažymėjimas

10 straipsnis

Minimalus amžius

Valstybės narės nustato pareiškėjų gauti pažymėjimą minimalų amžių, kuris yra ne mažesnis kaip 20 metų. Nepaisant to, valstybė narė gali išduoti pažymėjimus pareiškėjams nuo 18 metų; tokiu atveju šis pažymėjimas galioja tik jį išdavusios valstybės narės teritorijoje.

11 straipsnis

Pagrindiniai reikalavimai

1. Pareiškėjai turi būti sėkmingai baigę mažiausiai devynias klases (pradinę ir vidurinę mokyklą) ir 3 lygį atitinkančius pagrindinio mokymo kursus, kaip nurodyta 1985 m. liepos 16 d. Tarybos sprendime 85/368/EEB dėl Europos bendrijos valstybių narių profesinio mokymo kvalifikacijų palyginamumo ⁽¹⁾.

2. Praėję sveikatos patikrinimą, kurį valstybės narės sprendimu atlieka arba prižiūri pagal 20 straipsnį akredituotas arba pripažintas gydytojas, pareiškėjai pateikia jų fizinį tinkamumą patvirtinantį dokumentą. Šis patikrinimas apima bent II priedo 1.1, 1.2, 1.3 ir 2.1 punktuose nurodytus kriterijus.

3. Praėję sveikatos patikrinimą, kurį valstybės narės sprendimu atlieka arba prižiūri pagal 20 straipsnį akredituotas arba pripažintas psichologas ar gydytojas, pareiškėjai pateikia jų psichologinį tinkamumą patvirtinantį dokumentą. Šis patikrinimas apima bent II priedo 2.2 punkte nurodytus kriterijus.

4. Pareiškėjai įrodo savo bendrą profesinę kompetenciją, išlaikydami egzaminą, kuris apima bent IV priede išvardytus bendrojo dalykus.

II skirsnis

Sertifikatai

12 straipsnis

Kalbų mokėjimas

Turi būti laikomasi VI priede nurodytų kalbų mokėjimo kriterijų atsižvelgiant į infrastruktūrą, dėl kurios prašoma sertifikato.

13 straipsnis

Profesinė kvalifikacija

1. Pareiškėjai išlaiko egzaminą, kuriuo tikrinamos jų profesinės žinios ir kompetencija, susijusios su riedmenimis, dėl kurių prašoma išduoti sertifikatą. Šis egzaminas apima bent V priede išvardytus bendrojo dalykus.

2. Pareiškėjai išlaiko egzaminą, kuriuo tikrinamos jų profesinės žinios ir kompetencija, susijusios su infrastruktūra, dėl kurios prašoma išduoti sertifikatą. Šis egzaminas apima bent VI priede išvardytus bendrojo dalykus. Prireikus, egzaminu metu pagal VI priedo 8 punktą tikrinamas ir kalbų mokėjimas.

3. Geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas apmoko pareiškėjus savo saugos valdymo sistemos, kuri numatyta Direktyvoje 2004/49/EB, klausimais.

IV SKYRIUS

PAŽYMĖJIMŲ IR SERTIFIKATŲ GAVIMO TVARKA

14 straipsnis

Pažymėjimo gavimas

1. Kompetentinga institucija paskelbia, kokios tvarkos reikia laikytis, siekiant gauti pažymėjimą.

2. Visus prašymus išduoti pažymėjimą kompetentingai institucijai pateikia kandidatas ir mašinistus ar bet kuris subjektas jo vardu.

3. Kompetentingai institucijai gali būti pateikiami prašymai išduoti naują pažymėjimą, atnaujinti pažymėjimo duomenis, pratęsti pažymėjimą ar išduoti jo dublikatą.

4. Kompetentinga institucija išduoda pažymėjimą kuo greičiau ir ne vėliau negu per vieną mėnesį nuo visų reikiamų dokumentų gavimo.

5. Pažymėjimas galioja 10 metų, atsižvelgiant į 16 straipsnio 1 dalį.

6. Išduodamas vienas originalus pažymėjimo egzempliorius. Jei reikalingas pažymėjimo dublikatas, jį gali išduoti tik kompetentinga institucija, į kurią kreipiamasi.

15 straipsnis

Sertifikato gavimas

Kiekviena geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas nustato šią direktyvą atitinkančią sertifikatų išdavimo ir atnaujinimo tvarką, kuri yra jos saugos valdymo sistemos dalis, o taip pat skundų teikimo tvarką, pagal kurią mašinistams suteikiama galimybė prašyti peržiūrėti sprendimą, susijusį su sertifikato išdavimu, atnaujinimu, jo galiojimo sustabdymu ar nutraukimu.

Esant nesutarimui šalys gali kreiptis į kompetentingą instituciją arba į bet kurį nepriklausomą ginčų nagrinėjimo organą.

Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai nedelsdami atnaujina sertifikatą, jei sertifikato turėtoji buvo išduoti su riedmenimis ar infrastruktūra susiję papildomi leidimai.

⁽¹⁾ OL L 199, 1985 7 31, p. 56.

16 straipsnis

Periodiniai patikrinimai

1. Kad pažymėjimas ir toliau galiotų, jo turėtojams periodiškai atliekami patikrinimai ir (ar) testai, susiję su 11 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytais reikalavimais. Medicininių reikalavimų atveju turi būti laikomasi minimalaus dažnumo, remiantis II priedo 3.1 punkto nuostatomis. Šiuos sveikatos patikrinimus atlieka arba prižiūri pagal 20 straipsnį akredituoti arba pripažinti gydytojai. Bendrųjų profesinių žinių atveju taikomos 23 straipsnio 8 dalies nuostatos.

Pratęsdama pažymėjimą, kompetentinga institucija 22 straipsnio 1 dalies a punkte numatyta registre patikrina, ar mašinistas atitinka pirmoje pastraipoje nurodytus reikalavimus.

2. Kad sertifikatas ir toliau galiotų, jo turėtojai laiko periodiškai rengiamus egzaminus ir (ar) testus, susijusius su 12 ir 13 straipsniuose nurodytais reikalavimais. Šių egzaminų ir testų dažnumą nustato mašinistą įdarbinusi ar su juo sutartį sudariusi geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, remdamasis savo saugos valdymo sistema ir laikydamasis VII priede nustatyto minimalaus dažnumo.

Kiekvieno tokio patikrinimo atveju dokumentą išduodanti institucija pažymėdama sertifikate ir 22 straipsnio 2 dalies a punkte numatyta registre patvirtina, kad mašinistas atitinka pirmoje pastraipoje nurodytus reikalavimus.

3. Jei mašinistas nedalyvauja periodiškai rengiamame patikrinime arba jei patikrinimo rezultatas neigiamas, taikoma 18 straipsnyje nustatyta tvarka.

17 straipsnis

Darbo nutraukimas

Kai mašinistas nustoja dirbti geležinkelio įmonėje ar infrastruktūros valdytojui, pastarieji nedelsdami apie tai praneša kompetentingai institucijai.

Pažymėjimas galioja jei vykdomos 16 straipsnio 1 dalyje numatytos sąlygos.

Sertifikatas nustoja galioti tuomet, kai jo turėtojas nustoja dirbti mašinisto darbą. Tačiau turėtoji išduodamos patvirtintos sertifikato ir visų jo mokymąsi, kvalifikaciją, patirtį ir profesinę kompetenciją liudijančių dokumentų kopijos. Geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, išduodami mašinistui sertifikatą, atsižvelgia į visus minėtus dokumentus.

18 straipsnis

Geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų vykdoma mašinistų stebėseną

1. Geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai turi užtikrinti ir prižiūrėti, kad mašinistų, kuriuos jie yra įdarbinę arba su kuriais yra sudarę sutartį, pažymėjimai ir sertifikatai būtų galiojantys.

Jie nustato mašinistų stebėsenos sistemą. Jei tokios stebėsenos rezultatai verčia abejojti mašinisto kompetencija dirbti šį darbą ir jo pažymėjimo arba sertifikato tolesniu galiojimu, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai nedelsdami imasi reikiamų priemonių.

2. Jei mašinistas mano, kad dėl jo sveikatos būklės kyla abejonų dėl jo tinkamumo dirbti šį darbą, jis tuojau pat praneša apie tai atitinkamai geležinkelio įmonei ar infrastruktūros valdytojui.

Kai tik geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas sužino arba gydytojas jiems praneša, kad mašinisto sveikatos būklė pablogėjo taip, kad kyla abejonų dėl jo tinkamumo dirbti šį darbą, jie nedelsdami imasi reikiamų priemonių, įskaitant II priedo 3.1 punkte minimą patikrinimą ir prireikus sertifikato galiojimo nutraukimą bei 22 straipsnio 2 dalyje numatyto registro atnaujinimą. Be to, geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas užtikrina, kad mašinistams jų darbo metu nedarytų poveikio jokios medžiagos, galinčios pakenkti jų susikaupimui, atidumui ar elgesiui. Kompetentinga institucija nedelsiant informuojama visais atvejais, kai mašinistas nedarbingas ilgiau negu tris mėnesius.

V SKYRIUS

KOMPETENTINGOS INSTITUCIJOS UŽDAVINIAI IR SPRENDIMAI

19 straipsnis

Kompetentingos institucijos uždaviniai

1. Kompetentinga institucija, laikydamasi skaidrumo ir nediskriminavimo principų, vykdo šiuos uždavinius:

- išduoda ir atnaujina pažymėjimus bei išduoda dublikatus, kaip numatyta 6 ir 14 straipsniuose;
- užtikrina periodiškai rengiamus egzaminus ir (arba) testus, kaip numatyta 16 straipsnio 1 dalyje;
- sustabdo ir nutraukia pažymėjimų galiojimą bei informuoja dokumentus išduodančią įstaigą apie pagrįstus prašymus sustabdyti sertifikatų galiojimą, kaip numatyta 29 straipsnyje;
- jei valstybė narė yra taip nustačiusi, pripažįsta asmenis ar įstaigas, kaip numatyta 23 ir 25 straipsniuose;

- e) užtikrina, kad būtų skelbiamas ir atnaujinamas akredituotų ar pripažintų asmenų ir įstaigų registras, kaip numatyta 20 straipsnyje;
- f) veda ir atnauja pažymėjimų registrą, kaip numatyta 16 straipsnio 1 dalyje ir 22 straipsnio 1 dalyje;
- g) stebi mašinistų sertifikavimo procesą, kaip numatyta 26 straipsnyje;
- h) atlieka patikras, kaip numatyta 29 straipsnyje;
- i) nustato egzaminuotojams taikomus nacionalinius kriterijus, kaip numatyta 25 straipsnio 5 dalyje.

Kompetentinga institucija skubiai atsako į prašymus suteikti informaciją ir, ruošdama pažymėjimus, nedelsdama pateikia bet kokius prašymus suteikti papildomą informaciją.

2. Kompetentinga institucija negali deleguoti 1 dalies c, g ir i punktuose numatytų uždavinių tretiesiems asmenims.

3. Uždaviniai deleguojami laikantis skaidrumo ir nediskriminavimo principų ir tai neturi sukelti interesų konflikto.

4. Jei kompetentinga institucija deleguoja arba paveda sutartimi geležinkelio įmonei 1 dalies a ar b punkte nurodytus uždavinius, turi būti laikomasi bent vienos iš šių sąlygų:

- a) geležinkelio įmonė išduoda pažymėjimus tik savo mašinistams;
- b) atitinkamoje teritorijoje geležinkelio įmonė neturi išimtinių teisių į jokių deleguotus ar sutartimi pavestus uždavinius.

5. Jei kompetentinga institucija deleguoja arba paveda sutartimi uždavinius tretiesiems asmenims, įgaliotasis atstovas arba rangovas, atlikdamas šiuos uždavinius, privalo vykdyti šioje direktyvoje kompetentingoms institucijoms nustatytas pareigas.

6. Jei kompetentinga institucija deleguoja arba paveda sutartimi uždavinius tretiesiems asmenims, ji sukuria sistemą, skirtą tikrinti, kaip atliekami šie uždaviniai, ir užtikrina, kad būtų laikomasi 2, 4 ir 5 dalyse išvardytų sąlygų.

20 straipsnis

Akreditavimas ir pripažinimas

1. Pagal šią direktyvą akredituoti asmenys ar įstaigos akredituojami atitinkamos valstybės narės paskirtos akreditavimo įstaigos. Akreditavimo procesas grindžiamas nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais, pavyzdžiui, atitinkamais

EN 45 000 serijos Europos standartais, ir kandidatų pateiktų dokumentų, kuriais tinkamai pagrindžiami jo gebėjimai aptariamoje srityje, vertinimu.

2. Vietoj 1 dalyje numatyto akreditavimo valstybė narė gali numatyti, kad pagal šią direktyvą pripažinti asmenys ar įstaigos būtų pripažįstami atitinkamos valstybės narės paskirtos kompetentingos institucijos ar įstaigos. Pripažinimas grindžiamas nepriklausomumo, kompetencijos ir nešališkumo kriterijais. Tačiau tais atvejais, kai kompetencija tam tikroje srityje yra ypač reta, pagal 32 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisijai pareiškus teigiamą nuomonę, leidžiama šios taisyklės išimtis.

Nepriklausomumo kriterijus netaikomas mokymo atveju, kaip numatyta 23 straipsnio 5 ir 6 dalyse.

3. Kompetentinga valdžios institucija užtikrina, kad būtų skelbiamas ir atnaujinamas pagal šią direktyvą akredituotų ar pripažintų asmenų ir įstaigų registras.

21 straipsnis

Kompetentingos institucijos sprendimai

1. Kompetentinga institucija pagrindžia savo sprendimus.

2. Kompetentinga institucija užtikrina, kad būtų nustatyta administracinių skundų teikimo tvarka, pagal kurią darbdaviai ir mašinistai gali prašyti, kad būtų peržiūrėtas sprendimas dėl pagal šią direktyvą pateikto prašymo.

3. Valstybės narės imasi reikiamų priemonių užtikrinti kompetentingos institucijos priimamų sprendimų teisminę peržiūrą.

22 straipsnis

Registrai ir keitimasis informacija

1. Kompetentingos institucijos turi:

a) vesti visų išduotų, atnaujintų, pratęstų ir pataisytų pažymėjimų, pažymėjimų, kurių galiojimo laikas pasibaigęs, pažymėjimų, kurių galiojimas sustabdytas, nutrauktas, ar pažymėjimų, apie kuriuos pranešta, kad jie pamesti, pavogti ar sunaikinti, registrą. Šiame registre pateikiami I priedo 4 punkte nurodyti duomenys apie kiekvieną pažymėjimą, kuriuos galima gauti naudojant kiekvienam mašinistui jo šalyje suteiktą numerį. Registras reguliariai atnaujinamas;

b) gavus pagrįstą prašymą, kompetentingoms valstybių narių institucijoms, agentūrai ar bet kuriam mašinistų darbdaviui teikti informaciją apie šių pažymėjimų būklę.

2. Kiekviena geležinkelio įmonė ir infrastruktūros valdytojas turi:
- a) vesti visų išduotų, atnaujintų, pratęstų ir pataisytų sertifikatų, sertifikatų, kurių galiojimo laikas pasibaigęs, sertifikatų, kurių galiojimas sustabdytas, nutrauktas, ar sertifikatų, apie kuriuos buvo pranešta, kad jie pamesti, pavogti ar sunaikinti, registrą arba užtikrinti, kad registras būtų vedamas. Šiame registre pateikiami I priedo 4 punkte nurodyti duomenys apie kiekvieną sertifikatą bei duomenys apie 16 straipsnyje numatytus periodinius patikrinimus. Registras reguliariai atnaujinamas;
 - b) bendradarbiauti su valstybės narės, kurioje yra jų buveinė, kompetentinga institucija, siekiant keisti informacija su kompetentinga institucija ir leisti jai susipažinti su reikiamais duomenimis;
 - c) teikti informaciją apie šių sertifikatų turinį kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms, kai jos to prašo, jei ši informacija reikalinga dėl jų vykdomos tarpvalstybinės veiklos.
3. Traukinio mašinistui suteikiama galimybė susipažinti su savo duomenimis, saugomais kompetentingų institucijų registre ir geležinkelio įmonių registre, o mašinistui pareikalavus pateikiama šių duomenų kopija.
4. Kompetentingos institucijos bendradarbiauja su agentūra, siekdamos užtikrinti 1 ir 2 dalyse numatytų registrų tarpusavio sąveiką.
- Šiuo tikslu Komisija, remdamasi agentūros parengtu projektu, iki 2008 m. gruodžio 4 d. priima pagrindinius sukurto registrų parametrus, pvz., registruotinus duomenis, jų formatą ir keitimosi duomenimis protokolą, prieigos teises, duomenų saugojimo trukmę ir taisykles, kurių reikia laikytis bankroto atveju. Šios priemonės, kuriomis siekiama iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, tvirtinamos taikant 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
5. Kompetentingos institucijos, infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės užtikrina, kad 1 ir 2 dalyse numatyti registrai ir jų naudojimo tvarka atitiktų Direktyvos 95/46/EB nuostatas.
6. Agentūra užtikrina, kad pagal 2 dalies a ir b punktus sukurtą sistemą atitiktų Reglamento (EB) Nr. 45/2001 nuostatas.
2. Mokymo metodika atitinka III priede nustatytus kriterijus.
3. Su pažymėjimu susijusios mokymo dalies tikslai apibrėžti IV priede, o su sertifikatu – V ir VI prieduose. Šie mokymo dalies tikslai gali būti papildyti:
- a) atitinkamomis TSS, patvirtintomis pagal Direktyvą 96/48/EB arba Direktyvą 2001/16/EB. Šiuo atveju Komisija užtikrina TSS ir IV, V, VI priedų suderinamumą; arba
 - b) agentūros pagal Reglamento (EB) Nr. 881/2004 17 straipsnį pasiūlytais kriterijais. Šie kriterijai, kuriais siekiama iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, patvirtinami taikant 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
4. Remdamosi Direktyvos 2004/49/EB 13 straipsniu, valstybės narės imasi priemonių užtikrinti kandidatams į mašinistus teisingas ir nediskriminuojančias galimybes dalyvauti mokyme, kuris yra reikalingas, kad būtų įvykdytos sąlygos pažymėjimui ir sertifikatui gauti.
5. Mokymo uždavinius, susijusius su bendrosioms profesinėms žinioms, kaip numatyta 11 straipsnio 4 dalyje, kalbų mokėjimu, kaip numatyta 12 straipsnyje, ir profesinėms žinioms apie riedmenis, kaip numatyta 13 straipsnio 1 dalyje, įgyvendina asmenys ar įstaigos, akredituoti ar pripažinti pagal 20 straipsnį.
6. Mokymo uždavinius, susijusius su infrastruktūros išmanymu, kaip numatyta 13 straipsnio 2 dalyje, įskaitant maršrutų išmanymą ir valdymo taisykles bei tvarką, įgyvendina asmenys ar įstaigos, akredituoti ar pripažinti valstybės narės, kurioje yra infrastruktūra.
7. Pažymėjimų atveju Direktyvoje 2005/36/EB nustatyta bendroji profesinės kvalifikacijos pripažinimo sistema ir toliau taikoma pripažįstant mašinistų, kurie yra kurios nors valstybės narės piliečiai ir kuriems mokymo sertifikatas buvo išduotas trečiojoje šalyje, profesinę kvalifikaciją.
8. Privaloma parengti tęstinio mokymo programą, skirtą užtikrinti, kad būtų išlaikyta darbuotojų kompetencija, laikantis Direktyvos 2004/49/EB III priedo 2 punkto e papunkčio.

VI SKYRIUS

MAŠINISTŲ MOKYMAS IR EGZAMINAVIMAS

23 straipsnis

Mokymas

1. Mašinistų mokymą sudaro dalis, susijusi su pažymėjimu ir atspindinti bendrąsias profesines žinias, kaip nurodyta IV priede, bei dalis, susijusi su sertifikatu ir atspindinti specialiąsias profesines žinias, kaip nurodyta V ir VI prieduose.

24 straipsnis

Mokymo išlaidos

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų imtasi priemonių siekiant išvengti, kad geležinkelio įmonės arba infrastruktūros valdytojo investicijomis į mašinisto mokymą nepagrįstai pasinaudotų kita geležinkelio įmonė arba infrastruktūros valdytojas tuo atveju, jei šis mašinistas iš jų savanoriškai išėitų pereidamas dirbti į tą geležinkelio įmonę arba pas tą infrastruktūros valdytoją.

2. Šio straipsnio įgyvendinimui skiriamas ypatingas dėmesys rengiant 33 straipsnyje nurodytą ataskaitą, ypač to straipsnio f punkte nurodytu aspektu.

25 straipsnis

Egzaminai

1. Egzaminus ir egzaminuotojus, skirtus patikrinti reikiamą kvalifikaciją nurodo:

- a) su pažymėjimu susijusios dalies atveju kompetentinga institucija, nustatydamą tvarką, kurios reikia laikytis siekiant gauti pažymėjimą pagal 14 straipsnio 1 dalį;
- b) su sertifikatu susijusios dalies atveju geležinkelio įmonė ar infrastruktūros valdytojas, nustatydamas tvarką, kurios reikia laikytis siekiant gauti sertifikatą pagal 15 straipsnį.

2. 1 dalyje nurodytų egzaminų eigą stebi kompetentingi egzaminuotojai, akredituoti ar pripažinti pagal 20 straipsnį, ir egzaminai organizuojami taip, kad būtų išvengta interesų konflikto.

3. Infrastruktūros išmanymą, įskaitant maršrutų išmanymą ir valdymo taisykles, vertina asmenys ar įstaigos, akredituoti ar pripažinti valstybės narės, kurioje yra infrastruktūra.

4. 1 dalyje nurodyti egzaminai organizuojami taip, kad būtų išvengta interesų konflikto, neatmetant galimybių, kad egzaminuotojas gali priklausyti sertifikatą išduodančiai geležinkelio įmonei ar infrastruktūros valdytojiui.

5. Egzaminuotojai ir egzaminai gali būti parenkami vadovaujantis Bendrijos kriterijais, patvirtintais remiantis agentūros parengtu projektu. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ją papildant, tvirtinamos taikant 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Dėl neišvengiamoms skubos priežasčių Komisija gali taikyti 32 straipsnio 4 dalyje nurodytą skubos procedūrą.

Nesant tokių Bendrijos kriterijų, kompetentingos institucijos nustato nacionalinius kriterijus.

6. Mokymo kursų pabaigoje turi būti teorinių žinių ir praktinių įgūdžių patikrinimas. Gebėjimas valdyti vertinamas mašinistui važiuojant geležinkelių tinklu. Tikrinant, kaip taikomos valdymo taisyklės ir kaip mašinistas elgiasi ypač sudėtingose situacijose, gali būti naudojami ir treniruokliai.

VII SKYRIUS

ĮVERTINIMAS

26 straipsnis

Kokybės standartai

Kompetentingos institucijos užtikrina, kad nuolat būtų vykdoma visos su mokymu, įgūdžių įvertinimu bei pažymėjimų ir sertifikatų atnaujinimu susijusios veiklos stebėseną remiantis kokybės

standartų sistema. Ši nuostata netaikoma veiklai, kuriai jau taikomos saugos valdymo sistemos, kurias pagal Direktyvą 2004/49/EB įgyvendina geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai.

27 straipsnis

Nepriklausomas įvertinimas

1. Ne rečiau kaip kas penkeri metai kiekvienoje valstybėje narėje atliekamas profesinių žinių ir kompetencijos įgijimo ir įvertinimo bei pažymėjimų ir sertifikatų išdavimo sistemos nepriklausomas įvertinimas. Tai netaikoma veiklai, kuriai jau taikomos saugos valdymo sistemos, kurias pagal Direktyvą 2004/49/EB įgyvendina geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai. Įvertinimą atlieka kvalifikuoti atitinkamos veiklos nevykdantys asmenys.

2. Tokio nepriklausomo įvertinimo rezultatai tinkamai įforminami dokumentais ir pateikiami atitinkamoms kompetentingoms institucijoms. Prireikus valstybės narės imasi tinkamų priemonių nepriklausomo įvertinimo metu nustatytiems trūkumams pašalinti.

VIII SKYRIUS

KITI TRAUKINIO BRIGADOS NARIAI

28 straipsnis

Ataskaita dėl kitų traukinio brigados narių

1. Ataskaitoje, kuri turi būti pateikta iki 2009 m. birželio 4 d., agentūra, atsižvelgdama į „eismo valdymo ir veiklos“ TSS, parengtas pagal Direktyvas 96/48/EB ir 2001/16/EB, nurodo kitų brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, savo profesine kvalifikacija atitinkamai prisidedančių prie geležinkelių saugos, darbo turinio aprašymą ir jų užduotis, kurios turėtų būti reglamentuojamos Bendrijos lygiu naudojant pažymėjimų ir (arba) sertifikatų sistemą, kuri gali būti panaši į šioje direktyvoje nustatytą sistemą.

2. Šios ataskaitos pagrindu Komisija iki 2010 m. birželio 4 d. parengia ataskaitą ir, jei tikslinga, pateikia teisėkūros pasiūlymą dėl 1 dalyje nurodytų kitų brigados narių sertifikavimo sistemos.

IX SKYRIUS

KONTROLĖ IR SANKCIJOS

29 straipsnis

Kompetentingos institucijos vykdoma kontrolė

1. Kompetentinga institucija jos jurisdikcijos teritorijoje eksploatuojamame traukinyje bet kuriuo metu gali patikrinti, ar traukinio mašinistas turi pagal šią direktyvą išduotus dokumentus.

2. Greta 1 dalyje numatyto patikrinimo, aplaidumo darbo vietoje atveju kompetentinga institucija gali patikrinti, ar atitinkamas mašinistas atitinka 13 straipsnyje nustatytus reikalavimus.

3. Kompetentinga institucija gali atlikti tyrimus, ar veiklą jos jurisdikcijos teritorijoje vykdančys mašinistai, geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai, tikrintojai ir mokymo centrai laikosi šios direktyvos.

4. Jei kompetentinga institucija nustato, kad mašinistas nebeatitinka vienos ar kelių būtinų sąlygų, ji imasi šių priemonių:

- a) jei tai susiję su kompetentingos institucijos išduotu pažymėjimu: kompetentinga institucija sustabdo pažymėjimo galiojimą. Pažymėjimo galiojimas sustabdomas laikinai arba visam laikui, atsižvelgiant į geležinkelių saugai keliamos rizikos mastą. Ji nedelsdama praneša atitinkamam mašinistui ir jo darbdaviui apie savo sprendimo priežastis nepažeisdama 21 straipsnyje numatytos peržiūros teisės. Ji nurodo pažymėjimo atgavimo tvarką;
- b) jei tai susiję su kitoje valstybėje narėje kompetentingos institucijos išduotu pažymėjimu, kompetentinga institucija kreipiasi į tą instituciją pateikdama pagrįstą prašymą atlikti tolesnį tyrimą arba sustabdyti pažymėjimo galiojimą. Prašančioji kompetentinga institucija apie savo prašymą informuoja Komisiją ir kitas kompetentingas institucijas. Tokį pažymėjimą išdavusi institucija išnagrinėja prašymą per keturias savaites ir informuoja kitą instituciją apie savo sprendimą. Pažymėjimą išdavusi institucija apie sprendimą taip pat informuoja Komisiją ir kitas kompetentingas institucijas. Kompetentinga institucija gali uždrausti traukinių mašinistams vykdyti veiklą jos jurisdikcijos teritorijoje, kol bus gautas pranešimas apie pažymėjimą išduodančios institucijos sprendimą;
- c) jei tai susiję su sertifikatu: kompetentinga institucija kreipiasi į sertifikatą išduodančią instituciją prašydama atlikti tolesnį tyrimą arba sustabdyti sertifikato galiojimą. Sertifikatą išduodanti institucija imasi atitinkamų priemonių ir per keturias savaites kompetentingai institucijai pateikia atsakymą. Kompetentinga institucija gali uždrausti traukinių mašinistams vykdyti veiklą jos jurisdikcijos teritorijoje, kol bus gautas sertifikatą išduodančios institucijos atsakymas, ir apie tai informuoja Komisiją bei kitas kompetentingas institucijas.

Bet kuriuo atveju, jei kompetentingos institucijos nuomone konkretus mašinistas kelia rimtą grėsmę geležinkelių saugai, ji nedelsdama imasi reikalingų veiksmų, pavyzdžiui, prašo infrastruktūros valdytojo sustabdyti traukinį ir uždraudžia mašinistui vykdyti veiklą jos jurisdikcijos teritorijoje tiek laiko, kiek būtina. Apie tokį sprendimą ji informuoja Komisiją ir kitas kompetentingas institucijas.

Visais atvejais kompetentinga institucija arba tam paskirta įstaiga atnaujina 22 straipsnyje numatytą registrą.

5. Jei kompetentinga institucija mano, kad kitoje valstybėje narėje kompetentingos institucijos pagal 4 dalį priimtas sprendimas neatitinka keliamų reikalavimų, šis klausimas perduodamas svarstyti Komisijai, kuri per tris mėnesius pateikia savo nuomonę. Prireikus atitinkamai valstybei narei pasiūloma imtis atitinkamų korekcinų priemonių. Nepasiekus susitarimo arba kilus ginčui, šis klausimas perduodamas svarstyti 32 straipsnio 1 dalyje nurodytam komitetui, o Komisija pagal 32 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą priima reikalingas priemones. Valstybė narė gali drausti mašinistui valdyti savo teritorijoje pagal 4 dalį tol, kol klausimas išsprendžiamas pagal šią dalį.

30 straipsnis

Sankcijos

Nepažeidžiant šioje direktyvoje nustatytų kitų sankcijų ar tvarkos, valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikomų už nacionalinių nuostatų, priimtų remiantis šia direktyva, pažeidimus ir imasi visų būtinų priemonių jų įgyvendinimui užtikrinti. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos, nediskriminuojančios ir atgrasančios. Valstybės narės informuoja Komisiją apie tokias nuostatas ne vėliau kaip iki 36 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nurodytos dienos ir nedelsiant praneša apie bet kokius vėlesnius pakeitimus, kurie turi įtakos toms nuostatomis.

X SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

31 straipsnis

Priedų adaptavimas

1. Priemonės, kuriomis siekiama iš dalies pakeisti neesminės šios direktyvos nuostatas pritaikant priedus prie mokslinės ir techninės pažangos, patvirtinamos taikant 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Dėl neišvengiamų skubos priežasčių Komisija gali taikyti 32 straipsnio 4 dalyje nurodytą skubos procedūrą.

2. Jei priedų pritaikomosios pataisos susijusios su sveikata ir saugos sąlygomis arba profesiniais gebėjimais, Komisija užtikrina, kad prieš jas priimančią būtų konsultuojamasi su socialiniais partneriais.

32 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas Direktyvos 96/48/EB 21 straipsniu.

2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

3. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.

4. Jeigu daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1, 2, 4 ir 6 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnį.

33 straipsnis

Ataskaita

Remdamasi šia direktyva, agentūra įvertina traukinių mašinistų sertifikavimo raidą. Ne vėliau kaip per ketverius metus nuo registrų pagrindinių kriterijų patvirtinimo, kaip numatyta 22 straipsnio 4 dalyje, agentūra pateikia Komisijai ataskaitą, kurioje prireikus nurodo, kaip pagerinti sistemą šiais klausimais:

- a) pažymėjimų ir sertifikatų išdavimo tvarka;
- b) mokymo centrų ir egzaminuotųjų akreditavimas;
- c) kompetentingų institucijų įgyvendinama kokybės sistema;
- d) sertifikatų abipusis pripažinimas;
- e) IV, V ir VI prieduose nurodytų mokymo reikalavimų atitikimas rinkos struktūrai ir 4 straipsnio 2 dalies a punkte minėtoms kategorijoms;
- f) registrų tarpusavio ryšys ir mobilumas darbo rinkoje.

Be to, šioje ataskaitoje agentūra tam tikrais atvejais gali rekomenduoti priemones, susijusias su pareiškėjų, prašančių išduoti suderintą sertifikatą, profesinių žinių apie riedmenis ir atitinkamą infrastruktūrą teoriniu ir praktiniu tikrinimu.

Vadovaudamasi šiomis rekomendacijomis Komisija imasi atitinkamų priemonių ir prireikus siūlo šios direktyvos pakeitimus.

34 straipsnis

Integroscheminių kortelių naudojimas

Iki 2012 m. gruodžio 4 d. agentūra išnagrinėja galimybę naudoti integroscheminę kortelę, apimančią 4 straipsnyje nurodytą pažymėjimą ir sertifikatą, ir parengia ekonominės naudos analizę.

Priemonės, kuriomis siekiama iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas ir kurios yra susijusios su techninėmis ir funkcinėmis tokios integroscheminės kortelės specifikacijomis, patvirtinamos remiantis agentūros parengtu projektu taikant 32 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

Jei įdiegiant integroscheminę kortelę nebūtina atlikti šios direktyvos ar jos priedų pakeitimų, integroscheminės kortelės specifikacijos patvirtinamos taikant 32 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

35 straipsnis

Bendradarbiavimas

Valstybės narės padeda viena kitai įgyvendinti šią direktyvą. Kompetentingos institucijos bendradarbiauja šiuo įgyvendinimo etapu.

Agentūra padeda šiame bendradarbiavime ir organizuoja atitinkamus susitikimus su kompetentingų institucijų atstovais.

36 straipsnis

Įgyvendinimas

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie yra būtini, kad būtų laikomasi šios direktyvos, ne vėliau kaip iki 2009 m. gruodžio 4 d. Jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų, kurias jos priima šios direktyvos taikymo srityje, tekstus. Apie tai Komisija praneša kitoms valstybėms narėms.

3. Šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę ir įgyvendinimo pareigos netaikomos Kipriui ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

37 straipsnis

Laipsniško įgyvendinimo ir pereinamasis laikotarpiai

Ši direktyva laipsniškai įgyvendinama toliau nurodyta tvarka:

1. 22 straipsnyje numatyti registrai sukuriami per dvejus metus nuo 22 straipsnio 4 dalyje numatytų registrų pagrindinių rodiklių patvirtinimo.
2. a) Per dvejus metus nuo 22 straipsnio 4 dalyje numatytų registrų pagrindinių rodiklių patvirtinimo sertifikatai ar pažymėjimai laikantis šios direktyvos išduodami mašinistams, teikiantiems tarpvalstybines paslaugas, kabotazo paslaugas ar krovinių vežimo paslaugas kitoje valstybėje narėje arba dirbantiems bent dvejose valstybėse narėse, nepažeidžiant 3 punkto nuostatų.

Nuo tos pačios datos visi traukinių mašinistai, teikiantys pirmiau minėtas paslaugas, įskaitant pažymėjimų ar sertifikatų pagal šią direktyvą dar neturinčius mašinistus, yra periodiškai tikrinami, kaip numatyta 16 straipsnyje.

- b) Per dvejus metus nuo 1 punkte numatytų registrų sukūrimo visi nauji pažymėjimai ir sertifikatai išduodami laikantis šios direktyvos, nepažeidžiant 3 punkto nuostatų.
- c) Per septynerius metus nuo 1 punkte numatytų registrų sukūrimo visi mašinistai privalo gauti pažymėjimus ir sertifikatus pagal šią direktyvą. Juos išduodančios institucijos atsižvelgia į kiekvieno mašinisto jau įgytą visą profesinę kompetenciją taip, kad dėl šio reikalavimo nesusidarytų nebūtina administracinė ir finansinė našta. Anksčiau mašinistui suteiktos teisės valdyti turi būti kiek įmanoma išsaugotos. Nepaisant to, pažymėjimus ir sertifikatus išduodančios įstaigos gali nuspręsti, kad būtina papildomai patikrinti ir (arba) mokyti atitinkamai atskirus mašinistus ar mašinistų grupes, kad jie galėtų gauti pažymėjimus ir (arba) sertifikatus pagal šią direktyvą.
3. Mašinistai, kuriems leidžiama valdyti pagal nuostatas, taikytas prieš pradėdant taikyti šios direktyvos nuostatas pagal 2 punkto a arba b papunkčius, remdamiesi jiems suteiktomis teisėmis gali toliau vykdyti savo profesinę veiklą, netaikant šios direktyvos nuostatų, ne ilgiau kaip septynerius metus nuo 1 punkte numatytų registrų sukūrimo.

Mokinių, pradėjusių mokytis pagal patvirtintą lavinimo ir mokymo programą arba patvirtintą mokymo kursą prieš pradėdant taikyti 2 punkto a arba b papunktį, atveju valstybės narės gali išduoti pažymėjimus tokiems mokiniams pagal esamas nacionalines nuostatas.

Šiame punkte minėtiems mašinistams ir mokiniams kompetentinga institucija arba susijusios institucijos išskirtiniais atvejais gali leisti netaikyti II priede nurodytų medicininių reikalavimų. Taikant tokią išimtį išduoto pažymėjimo galiojimas ribojamas atitinkamų valstybių narių teritorija.

4. Kompetentingos institucijos, geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad pažymėjimų ir sertifikatų pagal šią direktyvą neturintiems mašinistams bus laipsniškai taikomi periodiniai tikrinimai, atitinkantys numatytuosius 16 straipsnyje.
5. Jei valstybė narė pageidauja, Komisija prašo agentūros, pasikonsultavus su ta valstybe narė, atlikti šios direktyvos nuostatų taikymo traukinių mašinistams, vykdančiams veiklą tik tos valstybės narės teritorijoje, ekonominės naudos analizę. Ekonominės naudos analizė apima 10 metų laikotarpį. Ekonominės naudos analizė pateikiama Komisijai per dvejus metus nuo 1 punkte numatytų registrų sukūrimo.

Šiai ekonominės naudos analizei parodžius, kad šios direktyvos nuostatų taikymo tokiems traukinių mašinistams išlaidos viršija gaunamą naudą, per šešis mėnesius nuo šios ekonominės naudos analizės rezultatų pateikimo Komisija pagal 32 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą priima sprendimą. Ji gali nuspręsti, kad šio straipsnio 2 punkto b ir c papunkčių nuostatos atitinkamos valstybės narės teritorijoje tokiems mašinistams neprivalo būti taikomos iki 10 metų laikotarpiu.

Ne vėliau kaip likus 24 mėnesiams iki laikino atleidimo nuo nuostatų taikymo laikotarpio pabaigos Komisija, atsižvelgdama į atitinkamus geležinkelio transporto sektoriaus pokyčius atitinkamoje valstybėje narėje, pagal 32 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą gali paprašyti agentūros atlikti kitą ekonominės naudos analizę, kurią pastaroji turi pateikti Komisijai ne vėliau kaip likus 12 mėnesių iki šio laikino atleidimo nuo nuostatų taikymo laikotarpio pabaigos. Komisija sprendimą priima šio punkto antroje pastraipoje aprašyta tvarka.

38 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja kitą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

39 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2007 m. spalio 23 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. LOBO ANTUNES

I PRIEDAS

BENDRIJOS PAŽYMĖJIMO IR SUDERINTO PAPILDOMO SERTIFIKATO PAVYZDYS

1. PAŽYMĖJIMO POŽYMAI

Traukinio mašinisto pažymėjimo fizinės savybės privalo atitikti ISO 7810 ir ISO 7816–1 standartus.

Kortelė turi būti pagaminta iš polikarbonato.

Vairavimo pažymėjimų požymių atitikties tarptautiniams standartams patikrinimo metodai atitinka ISO 10373 standartą.

2. PAŽYMĖJIMO TURINYS

Pažymėjimo averse turi būti:

- a) žodžiai „Traukinio mašinisto pažymėjimas“, parašyti didžiosiomis raidėmis pažymėjimą išdavusios valstybės narės kalba ar kalbomis;
- b) pažymėjimą išdavusios valstybės narės pavadinimas;
- c) pažymėjimą išdavusios valstybės narės skiriamasis ženklas, atitinkantis valstybės ISO 3166 kodą, atspausdintas neigatyvu mėlyname stačiakampyje ir apsuptas 12 geltonų žvaigždučių ratu;
- d) konkreti išduotame pažymėjime pateikta informacija, numeruojama taip:
 - i) pažymėjimo turėtojo pavardė;
 - ii) kitas (-i) pažymėjimo turėtojo vardas (-ai);
 - iii) pažymėjimo turėtojo gimimo data ir vieta;
 - iv) — pažymėjimo išdavimo data,
— pažymėjimo galiojimo terminas,
— pažymėjimą išdavusios institucijos pavadinimas,
— darbdavio darbuotojui suteiktas identifikavimo numeris (neprivaloma);
 - v) pažymėjimo numeris, užtikrinantis galimybę susipažinti su nacionalinio registro duomenimis;
 - vi) pažymėjimo turėtojo nuotrauka;
 - vii) pažymėjimo turėtojo parašas;
 - viii) pažymėjimo turėtojo nuolatinė gyvenamoji vieta arba pašto adresas (neprivaloma);
- e) žodžiai „Europos Bendrijų pavyzdys“ pažymėjimą išdavusios valstybės narės kalba ar kalbomis ir žodžiai „Traukinio mašinisto pažymėjimas“ kitomis Bendrijos kalbomis, atspausdinti geltonai ir sudarantys pažymėjimo foną;
- f) etaloninės spalvos:
 - mėlyna: Pantone Reflex blue,
 - geltona: Pantone yellow;

- g) papildoma informacija arba medicininiai naudojimo apribojimai, kuriuos kompetentinga institucija nustato pagal II priedą, nurodomi kodais.

Kodus nustato Komisija pagal 32 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, remdamasi agentūros rekomendacija.

3. SERTIFIKATAS

Sertifikate turi būti:

- a) sertifikato turėtojo pavardė;
- b) kitas (-i) sertifikato turėtojo vardas (-ai);
- c) sertifikato turėtojo gimimo data ir vieta;
- d) — sertifikato išdavimo data;
 - sertifikato galiojimo terminas,
 - sertifikatą išdavusios institucijos pavadinimas,
 - darbdavio darbuotojui suteiktas identifikavimo numeris (neprivaloma);
- e) pažymėjimo numeris, užtikrinantis galimybę susipažinti su nacionalinio registro duomenimis;
- f) sertifikato turėtojo nuotrauka;
- g) sertifikato turėtojo parašas;
- h) sertifikato turėtojo nuolatinė gyvenamoji vieta arba pašto adresas (neprivaloma);
- i) geležinkelio įmonės ar infrastruktūros valdytojo, kurio pavedimu mašinistas gali valdyti traukinius, pavadinimas ir adresas;
- j) traukinių, kuriuos gali valdyti sertifikato turėtojas, kategorija;
- k) riedmenų, kuriuos sertifikato turėtojas gali valdyti, tipas ar tipai;
- l) infrastruktūros, kur sertifikato turėtojas gali valdyti;
- m) papildoma informacija arba apribojimai;
- n) kalbų mokėjimas.

4. BŪTINIAUSI NACIONALINIŲ REGISTRŲ DUOMENYS

- a) Duomenys apie pažymėjimą:

visi pažymėjime nurodomi duomenys ir duomenys, susiję su 11 ir 16 straipsniuose nustatytais tikrinimo reikalavimais.

- b) Duomenys apie sertifikatą:

visi sertifikate nurodomi duomenys ir duomenys, susiję su 12, 13 ir 16 straipsniuose nustatytais tikrinimo reikalavimais.

II PRIEDAS

MEDICININIAI REIKALAVIMAI

1. BENDRIEJI REIKALAVIMAI

1.1. Mašinistai negali turėti sveikatos sutrikimų arba vartoti vaistus ar medžiagas, kurios galėtų sukelti:

- staigų sąmonės praradimą,
- atidumo ir susikaupimo sumažėjimą,
- staigų nepajėgumą dirbti,
- pusiausvyros ar koordinacijos praradimą,
- žymų judrumo sumažėjimą.

1.2. Regėjimas

Turi būti laikomasi šių su regėjimu susijusių reikalavimų:

- regėjimo į tolį aštrumas, su pagalba ar be jos: 1,0; blogiau matančios akies – mažiausiai 0,5,
- korekciniams lęšiams taikomi maksimumai: + 5 (toliaregystė)/-8 (trumparegystė). Išimtis galima daryti ypatingais atvejais, gavus akių ligų specialisto išvadą. Šiuo atveju sprendimą priima gydytojas,
- regėjimas trumpu ir vidutiniu atstumu: pakankama, su pagalba ar be jos,
- leidžiama naudoti kontaktinius lęšius ar akinius, jei regėjimą periodiškai tikrina specialistas,
- normalus spalvų jutimas: naudojamas pripažintas testas, pavyzdžiui, Išiharos testas, ir prireikus kitas pripažintas testas;
- regos laukas: visas,
- abiakis regėjimas: efektyvus; to nereikalaujama, jei asmuo adaptuojasi pakankamai ir turi pakankamai kompensavimo patirties. Tik jeigu asmuo prarado abiakį regėjimą jau pradėjęs darbą,
- abiakis regėjimas: efektyvus,
- spalvų signalų atpažinimas: testas grindžiamas atskirų spalvų atpažinimu, o ne reliatyviais skirtumais,
- kontrastų jutimas: geras,
- progresuojančių akių ligų nėra,
- lęšių implantai, atliktos keratotomijos ir keratektomijos operacijos leistinos tik tuomet, jei kasmet arba gydytojo nustatytais laikotarpiais tikrinamas operacijų poveikis akims,
- atsparumas akinimui,
- draudžiama naudoti spalvotus kontaktinius lęšius ir fotochrominius lęšius. Leidžiama naudoti lęšius su UV filtru.

1.3. Reikalavimai klausai ir kalbėjimui

Pakankama, audiograma patvirtinta klausa, t. y.:

- pakankama klausa kalbėtis telefonu ir gebėjimas išgirsti pavojaus signalus bei radijo pranešimus.

Orientacinės reikšmės yra šios:

- klausos sutrikimo laipsnis neturi viršyti 40 dB, esant 500 ir 1 000 Hz dažniui,
- tos ausies, kurioje oro laidumas garsui yra blogesnis, klausos sutrikimo laipsnis neturi viršyti 45 dB, esant 2 000 Hz dažniui,
- neturi būti jokių vestibuliarinės sistemos anomalijų,
- neleistini jokie lėtiniai kalbos sutrikimai (dėl būtinybės garsiai ir aiškiai perduoti pranešimus),
- ypatingais atvejais leidžiama naudoti klausos aparatus.

1.4. Nėštumas

Nustačius blogą toleravimą ar patologinę būklę, nėštumas turi būti laikomas priežastimi laikinai nušalinti mašinistę nuo pareigų. Turi būti taikomos nėsčioms mašinistėms apsaugą teikiančios teisės normos.

2. PRIEŠ PRIIMANT Į DARBĄ ATLIKTINI BŪTINIAUSI PATIKRINIMAI

2.1. Sveikatos patikrinimai

- bendras sveikatos patikrinimas,
- sensorinių funkcijų patikrinimas (regėjimas, klausa, spalvų jutimas),
- kraujo ar šlapimo tyrimai, įskaitant tyrimą dėl cukrinio diabeto, kiek tai būtina siekiant įvertinti fizinę kandidato būklę,
- elektrokardiograma (EKG) ramybės būsenoje,
- patikrinimai dėl psichotropinių medžiagų, pavyzdžiui, neteisėtų narkotinių medžiagų ar psichotropinių medikamentų vartojimo, piktnaudžiavimo alkoholiu, jei dėl to kyla abejonių dėl tinkamumo darbui,
- kognityviniai sugebėjimai: dėmesys ir susikaupimas; atmintis; gebėjimas suvokti; gebėjimas samprotauti,
- komunikabilumas,
- psichomotorika: reakcijos greitis, rankų judesių koordinacija.

2.2. Profesiniai psichologiniai tyrimai

Profesinių psichologinių tyrimų tikslas yra padėti priimant į darbą ir valdyti personalą. Nustatant psichologinio įvertinimo turinį, tyrimo metu turi būti įvertinta ar kandidatas į mašinistus neturi nustatytų profesinių psichologinių trūkumų, pirmiausia tinkamumo atlikti darbą ar kitų svarbių asmenybės savybių trūkumų, kurie galėtų kliudyti saugiai vykdyti pareigas.

3. PERIODINIAI DARBUOTOJŲ SVEIKATOS PATIKRINIMAI

3.1. Dažnumas

Sveikatos patikrinimai (fizinė parengtis) turi būti atliekami ne rečiau kaip kas treji metai, jei asmuo yra jaunesnis nei 55 metų, o vėliau – kasmet.

Be to, pagal šios direktyvos 20 straipsnį akredituotas arba pripažintas gydytojas turi dažniau skirti sveikatos patikrinimus, jei to reikia dėl personalo nario sveikatos.

Nepažeidžiant 16 straipsnio 1 dalies, atitinkamas sveikatos patikrinimas turi būti atliktas, jei yra pagrindas abejoti, kad pažymėjimo ar sertifikato turėtojas nebeatitinka II priedo 1 punkte numatytų medicininių reikalavimų.

Fizinė parengtis turi būti tikrinama reguliariai ir po kiekvieno nelaimingo atsitikimo darbe, taip pat po nebuvimo darbe dėl nelaimingo atsitikimo, per kurį nukentėjo asmenys. Pagal šios direktyvos 20 straipsnį akredituotas arba pripažintas gydytojas gali nuspręsti atlikti papildomus sveikatos patikrinimus, pirmiausia po ne mažiau kaip 30 dienų nedarbingumo atostogų. Darbdavys turi paprašyti pagal šios direktyvos 20 straipsnį akredituoto arba pripažinto gydytojo patikrinti mašinisto fizinę parengtį, jei darbdavys turėjo nušalinti mašinistą nuo pareigų saugos sumetimais.

3.2. Būtiniausi periodinio sveikatos patikrinimo reikalavimai

Jei mašinistas atitinka visus patikrinimo prieš priimant į darbą kriterijus, periodiniai patikrinimai privalo apimti bent:

- bendrą sveikatos patikrinimą,
- sensorinių funkcijų patikrą (regėjimas, klausa, spalvų jutimas),
- kraujo arba šlapimo tyrimus, siekiant nustatyti, ar asmuo neserga cukriniu diabetu ir kitomis ligomis, kaip nurodyta atlikus klinikinius tyrimus,
- narkotinių medžiagų naudojimo tyrimus, jei yra klinikinių indikacijų.

Vyresniems nei 40 metų traukinių mašinistams taip pat būtina atlikti EKG ilsintis.

*III PRIEDAS***MOKYMO METODAS**

Turi būti gera teorinio mokymo (seminarai ir demonstraciniai užsiėmimai) ir praktinio mokymo (mokymas darbo vietoje, lokomotyvo valdymas prižiūrint ir be priežiūros mokymo tikslais uždarytuose geležinkelių ruožuose) pusiausvyra.

Mokymas naudojant kompiuterį yra tinkamas individualiai mokantis eksploataavimo taisyklių, signalizacijos situacijų ir t. t.

Simuliatorių naudoti neprivaloma, tačiau tai gali būti naudinga veiksmingai mokant mašinistus. Juos ypač naudinga naudoti mokant dirbti neįprastomis darbo sąlygomis ar mokant retai taikomų taisyklių. Ypatingas jų privalumas yra tai, kad jie sudaro galimybę įgauti tokių praktinių įgūdžių, kurių negalima išmokyti realiomis sąlygomis. Iš esmės, turi būti naudojami naujausios kartos simuliatoriai.

Susipažįstant su kelių atkarpomis pirmenybė turi būti teikiama tokiam apmokymui, kai vienas mašinistas lydi kitą mašinistą visą maršrutą atitinkamą kelionių skaičių dieną ir naktį. Greta kitų metodų, kaip alternatyvus mokymo metodas, gali būti naudojami kelio vaizdo matomo iš mašinisto kabinos įrašai.

IV PRIEDAS

BENDROS PROFESINĖS ŽINIOS IR SU PAŽYMĖJIMU SUSIJĘ REIKALAVIMAI

Bendro pobūdžio mokymo tikslai yra tokie:

- įgyti teorinių ir praktinių žinių apie geležinkelių technologijas, įskaitant saugos principus ir eksploataavimo taisyklių koncepciją,
- įgyti teorinių ir praktinių žinių apie su geležinkelių eksploatacija susijusią riziką ir įvairias rizikos valdymo priemones,
- įgyti teorinių ir praktinių žinių apie vieną ar daugiau riedmenų valdymo būdų ir jų principų,
- įgyti teorinių ir praktinių žinių apie traukinius, jų sandarą ir techninius reikalavimus, taikomus traukos priemonėms, prekiniams ir keleiviniams vagonams bei kitų rūšių riedmenims.

Mašinistas privalo visų pirma:

- suvokti konkrečius mašinistui keliamus profesinius reikalavimus, savo profesijos svarbą, profesinius ir asmeninius poreikius (ilga darbo trukmė, buvimas toli nuo namų ir t. t.),
 - laikytis personalo saugos taisyklių,
 - pažinti riedmenis,
 - žinoti ir tiksliai taikyti darbo metodus,
 - pažinti norminius ir taikomus dokumentus (procedūrų ir geležinkelių linijų instrukcijas, nustatytas TSS posistemėje „Eksploatavimas“, mašinisto instrukciją, stabdymo instrukciją ir t. t.),
 - mokėti saugiai elgtis saugos požiūriu ypač svarbiose situacijose,
 - gebėti nustatyti procedūras, taikytinas geležinkelių transporto eismo įvykių, kurių metu nukentėjo žmonės, atveju,
 - skirti rizikos veiksnius, bendrai susijusius su geležinkelių eksploatavimu,
 - žinoti eismo saugos principus,
 - taikyti pagrindinius elektrotechnikos principus.
-

V PRIEDAS

PROFESINĖS ŽINIOS APIE RIEDMENIS IR SU SERTIFIKATU SUSIJĘ REIKALAVIMAI

Baigęs specialų mokymo kursą apie riedmenis, mašinistas privalo gebėti tinkamai vykdyti toliau nurodytas užduotis.

1. BANDYMAI IR PATIKRINIMAI PRIEŠ IŠVYKSTANT

Mašinistas privalo gebėti:

- surinkti dokumentus ir būtiną įrangą,
- patikrinti traukos priemonės galingumą,
- patikrinti traukos priemonėje esančiuose dokumentuose įrašytą informaciją,
- atlikdamas nustatytus bandymus ir testus įsitikinti, kad traukos priemonė gali užtikrinti reikiamą traukos jėgą ir kad saugos įranga veikia,
- perduodamas lokomotyvą ar pradėdamas kelionę, patikrinti, ar yra ir ar veikia privaloma apsaugos ir saugos įranga;
- atlikti einamosios prevencinės techninės priežiūros veiksmus.

2. ŽINIOS APIE RIEDMENIS

Kad galėtų valdyti lokomotyvą, mašinistai privalo žinoti visus valdymo įtaisus ir indikatorius, kuriais gali naudotis, pirmiausia tuos, kurie yra susiję su:

- traukos sistema,
- stabdžių sistema,
- eismo saugą užtikrinančiomis priemonėmis.

Kad galėtų nustatyti riedmenų gedimus, pranešti apie juos ir nustatyti, kaip juos pašalinti bei kai kuriais atvejais imtis atitinkamų veiksmų, mašinistai turi išmanyti:

- mechanines struktūras,
- pakabų konstrukcijų ir sankabos įrangą,
- važiuoklės mechanizmą,
- saugos įrangą,
- degalų bakus, degalų tiekimo sistemą, dujų išmetimo įrangą,
- riedmenų vidinį ir išorinį ženklavinimą, pirmiausia vežant pavojingus krovinius naudojamus simbolius,
- kelionės registravimo sistemas,
- elektros ir pneumatines sistemas,
- srovės surinkimo ir aukštos įtampos sistemas,
- ryšių priemones (radijo ryšį tarp traukinio ir dispečerio ir t. t.),
- kelionių organizavimą,

- konstrukcines riedmenų dalis, jų paskirtį ir specifinius vagonų įrengimus, pirmiausia traukinio stabdymo sistemą, kai stabdoma išleidžiant orą iš pagrindinės stabdymo vamzdžių sistemos,
- stabdžių sistemą,
- specifines traukos priemonių dalis,
- traukos grandinę, variklius ir pavaras.

3. STABDŽIŲ PATIKRINIMAI

Mašinistai privalo gebėti:

- prieš išvykimą patikrinti ir apskaičiuoti, ar traukinio stabdymo galingumas atitinka stabdžių galingumą, numatytą tai geležinkelių linijai ir nurodytą bėginės transporto priemonės dokumentuose,
- patikrinti, ar veikia įvairūs traukos priemonės ir traukinio stabdžių sistemos komponentai, prireikūs ir paleidimo metu, ir važiuojant.

4. VALDYMO BŪDAS IR TRAUKINIO DIDŽIAUSIAS LEISTINAS GREITIS, ATSIŽVELGIANT Į GELEŽINKELIŲ LINIJOS SAVYBES

Mašinistai privalo gebėti:

- atsižvelgti į jiems prieš išvykimą pateiktą informaciją,
- nustatyti važiavimo būdą ir traukinio didžiausią leistiną greitį naudodami kintamuosius dydžius, pavyzdžiui, greičio apribojimus, oro sąlygas ar bet kokius signalizacijos pakeitimus.

5. TRAUKINIO VALDYMAS NEGADINANT ĮRANGOS AR BĖGINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ

Mašinistai privalo gebėti:

- naudoti visas turimas valdymo priemones, laikydamiesi galiojančių reikalavimų,
- užvesti traukinį atsižvelgdami į sukibimo ir galingumo apribojimus,
- naudoti stabdžius greičiui mažinti ir traukiniui sustabdyti tausodami riedmenis ir įrangą.

6. GEDIMAI

Mašinistai privalo:

- gebėti pastebėti neįprastus reiškinius, susijusius su traukinio veikimu,
- gebėti apžiūrėti traukinį ir nustatyti gedimų požymius, juos skirti ir reaguoti atsižvelgdami į jų santykinę svarbą bei bandyti juos pataisyti, visada teikdami pirmenybę geležinkelių transporto eismo ir žmonių saugai,
- žinoti turimas apsaugos ir ryšių priemones.

7. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ĮVYKIAI, GAISRAI IR ĮVYKIAI, KURIŲ METU NUKENČIA ŽMONĖS

Mašinistai privalo:

- įvykus geležinkelių transporto eismo įvykiui, kurio metu nukenčia traukinyje esantys žmonės, gebėti imtis traukinio apsaugos priemonių ir pakviesti pagalbą,
- gebėti nustatyti, ar traukiniu vežami pavojingi kroviniai ir juos rasti pagal traukinio dokumentus ir vagonų sąrašą,
- žinoti avarinės situacijos atveju taikytinas traukinio evakuacijos procedūras.

8. SĄLYGOS, KURIOMS ESANT LEIDŽIAMA VAŽIUOTI TOLIAU PO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ĮVYKIO, KURIO METU APGADINAMI RIEDMENYS

Po geležinkelių transporto eismo įvykio mašinistai turi gebėti įvertinti, ar bėginė transporto priemonė gali toliau važiuoti ir kokiomis sąlygomis, kad apie tokias sąlygas galėtų kuo greičiau pranešti infrastruktūros valdytojui.

Mašinistai turi gebėti nustatyti, ar reikalingas ekspertų įvertinimas prieš traukiniui pradedant toliau važiuoti.

9. TRAUKINIO STOVĖJIMO UŽTIKRINIMAS

Mašinistai privalo gebėti imtis priemonių, užtikrinančių, kad traukinys ar jo dalys netikėtai neįsijungtų ar nepajudėtų, net ir sudėtingiausiomis sąlygomis.

Be to, mašinistai turi išmanyti priemones, kuriomis galima sustabdyti traukinį ar jo dalį, jei jis netikėtai pradėjo judėti.

VI PRIEDAS

PROFESINĖS ŽINIOS APIE INFRASTRUKTŪRĄ IR SU SERTIFIKATU SUSIJĘ REIKALAVIMAI

Su infrastruktūra susiję klausimai

1. STABDŽIŲ PATIKRINIMAS

Mašinistai turi gebėti prieš išvykimą patikrinti ir apskaičiuoti, ar traukinio stabdžių galingumas atitinka stabdžių galinumą, numatytą tai geležinkelių linijai ir nurodytą bėginės transporto priemonės dokumentuose.

2. VALDYMO BŪDAS IR DIDŽIAUSIAS TRAUKINIO GREITIS, ATSIŽVELGIANT Į GELEŽINKELIŲ LINIJOS SAVYBES

Mašinistai privalo gebėti:

- atsižvelgti į jiems pateiktą informaciją, pavyzdžiui, greičio ribojimus arba signalizacijos pakeitimus,
- nustatyti valdymo būdą ir traukinio didžiausią leistiną greitį, remdamiesi geležinkelių linijos savybėmis.

3. ŽINIOS APIE GELEŽINKELIŲ LINIJĄ

Mašinistai turi gebėti numatyti problemas ir tinkamai reaguoti, laikydamiesi saugos ir kitų reikalavimų, pavyzdžiui, punktualumo ir ekonominio naudingumo. Todėl jie turi gerai žinoti geležinkelių linijas ir jų maršrute esančią įrangą bei prireikus žinoti sutartus atsarginius maršrutus.

Svarbūs šie aspektai:

- eksploataavimo sąlygos (bėgių keitimas, eismas viena kryptimi ir t. t.),
- maršruto patikrinimas ir susipažinimas su atitinkamais dokumentais,
- naudotinių bėgių numatomam valdymo būdui nustatymas,
- taikomos eismo taisyklės ir signalizavimo sistemos reikšmės,
- valdymo režimas,
- blokavimo sistema ir su ja susijusios taisyklės,
- stočių pavadinimai, vieta bei atstumo iki jų bei blokapatų įvertinimas, siekiant numatyti tinkamą važiavimo būdą,
- signalizavimas apie skirtingų valdymo arba energijos tiekimo sistemų keitimą,
- skirtingų kategorijų traukinių greičio apribojimai,
- topografiniai duomenys,
- specialios stabdymo sąlygos, pavyzdžiui, taikomos geležinkelių linijoms, kuriose pasitaiko didelių nuokalnių,
- valdymo ypatumai: specialūs signalai, ženklai, išvykimo sąlygos ir t. t.

4. SAUGOS REIKALAVIMAI

Mašinistai privalo gebėti:

- užvesti traukinius, tik jei yra įvykdytos visos privalomos sąlygos (tvarkaraštis, įsakymas išvykti arba išvykimo signalas, signalų naudojimas (jei privaloma) ir t. t.),
- stebėti signalus šalia bėgių ir kabinoje, nedelsiant juos teisingai suprasti ir elgtis, kaip nurodyta tokio signalo atveju,
- saugiai važiuoti traukiniu atsižvelgiant į specialų valdymo režimą: gavęs nurodymą, važiuoti specialiu režimu, laikinai laikytis greičio apribojimų, važiuoti priešinga kryptimi, pavojaus atveju nepaisyti signalų, manevruoti, keisti kryptį, važiuoti statybų teritorijomis ir t. t.,
- stoti pagal tvarkaraštį numatytose arba papildomose stotelėse ir, jei būtina, imtis papildomų veiksmų, susijusių su paslaugų teikimu keleiviams traukiniui stovint, pavyzdžiui, atidaryti ir uždaryti duris.

5. TRAUKINIO VALDYMAS

Mašinistai privalo:

- bet kuriuo metu žinoti, kurioje geležinkelių linijos vietoje yra traukinys,
- gebėti naudoti stabdžius greičiui mažinti ir traukiniui sustabdyti, tausodami riedmenis ir įrangą,
- gebėti koreguoti traukinio eigą laikydamiesi tvarkaraščio ir nurodymų taupyti energiją, atsižvelgdami į traukos priemonės, traukinio, geležinkelių linijos ir aplinkos savybes.

6. GEDIMAI

Mašinistai privalo gebėti:

- būti dėmesingi, pastebėti neįprastus įvykius, susijusius su infrastruktūra bei aplinka, kiek tai įmanoma valdant traukinį: signalus, bėgius, energijos tiekimą, pervažas, bėgių aplinką, kitą eismą,
- žinoti konkretų atstumą iki aiškių kliūčių,
- kuo greičiau pranešti infrastruktūros valdytojui apie pastebėto gedimo vietą ir pobūdį ir įsitikinti, ar informacija buvo teisingai suprasta,
- atsižvelgti į infrastruktūrą, užtikrinti arba pasirūpinti eismo ir žmonių sauga kiekvieną kartą, kai būtina.

7. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO EISMO ĮVYKIAI, GAISRAI IR ĮVYKIAI, KURIŲ METU NUKENČIA ŽMONĖS

Mašinistai privalo gebėti:

- įvykus geležinkelių transporto eismo įvykiui, kurio metu nukenčia žmonės, imtis traukinio apsaugos priemonių ir pakviesti pagalbą,
- kilus gaisrui, nustatyti, kur sustabdyti traukinį ir prirėkus padėti keleiviams evakuotis,
- kuo greičiau perduoti visą būtiną informaciją apie gaisrą, jei mašinistas pats savo jėgomis negali jo užgesinti,
- kuo greičiau pranešti apie šias sąlygas infrastruktūros valdytojui,
- įvertinti, ar bėginė transporto priemonė gali toliau judėti tokia infrastruktūra ir kokiomis sąlygomis tai gali būti daroma.

8. KALBOS MOKĖJIMO PATIKRINIMAI

Mašinistai, kurie turi bendrauti su infrastruktūros valdytoju saugos požiūriu itin svarbiais klausimais, turi turėti atitinkamo infrastruktūros valdytojo nurodytos kalbos įgūdžių. Jie turi taip mokėti kalbą, kad galėtų aktyviai ir veiksmingai bendrauti įprasto darbo, sudėtingų bei avarinių situacijų metu.

Jie taip pat turi gebėti naudoti pranešimus ir bendravimo būdus, nurodytus „Eksplotavimo“ TSS. Mašinistų kalbos mokėjimas turi atitikti 3 lygį pagal šią lentelę:

Kalbos ir bendravimo įgūdžių lygis

Kalbos mokėjimas žodžiu gali būti penkių lygių:

Lygis	Aprašymas
5	— gali pritaikyti kalbėjimo būdą bendraudamas su bet kuriuo pašnekovu — gali pateikti nuomonę — gali tartis — gali įtikinėti — gali patarti
4	— gali bendrauti visiškai nenumatytose situacijose — gali daryti prielaidas — gali pareikšti argumentuotą nuomonę
3	— gali bendrauti praktinėse situacijose, kuriose yra nenumatytų aplinkybių — gali apibūdinti — gali palaikyti paprastą pokalbį
2	— gali bendrauti paprastose praktinėse situacijose — gali užduoti klausimus — gali atsakyti į klausimus
1	— gali kalbėti naudodamas išsimintus sakinius

VII PRIEDAS

EGZAMINŲ DAŽNUMAS

Periodiniai patikrinimai vykdomi ne rečiau, kaip nurodyta toliau:

- a) kalbos žinios (tik tiems, kuriems kalba nėra gimtoji): kas treji metai arba po ilgesnės nei vienerių metų pertraukos;
 - b) žinios apie infrastruktūrą (įskaitant žinias apie maršrutus ir valdymo taisykles): kas treji metai arba ilgiau nei vienerius metus nevažinėjus atitinkamu maršrutu;
 - c) žinios apie geležinkelių riedmenis: kas treji metai.
-