

Dziennik Urzędowy L 315

Unii Europejskiej

Wydanie polskie

Legislacja

Tom 50

3 grudnia 2007

Spis treści

I Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 ... 1
- ★ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym 14
- ★ Rozporządzenie (WE) nr 1372/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 577/98 w sprawie organizacji badania prób losowych dotyczącego siły roboczej we Wspólnocie ⁽¹⁾ 42

DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej 44
- ★ Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty 51

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

Cena: 18 EUR



Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 października 2007 r.

dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i 89,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 16 Traktatu potwierdza miejsce, jakie usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym zajmują wśród wspólnych wartości Unii.
- (2) Artykuł 86 ust. 2 Traktatu stanowi, że przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym podlegają normom Traktatu, zwłaszcza regułom konkurencji, w granicach, w jakich stosowanie tych reguł nie stanowi prawnej lub faktycznej przeszkody w wykonywaniu zadań powierzonych tym przedsiębiorstwom.

(3) Artykuł 73 Traktatu stanowi przepis szczególny w stosunku do art. 86 ust. 2. Określa on zasady mające zastosowanie do rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych w sektorze transportu lądowego.

(4) Do głównych celów określonych w Białej księdze Komisji z dnia 12 września 2001 r. zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego lub poprzez zapewnienie szczególnych warunków taryfowych dla niektórych grup pasażerów, takich jak emeryci, oraz usunięcie mogących powodować znaczne zakłócenia konkurencji dysproporcji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi z różnych państw członkowskich.

(5) Obecnie liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, które są konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Aby zapewnić świadczenie tych usług, właściwe organy państw członkowskich muszą mieć możliwość podejmowania odpowiednich działań. Wśród mechanizmów, z których mogą korzystać, aby zapewnić świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, są m.in.: przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne wyłącznych praw, przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne rekompensaty finansowej oraz określanie ogólnych zasad w zakresie prowadzenia transportu publicznego, mających zastosowanie do wszystkich podmiotów świadczących takie usługi. Jeżeli państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wybiorą wyłączenie pewnych zasad ogólnych z zakresu jego stosowania, zastosowanie powinny mieć przepisy ogólne dotyczące pomocy państwa.

⁽¹⁾ Dz.U. C 195 z 18.8.2006, str. 20.

⁽²⁾ Dz.U. C 192 z 16.8.2006, str. 1.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 listopada 2001 r. (Dz.U. C 140 E z 13.6.2002, str. 262), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 2006 r. (Dz.U. C 70 E z 27.3.2007, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2007 r.

- (6) Wiele państw członkowskich wprowadziło przepisy przewidujące przyznawanie wyłącznych praw oraz udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych przynajmniej w niektórych obszarach ich rynku transportu publicznego, w oparciu o przejrzyste procedury przetargowe zapewniające uczciwą konkurencję. Dzięki temu wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi znacznie się rozwinęła, a kilka podmiotów świadczących usługi publiczne świadczy je aktualnie w zakresie transportu pasażerskiego w więcej niż jednym państwie członkowskim. Zmiany przepisów krajowych doprowadziły jednak do stosowania rozbieżnych procedur i wywołały niepewność co do praw podmiotów świadczących usługi publiczne oraz co do obowiązków właściwych organów. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczące zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej⁽¹⁾ nie dotyczy sposobu udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych we Wspólnocie ani tym bardziej nie określa sytuacji, w jakich świadczenie tych usług powinno być przedmiotem przetargu. Należy zatem dostosować wspólnotowe ramy prawne do aktualnych warunków.
- (7) Przeprowadzone badania i doświadczenia państw członkowskich, w których od lat panuje konkurencja na rynku transportu publicznego, pokazują, że przy właściwych zabezpieczeniach wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzone. Podejście to wsparła Rada Europejska w ramach tzw. procesu lizbońskiego z dnia 28 marca 2000 r. wzywającego Komisję, Radę i państwa członkowskie, w granicach ich odpowiednich kompetencji, do „przyspieszenia liberalizacji w dziedzinach takich jak transport”.
- (8) Należy pozwolić, by rynki transportu pasażerskiego, które zostały poddane deregulacji oraz na których nie istnieją wyłączne prawa, zachowały swoje cechy i sposób funkcjonowania na tyle, na ile jest to zgodne z wymogami Traktatu.
- (9) Aby możliwe było zorganizowanie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w sposób jak najbardziej odpowiadający potrzebom społeczeństwa, wszystkie właściwe organy muszą mieć możliwość wyboru podmiotów świadczących usługi publiczne — biorąc pod uwagę interesy małych i średnich przedsiębiorstw — na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu. Aby zapewnić stosowanie zasad przejrzystości, równego traktowania konkurencyjnych podmiotów świadczących usługi i proporcjonalności przy przyznawaniu rekompensat lub wyłącznych praw, konieczne jest, by umowa o świadczenie usług publicznych zawierana pomiędzy właściwymi organami a wybranym podmiotem świadczącym usługi publiczne określała charakter zobowiązań z tytułu
- świadczenia usług publicznych i uzgodnioną rekompensatę. Forma lub nazwa umowy może być różna w zależności od systemów prawnych państw członkowskich.
- (10) W odróżnieniu od rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmuje usługi publiczne w zakresie śródlądowego wodnego transportu pasażerskiego, uważa się za niewskazane, by nowe rozporządzenie obejmowało udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym konkretnym sektorze. Organizacja usług publicznych w zakresie śródlądowego wodnego transportu pasażerskiego oraz, w zakresie, w jakim nie jest ona objęta szczególnie przepisami prawa wspólnotowego, żeglugi na krajowych wodach terytorialnych, podlega zatem zasadom ogólnym określonym w Traktacie, o ile państwa członkowskie nie zdecydują o stosowaniu niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tych konkretnych sektorów. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie uniemożliwiają włączania usług żeglugi śródlądowej oraz żeglugi na krajowych wodach terytorialnych do większych sieci miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego publicznego transportu pasażerskiego.
- (11) W odróżnieniu od rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmuje usługi publiczne w zakresie transportu towarowego, uważa się za niewskazane, by niniejsze rozporządzenie miało zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym konkretnym sektorze. Po trzech latach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do organizacji sektora usług transportu towarowego powinny obowiązywać zasady ogólne określone w Traktacie.
- (12) Z punktu widzenia prawa wspólnotowego nie jest istotne, czy usługi publicznego transportu pasażerskiego świadczone są przez przedsiębiorstwa publiczne czy prywatne. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na zasadzie neutralności pod względem prawa własności, o którym mowa w art. 295 Traktatu, na zasadzie swobody państw członkowskich w definiowaniu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 16 Traktatu, oraz na zasadach pomocniczości i proporcjonalności, o których mowa w art. 5 Traktatu.
- (13) Niektóre usługi — często związane z potrzebą dostępu do specyficznej infrastruktury — świadczone są głównie ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Ponieważ działania te mają niezaprzeczalnie inny cel niż świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, nie powinny podlegać zasadom i procedurom mającym zastosowanie do usług publicznych.
- (14) Jeżeli właściwe organy odpowiadają za organizację sieci transportu publicznego, to poza faktycznym świadczeniem usług transportowych organizacja sieci może obejmować cały szereg innych działań i zadań, co do których właściwe organy muszą mieć swobodę decydowania, czy będą je realizować same czy powierzą je — w całości lub w części — osobie trzeciej.

(1) Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

- (15) Umowy długoterminowe mogą prowadzić do zamknięcia rynku na okres dłuższy niż jest to konieczne, zmniejszając tym samym korzyści wynikające z konkurencji. Aby zminimalizować zakłócenia konkurencji, a jednocześnie utrzymać jakość usług, należy zawierać umowy na świadczenie usług publicznych na czas określony. Przedłużenie okresu obowiązywania takich umów może być uzależnione od pozytywnej oceny użytkowników. W tym kontekście należy przewidzieć możliwość wydłużania okresu obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych maksymalnie o połowę ich pierwotnego okresu obowiązywania, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne musi inwestować w środki trwałe, których okres amortyzacji jest wyjątkowo długi, oraz w przypadku gdy chodzi o najbardziej oddalone regiony, określone w art. 299 Traktatu z uwagi na ich specyfikę i uwarunkowania. Ponadto, jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne dokonuje inwestycji w infrastrukturę lub tabor kolejowy i pojazdy — które to oba rodzaje inwestycji są wyjątkowe, gdyż wiążą się ze znacznymi kwotami — i jeżeli umowa jest zawarta w wyniku procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję, powinna istnieć możliwość przedłużenia umowy o jeszcze dłuższy okres.
- (16) W przypadku gdy zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych może spowodować zmianę podmiotu świadczącego usługi publiczne, właściwe organy powinny mieć możliwość nakazania wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów ⁽¹⁾. Wspomniana dyrektywa nie zakazuje państwom członkowskim ochrony warunków przenoszenia praw pracowniczych innych niż warunki objęte dyrektywą 2001/23/WE, a tym samym ewentualnego uwzględnienia standardów socjalnych określonych w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, w układach zbiorowych lub umowach zawieranych pomiędzy partnerami społecznymi.
- (17) Zgodnie z zasadą pomocniczości właściwe organy mają swobodę ustanawiania kryteriów społecznych i jakościowych w celu utrzymania i podnoszenia standardów w odniesieniu do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, na przykład określenia minimalnych warunków pracy, praw pasażerów, potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wymagań w zakresie ochrony środowiska naturalnego, bezpieczeństwa pasażerów i pracowników oraz zobowiązań wynikających z porozumień zbiorowych, a także innych przepisów i porozumień w sprawie miejsc pracy i ochrony socjalnej w miejscu, w którym usługa jest wykonywana. W celu zapewnienia przejrzystych i porównywalnych warunków konkurencji pomiędzy podmiotami oraz w celu uniknięcia ryzyka dumpingu socjalnego, odpowiednie organy powinny mieć możliwość nakładania zobowiązań przewidujących szczególne standardy socjalne i w zakresie jakości usług.
- (18) Z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego organ lokalny lub — w przypadku jego braku — organ krajowy może zdecydować, czy będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego na podlegającym mu terytorium, czy powierzy ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu z pominięciem procedury przetargowej. Jednak zapewnienie uczciwych warunków konkurencji wymaga, by samodzielnie świadczenie usług podlegało ścisłej kontroli. Wymagana kontrola powinna być sprawowana przez właściwy organ lub grupę organów zapewniających usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego, działających razem lub poprzez swoich członków. Ponadto właściwy organ samodzielnie świadczący usługi transportowe lub podmiot wewnętrzny świadczący takie usługi nie powinien mieć prawa udziału w przetargach organizowanych poza terytorium podległym temu organowi. Organ sprawujący kontrolę nad wewnętrznym podmiotem świadczącym takie usługi powinien mieć także możliwość wyłączenia tego podmiotu z udziału w przetargach organizowanych na terytorium podległym temu organowi. Ograniczenia, jakim podlega działalność podmiotu wewnętrznego świadczącego takie usługi, nie wykluczają możliwości bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Oprócz tego bezpośrednie udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego nie ogranicza możliwości udzielenia przez właściwe organy podmiotowi wewnętrznemu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego z wykorzystaniem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro i tramwaje.
- (19) Zlecenie świadczenia usług podwykonawcom może przyczynić się do zwiększenia efektywności publicznego transportu pasażerskiego i umożliwia uczestnictwo w procesie świadczenia usług przedsiębiorstw innych niż podmiot świadczący usługi publiczne, któremu zostało udzielone zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych. Jednak w celu zapewnienia jak najlepszego wykorzystania funduszy publicznych właściwe organy powinny mieć możliwość określenia warunków podwykonawstwa w zakresie publicznych usług transportu pasażerskiego, w szczególności w przypadku usług świadczonych przez podmiot wewnętrzny. Ponadto podwykonawca nie powinien być pozbawiony możliwości udziału w przetargach na terytorium objętym zakresem działania któregośkolwiek z właściwych organów. Wybór podwykonawcy dokonywany przez właściwy organ lub jego podmiot wewnętrzny musi następować zgodnie z prawem wspólnotowym.
- (20) W przypadku gdy organ publiczny postanawia powierzyć osobie trzeciej świadczenie usług użyteczności publicznej, wybór podmiotu świadczącego usługi publiczne musi następować zgodnie z prawem wspólnotowym w zakresie umów publicznych i koncesji, jak postanowiono w art. 43–49 Traktatu, jak również zgodnie z zasadami przejrzystości i równego traktowania. W szczególności przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą naruszać obowiązków organów publicznych wynikających z dyrektyw dotyczących udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, jeżeli zakres stosowania tych dyrektyw obejmuje umowy o świadczenie usług publicznych.

(¹) Dz.U. L 82 z 22.3.2001, str. 16.

- (21) Należy zagwarantować skuteczną ochronę prawną nie tylko w odniesieniu do zamówień objętych zakresem dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych⁽¹⁾ oraz dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi⁽²⁾, ale również w odniesieniu do innych zamówień udzielanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Potrzebna jest skuteczna procedura kontrolna, która powinna być porównywalna do odpowiednich procedur określonych odpowiednio w dyrektywie Rady 89/665/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do stosowania procedur odwoławczych w zakresie udzielania zamówień publicznych na dostawy i roboty budowlane⁽³⁾ oraz w dyrektywie Rady 92/13/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. koordynującej przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne odnoszące się do stosowania przepisów wspólnotowych w procedurach zamówień publicznych podmiotów działających w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji⁽⁴⁾.
- (22) Niektóre ogłoszenia o przetargach wymagają od właściwych organów określenia i opisanie złożonych systemów. Dlatego w razie udzielania zamówień w takich przypadkach organy te muszą mieć prawo do negocjowania szczegółów z niektórymi lub ze wszystkimi oferentami będącymi potencjalnymi podmiotami świadczącymi usługi publiczne już po złożeniu przez nich ofert.
- (23) Przetargi mające na celu udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nie powinny być obowiązkowe w przypadku, gdy umowa dotyczy niewielkich kwot lub nieznacznych odległości. W przypadku wyższych kwot lub większych odległości właściwe organy powinny mieć możliwość uwzględnienia szczególnych interesów małych i średnich przedsiębiorstw. Dzielanie umów lub sieci przez właściwe organy w celu uniknięcia przetargu powinno być zabronione.
- (24) W przypadku ryzyka zakłócenia w świadczeniu usług, właściwe organy powinny mieć prawo do wprowadzenia krótkoterminowych środków nadzwyczajnych do czasu udzielenia nowego zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie ze wszystkimi warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (25) W przypadku publicznego kolejowego transportu pasażerskiego pojawiają się szczególne kwestie inwestycji oraz kosztów infrastruktury. W marcu 2004 roku Komisja przedstawiła propozycję zmiany dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych⁽⁵⁾, tak aby każdemu wspólnotowemu przedsiębiorstwu kolejowemu zapewnić dostęp do infrastruktury wszystkich państw członkowskich w celu umożliwienia świadczenia usług w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Celem niniejszego rozporządzenia nie jest kontynuacja otwierania rynku usług w sektorze przewozów kolejowych, lecz ustanowienie ram prawnych dla przyznawania rekompensat lub wyłącznych praw do umów o świadczenie usług publicznych.
- (26) W odniesieniu do usług publicznych niniejsze rozporządzenie pozwala wszystkim właściwym organom na wybór operatora świadczącego usługi publiczne w sektorze transportu pasażerskiego na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Z uwagi na różnice w zakresie organizacji terytorialnej państw członkowskich w tym względzie, uzasadnione jest zezwolenie właściwym organom na bezpośrednie udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.
- (27) Wysokość rekompensaty przyznawanej przez właściwe organy na pokrycie kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinna być obliczana w sposób zapobiegający przyznawaniu rekompensat w nadmiernej wysokości. W przypadku gdy właściwe organy planują udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z pominięciem procedury przetargowej, powinny one również przestrzegać szczegółowych zasad, zapewniających by kwota rekompensaty była odpowiednia i odzwierciedlała starania o efektywność i jakość usług.
- (28) Poprzez odpowiednie uwzględnienie w określonych w załączniku zasadach kalkulacji wpływu, jaki będzie miało wypełnianie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na zapotrzebowanie na pasażerskie usługi transportowe, właściwy organ i podmiot świadczący usługi publiczne mogą wykazać, że uniknięto rekompensat w nadmiernej wysokości.
- (29) Przed udzieleniem zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, z wyjątkiem środków nadzwyczajnych i umów związanych ze świadczeniem usług na niewielką odległość, właściwe organy powinny przedsięwziąć niezbędne kroki, by ogłosić swój zamiar udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia takich umów przynajmniej z rocznym wyprzedzeniem, tak aby potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne mogły podjąć odpowiednie działania.
- (30) Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielane bezpośrednio powinny podlegać wymogowi zwiększonej przejrzystości.

(1) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/97/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 107).

(2) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/97/WE.

(3) Dz.U. L 395 z 30.12.1989, str. 33. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 92/50/EWG (Dz.U. L 209 z 24.7.1992, str. 1).

(4) Dz.U. L 76 z 23.3.1992, str. 14. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/97/WE.

(5) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

- (31) Zważywszy, że właściwe organy i podmioty świadczące usługi publiczne będą potrzebowały czasu na dostosowanie się do przepisów niniejszego rozporządzenia, należy ustanowić przepisy przejściowe. Mając na względzie stopniowe udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny przedstawić Komisji sprawozdanie z postępów w terminie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego. Na podstawie tych sprawozdań Komisja może zaproponować odpowiednie środki.
- (32) W okresie przejściowym właściwe organy mogą wprowadzać przepisy niniejszego rozporządzenia w różnym czasie. W tym okresie okazać się może, że podmioty świadczące usługi publiczne, działające na rynkach niepodlegających jeszcze przepisom niniejszego rozporządzenia, starają się o umowy o świadczenie usług publicznych na rynkach, które szybciej otworzyły się na regulowaną konkurencję. Aby poprzez proporcjonalne działania zapobiec wszelkim dysproporcjom w otwieraniu rynku transportu publicznego, w drugiej połowie okresu przejściowego właściwe organy powinny mieć możliwość odrzucenia ofert złożonych przez przedsiębiorstwa charakteryzujące się tym, że ponad połowa wartości świadczonych przez nie usług transportu publicznego dotyczy usług, które nie zostały przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile nie dochodzi do dyskryminacji i o ile taką decyzję podjęto przed ogłoszeniem o przetargu.
- (33) W ust. 87–95 orzeczenia z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾ Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich stwierdził, że rekompensaty związane ze świadczeniem usług publicznych nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 87 Traktatu, o ile spełnione są cztery warunki. W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, a spełnione są ogólne kryteria stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych stanowią pomoc państwa i podlegają art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu.
- (34) Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych okazać się mogą niezbędne w sektorze pasażerskiego transportu lądowego, aby przedsiębiorstwa odpowiedzialne za usługi publiczne działały w oparciu o zasady i na warunkach, które pozwolą im na realizację swoich zadań. Pod pewnymi warunkami takie rekompensaty mogą być zgodne z Traktatem stosownie do art. 73. Po pierwsze, muszą one być przyznane po to, by zapewnić świadczenie usług stanowiących usługi użyteczności publicznej w rozumieniu Traktatu. Po drugie, aby uniknąć nieuzasadnionego zakłócenia konkurencji, nie mogą przekroczyć poziomu koniecznego do pokrycia kosztów netto poniesionych przy realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; należy przy tym uwzględnić przychody uzyskane dzięki nim oraz rozsądny zysk.
- (35) Rekompensaty przyznawane przez właściwe organy zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia mogą zatem zostać wyłączone z obowiązku wcześniejszego informowania wynikającego z art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (36) Niniejsze rozporządzenie zastępuje rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, które powinno w związku z tym zostać uchylone. Trzyletni okres przejściowy dla publicznych usług transportu towarowego pomoże w stopniowej likwidacji rekompensat, na które Komisja nie udzieliła zgody na podstawie art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu. Wszelkie rekompensaty przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego innych niż usługi objęte niniejszym rozporządzeniem, które to rekompensaty mogłyby implikować pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, powinny być zgodne z jego art. 73, 86, 87 oraz 88, przy uwzględnieniu wykładni Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, zawartej w szczególności w orzeczeniu w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH. Dlatego badając takie przypadki, Komisja powinna stosować zasady podobne do zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu lub — w stosownych przypadkach — w innych aktach dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (37) Niniejsze rozporządzenie obejmuje zakres stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej ⁽²⁾. Rozporządzenie to jest nieaktualne, a dodatkowo ogranicza ono stosowanie art. 73 Traktatu i nie daje odpowiedniej podstawy prawnej do zatwierdzania obecnych modeli inwestycji, zwłaszcza inwestycji w infrastrukturę transportową w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Należy je więc uchylić w celu umożliwienia zastosowania art. 73 Traktatu w sposób dostosowany do stałej ewolucji sektora, bez uszczerbku dla niniejszego rozporządzenia oraz dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych ⁽³⁾. W celu dalszego ułatwienia stosowania odpowiednich zasad Wspólnoty Komisja zaproponuje w roku 2007 wskazówki dotyczące pomocy państwa w inwestycjach w sektorze kolejowym, w tym w inwestycjach w infrastrukturę.
- (38) W celu oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz postępów w zakresie świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego we Wspólnocie, zwłaszcza jakości tych usług oraz wyników bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, Komisja powinna przygotować odpowiednie sprawozdanie. Sprawozdaniu temu mogą, w razie potrzeby, towarzyszyć wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia,

⁽²⁾ Dz.U. L 130 z 15.6.1970, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 543/97 (Dz.U. L 84 z 26.3.1997, str. 6).

⁽³⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

⁽¹⁾ Rec. 2003, str. I-7747.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i zakres stosowania

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie, w jaki sposób, przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego, właściwe organy mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej, które miałyby m.in. bardziej masowy charakter, byłyby bezpieczniejsze, odznaczałyby się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych.

W tym celu niniejsze rozporządzenie określa warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejną oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do publicznego pasażerskiego transportu wodnego śródlądowego oraz na krajowych wodach terytorialnych, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92⁽¹⁾.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do koncesji na roboty budowlane w rozumieniu art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/17/WE ani w rozumieniu art. 1 ust. 3 dyrektywy 2004/18/WE.

Artykuł 2

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- a) „pasażerski transport publiczny” oznacza usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły;
- b) „właściwy organ” oznacza organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję posiadającą takie uprawnienia;

- c) „właściwy organ lokalny” oznacza właściwe organy, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju;
- d) „podmiot świadczący usługi publiczne” oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo lub zgrupowanie przedsiębiorstw, świadczące usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, lub każdą instytucję publiczną, która świadczy takie usługi;
- e) „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;
- f) „wyłączne prawo” oznacza prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze z wyłączeniem innych takich podmiotów świadczących usługi;
- g) „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem;
- h) „bezpośrednie udzielenie zamówienia” oznacza udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych danemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne z pominięciem procedury przetargowej;
- i) „umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, w sprawie powierzenia temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne zarządzania usługami pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług; w zależności od prawa państw członkowskich umowa może mieć również formę decyzji właściwego organu, która:
- stanowi indywidualny akt ustawodawczy lub wykonawczy, albo
 - zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu;
- j) „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;

⁽¹⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7.

- k) „wartość” oznacza wartość usługi, trasy, umowy o świadczenie usług publicznych lub systemu rekompensat w ramach pasażerskiego transportu publicznego odpowiadającą wynagrodzeniu całkowitemu, bez podatku VAT, podmiotu lub podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, wypłacane przez organy publiczne oraz dochody ze sprzedaży biletów, które nie są przekazywane danemu właściwemu organowi;
- l) „zasada ogólna” oznacza środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością miejscową właściwego organu;
- m) „publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego” oznaczają połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy.
- b) określają z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty,
- (i) parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty; oraz
- (ii) rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych,

w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty. W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielanych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 parametry te określone są w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne z tytułu świadczenia tych usług oraz rozsądnego zysku;

Artykuł 3

Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne

1. W przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o przyznaniu wybranemu podmiotowi wyłącznego prawa lub rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, następuje to w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które mają na celu określenie taryf maksymalnych dla wszystkich lub niektórych kategorii pasażerów, mogą także stanowić przedmiot zasad ogólnych. Zgodnie z zasadami określonymi w art. 4 i 6 oraz w załączniku właściwy organ rekompensuje podmiotom świadczącym usługi publiczne wynik finansowy netto, dodatni lub ujemny, uzyskany jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały przy wypełnianiu zobowiązań taryfowych określonych na podstawie zasad ogólnych tak, by zapobiec nadmiernym rekompensatom. Następuje to niezależnie od prawa właściwych organów do włączenia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych polegającego na określeniu maksymalnych taryf do umów o świadczenie usług publicznych.

3. Bez uszczerbku dla postanowień art. 73, 86, 87 i 88 Traktatu państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia ogólne zasady dotyczące rekompensat finansowych odnoszących się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przewidujące taryfy maksymalne dla uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. O wspomnianych zasadach ogólnych informuje się zgodnie z art. 88 Traktatu. Każda taka informacja zawiera dokładne dane na temat danego środka, a zwłaszcza szczegółowy opis metody obliczeń.

Artykuł 4

Obowiązkowa treść umów o świadczenie usług publicznych oraz zasad ogólnych

1. Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne:

- a) jednoznacznie określają zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą;

- c) określają zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług. Koszty te mogą obejmować w szczególności koszty personelu, energii, opłaty za użytkowanie infrastruktury, koszty utrzymania i napraw pojazdów przeznaczonych do transportu publicznego, taboru oraz instalacji niezbędnych do świadczenia usług transportu pasażerskiego, koszty stałe oraz odpowiedni zwrot z kapitału własnego.

2. Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne określają zasady podziału przychodów ze sprzedaży biletów, tzn. czy może je zatrzymać podmiot świadczący usługi publiczne, czy mają być przekazywane właściwym organom lub dzielone pomiędzy obie strony.

3. Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie przekracza dziesięciu lat — w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych oraz 15 lat — w odniesieniu do usług kolejowego transportu pasażerskiego i innych środków transportu szynowego. W przypadku gdy transport kolej i za pomocą innych środków transportu szynowego stanowi ponad 50 % wartości danych usług, okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych obejmujących kilka rodzajów transportu jest ograniczony do 15 lat.

4. W razie konieczności, przy uwzględnieniu warunków amortyzacji środków trwałych, okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych może być przedłużony maksymalnie o połowę, jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne zapewni środki trwałe, które mają istotne znaczenie dla wszystkich środków trwałych potrzebnych do realizacji usług transportu pasażerskiego stanowiących przedmiot umowy o świadczenie usług publicznych oraz są związane przede wszystkim z usługami w zakresie transportu pasażerskiego stanowiącymi przedmiot tej umowy.

Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 3, w regionach najbardziej oddalonych może zostać przedłużony maksymalnie o połowę, o ile jest to uzasadnione kosztami związanymi ze szczególnym położeniem geograficznym tych regionów.

Umowa o świadczenie usług publicznych może zostać zawarta na dłuższy okres, o ile jest to uzasadnione amortyzacją kapitału w związku z wyjątkowymi inwestycjami w infrastrukturę, tabor kolejowy lub pojazdy oraz o ile zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zostało udzielone na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję. Aby zachować przejrzystość w takich przypadkach, właściwy organ w ciągu roku od zawarcia umowy przekazuje Komisji umowę o świadczenie usług publicznych i przedstawia powody uzasadniające dłuższy okres jej obowiązywania.

5. Bez uszczerbku dla prawa krajowego i wspólnotowego, a także dla układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, właściwe organy mogą wymagać, by wybrany podmiot świadczący usługi publiczne przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w celu świadczenia usług prawa, z których mogliby oni korzystać w przypadku przejścia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. W przypadku gdy właściwe organy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do określonych standardów socjalnych, dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych zawierają listę pracowników, których to dotyczy, jak również jasne i szczegółowe informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych ze świadczonymi usługami.

6. Gdy właściwe organy określone zgodnie z prawem krajowym wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne przestrzegały określonych norm jakości, normy te muszą być zawarte w dokumentacji przetargowej i w umowach o świadczenie usług publicznych.

7. Dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych jasno określają, czy i w jakim zakresie dopuszczalne jest podwykonawstwo. W razie zlecenia świadczenia usług podwykonawcom operator zawierający umowę, któremu udzielono zamówienia na zarządzanie i świadczenie publicznych usług w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie niniejszego rozporządzenia, jest zobowiązany do samodzielnego wykonywania znaczącej części publicznych usług transportu pasażerskiego. Umowa o świadczenie usług publicznych obejmująca równocześnie projekt, budowę i zarządzanie usługami publicznymi w zakresie transportu publicznego może dopuszczać pełne podwykonawstwo przy świadczeniu tych usług. Umowa o świadczenie usług publicznych, zgodnie z prawem krajowym i wspólnotowym, określa warunki mające zastosowanie do podwykonawstwa.

Artykuł 5

Udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych

1. Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2–6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny — bez względu na to, czy jest to organ pojedynczy czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego — może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym. W przypadku podjęcia takiej decyzji przez właściwy organ lokalny zastosowanie mają następujące przepisy:

- a) w celu stwierdzenia, czy właściwy organ lokalny sprawuje taką kontrolę, bierze się pod uwagę takie elementy, jak stopień reprezentowania w organach administrujących, zarządzających lub nadzorczych, stosowne postanowienia w statutach, struktura własnościowa, wpływ na decyzje strategiczne i indywidualne dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli. Zgodnie z prawem wspólnotowym posiadanie przez właściwy organ publiczny pełnej własności, w szczególności w przypadku partnerstwa publiczno-prywatnego, nie jest niezbędnym wymogiem sprawowania kontroli w rozumieniu niniejszego ustępu, o ile istnieje przewaga wpływu publicznego i sprawowanie kontroli można stwierdzić na podstawie innych kryteriów;
- b) niniejszy ustęp może być stosowany pod warunkiem, że podmiot wewnętrzny i każda jednostka znajdująca się pod najmniejszym nawet wpływem tego podmiotu realizują swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego na obszarze działania właściwego organu lokalnego — niezależnie od tego, że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności mogą wchodzić na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych — i że nie biorą udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego;
- c) niezależnie od lit. b) podmiot wewnętrzny może uczestniczyć w przetargach zapewniających uczciwą konkurencję na dwa lata przed wygaśnięciem umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie udzielonego mu bezpośrednio zamówienia, pod warunkiem że podjęto ostateczną decyzję o tym, by usługi w zakresie transportu pasażerskiego świadczone przez dany podmiot wewnętrzny zostały zlecone w drodze przetargu zapewniającego uczciwą konkurencję, oraz że ten podmiot wewnętrzny nie zawarł żadnej innej umowy w rezultacie udzielonego mu bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych;
- d) w przypadku braku właściwego organu lokalnego, lit. a), b) i c) mają zastosowanie do organu krajowego właściwego miejscowo na obszarze nieobejmującym całego kraju, pod warunkiem że podmiot wewnętrzny nie bierze udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego organizowanych poza terytorium, którego dotyczy umowa o świadczenie usług publicznych;

e) jeżeli rozważane jest podwykonawstwo zgodnie z art. 4 ust. 7, podmiot wewnętrzny ma obowiązek samodzielnego świadczenia przeważającej części usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

3. Właściwe organy, które zlecają świadczenie usług osobie trzeciej niebędącej podmiotem wewnętrznym, udzielają zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w drodze przetargu, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4, 5 i 6. Procedura przetargowa jest otwarta dla każdego podmiotu, sprawiedliwa i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji procedura ta może obejmować rokowania, zgodnie ze wspomnianymi zasadami, w celu określenia elementów najbardziej dostosowanych do specyfiki lub złożoności potrzeb.

4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, których średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie.

Jeżeli udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na nie więcej niż 2 000 000 EUR lub świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

5. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwe organy mogą zastosować środki nadzwyczajne. Środki te obejmują bezpośrednie udzielanie zamówień lub wyrażenie formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych, lub zobowiązania do świadczenia określonych usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji nakładającej zobowiązanie do świadczenia określonych usług publicznych. Udzielenie zamówienia lub przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych w ramach środków nadzwyczajnych lub nałożenie zobowiązania do wykonania takiej umowy jest dopuszczalne na okres nieprzekraczający dwóch lat.

6. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzielaniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 takie umowy zawierane są maksymalnie na okres dziesięciu lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 4.

7. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, by decyzje podjęte zgodnie z ust. 2–6 mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana uzyskaniem danego zamówienia i która doznała szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych, które wprowadzają je w życie.

W przypadku gdy organy odwoławcze nie mają charakteru sądowego, ich decyzje są zawsze uzasadniane na piśmie. Ponadto w takim przypadku należy wprowadzić przepisy umożliwiające zaskarżenie uznawanych za bezprawne środków podjętych przez organ odwoławczy lub wszelkich zarzucanych uchybień w wykonywaniu nadanych mu uprawnień przed sądem lub innym organem będącym sądem w rozumieniu art. 234 Traktatu, niezależnym zarówno od instytucji zamawiającej, jak i organu odwoławczego.

Artykuł 6

Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

1. Każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z przepisami określonymi w art. 4, bez względu na sposób udzielenia zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy zawartej w następstwie udzielonego bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 lub 6 lub wynikająca z zasady ogólnej musi ponadto być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.

2. Na pisemny wniosek Komisji państwa członkowskie zobowiązane są dostarczyć jej, w terminie trzech miesięcy lub w określonym we wniosku dłuższym terminie, wszelkich informacji, które Komisja uzna za niezbędne do dokonania oceny, czy przyznana rekompensata jest zgodna z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7

Publikacja

1. Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to wprowadza rozróżnienie między transportem autobusowym i transportem szynowym, pozwala na monitorowanie i ocenę wyników funkcjonowania, jakości i finansowania sieci transportu publicznego oraz, w stosownych przypadkach, informuje o rodzaju i zakresie wszelkich udzielonych praw wyłącznych.

2. Każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przynajmniej następujące informacje:

- nazwa i adres właściwego organu;
- przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem.

Właściwe organy mogą zdecydować, że informacje te nie będą publikowane, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych dotyczy świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

W przypadku zmiany określonych powyżej informacji po ich opublikowaniu, właściwy organ niezwłocznie publikuje odpowiednie sprostowanie. Sprostowanie takie nie ma wpływu na datę rozpoczęcia procedury bezpośredniego przyznania zamówienia lub rozpoczęcia procedury przetargowej.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do art. 5 ust. 5.

3. W przypadku bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego, tak jak określono w art. 5 ust. 6, właściwy organ podaje do wiadomości publicznej w okresie jednego roku od przyznania umowy następujące informacje:

- a) nazwa podmiotu zawierającego umowę, jego struktura własności i, w odpowiednich przypadkach, nazwa podmiotu lub podmiotów sprawujących kontrolę prawną;
- b) okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych;
- c) opis usług transportu pasażerskiego, jakie mają być świadczone;
- d) opis parametrów rekompensaty finansowej;
- e) cele w zakresie jakości, takie jak punktualność i niezawodność oraz stosowane premie i kary pieniężne;
- f) warunki związane z istotnymi aktywami.

4. Na wniosek zainteresowanej strony właściwy organ przekazuje jej uzasadnienie swojej decyzji o bezpośrednim udzieleniu zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych.

Artykuł 8

Przepisy przejściowe

1. Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia na usługi i usługi publiczne, o których mowa w dyrektywie 2004/17/WE lub w dyrektywie 2004/18/WE, w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile zamówienia takie nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2–4 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. Bez uszczerbku dla ust. 3 zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinny być udzielane zgodnie z art. 5 od dnia 3 grudnia 2019 r. W tym okresie przejściowym państwa członkowskie podejmują środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z przepisami art. 5 w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością przepustową w transporcie.

W okresie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania stopniowego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5. Na podstawie sprawozdań z postępów przekazanych przez państwa członkowskie Komisja może zaproponować odpowiednie środki skierowane do państw członkowskich.

3. Przy stosowaniu ust. 2 nie uwzględnia się zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielonych zgodnie z prawem wspólnotowym i prawem krajowym:

- a) przed dniem 26 lipca 2000 r. na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję;
- b) przed dniem 26 lipca 2000 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję;
- c) po dniu 26 lipca 2000 r. i przed dniem 3 grudnia 2009 r. na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję;
- d) po dniu 26 lipca 2000 r. i przed dniem 3 grudnia 2009 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję.

Umowy, o których mowa w lit. a), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia. Umowy, o których mowa w lit. b) i c), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia, lecz nie dłużej niż przez okres 30 lat. Umowy, o których mowa w lit. d), mogą obowiązywać aż do ich wygaśnięcia, o ile zawarte są na czas określony porównywalny z okresami obowiązywania określonymi w art. 4.

Umowy o świadczenie usług publicznych mogą obowiązywać aż do wygaśnięcia, jeżeli ich rozwiązanie pociągnęłoby za sobą niepożądane skutki prawne lub gospodarcze i o ile Komisja wyraziła na to zgodę.

4. Nie naruszając ust. 3, właściwe organy mogą w drugiej połowie okresu przejściowego, o którym mowa w ust. 2, wykluczyć z uczestnictwa w procedurach udzielania zamówień w drodze przetargu podmioty świadczące usługi publiczne, które nie są w stanie wykazać, że wartość usług transportu publicznego, za które przyznano im rekompensatę lub wyłączne prawo zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub wyłączne prawo. Wyłączenie takie nie dotyczy podmiotów aktualnie świadczących usługi publiczne, które mają być przedmiotem przetargu. Przy stosowaniu tego kryterium nie bierze się pod uwagę zamówień prowadzących do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych udzielonych w ramach środka nadzwyczajnego, o którym mowa w art. 5 ust. 5.

W przypadku gdy właściwe organy korzystają z możliwości, o której mowa w akapicie pierwszym, odbywa się to w sposób niedyskryminacyjny; organy te wykluczają wszystkie potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne, które spełniają to kryterium i informują je o swojej decyzji na początku procedury udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych.

Właściwe organy informują Komisję o zamiarze zastosowania tego przepisu przynajmniej na dwa miesiące przed opublikowaniem zaproszenia do składania ofert.

Artykuł 9

Zgodność z Traktatem

1. Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami wypłacane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, są zgodne z zasadami wspólnego rynku. Rekompensaty te nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 88 ust. 3 Traktatu.

2. Bez uszczerbku dla art. 73, 86, 87 i 88 Traktatu państwa członkowskie mogą nadal, zgodnie z art. 73 Traktatu, przyznawać pomoc dla sektora transportu na zaspokojenie potrzeb koordynacji transportu lub jako rekompensatę za realizację pewnych zobowiązań stanowiących nieodłączną część usług publicznych, innych niż objęte niniejszym rozporządzeniem, w szczególności zaś:

- a) do chwili wejścia w życie wspólnych zasad przyznawania pomocy na pokrycie kosztów infrastruktury, w przypadku gdy pomoc jest przyznawana przedsiębiorstwom, które muszą ponosić koszty związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas gdy inne przedsiębiorstwa takich kosztów nie ponoszą. Podczas określania wysokości przyznawanej w takim przypadku pomocy bierze się pod uwagę koszty infrastruktury, których konkurencyjne środki transportu nie ponoszą;
- b) w przypadku gdy celem pomocy jest wspieranie badań lub rozwoju w zakresie systemów transportowych oraz technologii, które są bardziej opłacalne dla całej Wspólnoty.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
M. LOBO ANTUNES
Przewodniczący

Pomoc taka jest ograniczona do fazy badań i rozwoju i nie może dotyczyć komercyjnej eksploatacji takich systemów i technologii transportowych.

Artykuł 10

Uchylenie

1. Uchyła się rozporządzenie (EWG) nr 1191/69. Jego przepisy stosuje się jednak nadal w odniesieniu do usług transportu towarowego przez okres trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Uchyła się rozporządzenie (EWG) nr 1107/70.

Artykuł 11

Sprawozdania

Po upływie okresu przejściowego, o którym mowa w art. 8 ust. 2, Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia i aktualnych tendencji w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego we Wspólnocie, oceniając zwłaszcza zmiany w jakości usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz skutki bezpośredniego udzielania zamówień, w razie potrzeby wraz z odpowiednimi wnioskami w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 3 grudnia 2009 r.

ZAŁĄCZNIK

Zasady mające zastosowanie do przyznawania rekompensaty w przypadkach, o których mowa w art. 6 ust. 1

1. Rekompensaty związane z zamówieniami prowadzącymi do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielanymi bezpośrednio zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 lub rekompensaty związane z zasadą ogólną muszą być obliczane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym załączniku.
2. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełnienia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby obliczyć wynik finansowy netto, właściwy organ kieruje się następującym systemem obliczania:

koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ/właściwe organy i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej,

minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego(-ych) zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych,

minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,

plus rozsądny zysk,

równa się wynik finansowy netto.

3. Wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych może mieć wpływ na ewentualną działalność transportową podmiotu, która nie jest związana z danym zobowiązaniem lub zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby uniknąć nadmiernych rekompensat lub ich braku, przy obliczaniu wyniku finansowego netto bierze się pod uwagę wyrażone ilościowo wyniki finansowe dla danych sieci obsługiwanych przez podmiot.
4. Koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
5. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania skośnego, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:
 - konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
 - wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,
 - koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne.
6. Przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.

-
7. Metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój:
- systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać podany obiektywnej ocenie, oraz
 - usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości.
-

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1371/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 23 października 2007 r.****dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 31 lipca 2007 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług pasażerskich, aby zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.
- (2) Komunikat Komisji: „Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002–2006” ⁽⁴⁾ stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów, zgodnie z art. 153 ust. 2 Traktatu.
- (3) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy transportu, prawa pasażera powinny podlegać ochronie.
- (4) Prawa użytkowników w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą i w jej trakcie. O ile to tylko możliwe, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów powinni przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i jak najszybciej.
- (5) Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące przekazywania informacji o podróży zostaną określone w specyfikacjach technicznych w zakresie interoperacyjności (TSI),

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 8.⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 490), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. oraz decyzja Rady z dnia 26 września 2007 r.⁽⁴⁾ Dz.U. C 137 z 8.6.2002, str. 2.o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁵⁾.

- (6) Wzmocnienie praw pasażerów w ruchu kolejowym powinno opierać się na istniejącym systemie prawa międzynarodowego w tej dziedzinie zawartym w załączniku A — Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r. (Protokół z 1999 r.). Pożądane jest jednak rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, tak aby zapewnić ochronę nie tylko pasażerom w międzynarodowym ruchu kolejowym, ale także pasażerom w krajowym ruchu kolejowym.
- (7) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny współpracować w celu ułatwienia transferu pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym poprzez zapewnienie, kiedy tylko jest to możliwe, biletów bezpośrednich.
- (8) Dostarczanie informacji i wystawianie biletów pasażerom w ruchu kolejowym powinno być ułatwione poprzez dostosowanie systemów komputerowych do wspólnych wymogów.
- (9) Dalsze wdrażanie systemów informacji o podróży oraz rezerwacji powinno odbywać się zgodnie z TSI.
- (10) Z kolejowych usług pasażerskich powinni móc korzystać wszyscy obywatele. Dlatego osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem powinny mieć możliwość podróżowania koleją porównywalną z możliwością innych obywateli. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się, swobodnego wyboru i niedyskryminacji. Należy między innymi zwrócić szczególną uwagę na przekazywanie osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej informacji na temat dostępności przewozów kolejowych, warunków dostępu do taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach. W celu możliwie najlepszego przekazywania informacji o opóźnieniach pasażerom dotkniętym niepełnosprawnością sensoryczną należy korzystać w razie potrzeby z systemów informacji wizualnej i głosowej. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinny mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowych opłat.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63).

- (11) Postępując zgodnie z TSI dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w celu zapewnienia, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami zamówień publicznych, dostępność wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych.
- (12) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do ubezpieczenia się lub zawarcia równoważnych umów od odpowiedzialności wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym. Minimalna kwota ubezpieczenia w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych powinna być w przedmiotem przyszłego przeglądu.
- (13) Wzmocnione prawa do odszkodowania i pomocy w przypadku opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania połączenia powinny wpłynąć stymulująco na rynek pasażerskich przewozów kolejowych, z korzyścią dla pasażerów.
- (14) Pożądane jest, aby niniejsze rozporządzenie stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji COTIF, a zwłaszcza w załączniku CIV do niej, odnoszącym się do praw pasażerów.
- (15) Jeżeli państwo członkowskie przyznaje przedsiębiorstwom kolejowym zwolnienie ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, powinno ono zachęcać przedsiębiorstwa kolejowe, w porozumieniu z organizacjami reprezentującymi pasażerów, do ustanowienia systemu rekompensat i pomocy w przypadku poważnego zakłócenia kolejowych usług pasażerskich.
- (16) Pożądane jest również przyznanie ofiarom wypadków i osobom będącym na ich utrzymaniu pomocy finansowej na zaspokojenie ich krótkoterminowych potrzeb w okresie następującym bezpośrednio po wypadku.
- (17) W interesie pasażerów w ruchu kolejowym jest podejmowanie, w porozumieniu z władzami publicznymi, odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego na stacjach oraz w pociągach.
- (18) Pasażerowie w ruchu kolejowym powinni mieć możliwość złożenia skargi do każdego przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego daną usługę w zakresie praw i obowiązków ustanowionych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć prawo do otrzymania odpowiedzi w rozsądnym terminie.
- (19) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny określać standardy jakości obsługi w pasażerskich przewoźkach kolejowych, zarządzać nimi i je monitorować.
- (20) Treść niniejszego rozporządzenia powinna być poddawana przeglądowi w celu dostosowania wysokości kwot do poziomu inflacji oraz dostosowania go do wymagań dotyczących informacji i jakości usług w świetle rozwoju rynku, jak też wpływu rozporządzenia na jakość usług.
- (21) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽¹⁾.
- (22) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia i zapewnić ich stosowanie. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (23) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, to jest rozwój kolei we Wspólnocie oraz wprowadzenie praw pasażerów nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (24) Celem niniejszego rozporządzenia jest poprawa poziomu kolejowych usług pasażerskich we Wspólnocie. Dlatego też państwa członkowskie powinny tymczasowo mieć możliwość udzielania zwolnień dotyczących połączeń w regionach, gdzie znacząca część połączenia wykonywana jest poza Wspólnotą.
- (25) Przedsiębiorstwa kolejowe w niektórych państwach członkowskich mogą mieć trudności przy stosowaniu ogółu przepisów niniejszego rozporządzenia w chwili ich wejścia w życie. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, dotyczących krajowych kolejowych usług pasażerskich w wewnętrznym dalekobieżnym ruchu kolejowym. Jednakże czasowe zwolnienie nie ma zastosowania do przepisów niniejszego rozporządzenia gwarantujących osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podróżowania koleją i prawo osób zamierzających nabyć bilety na podróż koleją do uczynienia tego bez niepotrzebnych trudności, jak również do przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów i ich bagaż, do wymogu, aby przedsiębiorstwa te były odpowiednio ubezpieczone, i do wymogu, aby przyjęły one odpowiednie środki w celu zapewnienia pasażerom osobistego bezpieczeństwa na stacjach kolejowych i w pociągach, a także zarządzania ryzykiem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

- (26) Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż usługi dalekobieżne. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia dla miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich, z wyjątkiem niektórych przepisów, które powinny mieć zastosowanie do wszelkich kolejowych usług pasażerskich w całej Wspólnocie.
- (27) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (28) Komisja powinna w szczególności posiadać uprawnienia dotyczące przyjmowania środków wykonawczych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny, przyjmowane są w celu zmiany elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia lub uzupełnienia go przez dodanie nowych innych niż istotne elementów, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w odniesieniu do następujących kwestii:

- informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawierania umów transportowych, wystawiania biletów i wdrażania komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym;
- odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż;
- obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień;
- ochrony i pomocy zapewnianej osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym koleją;
- określenia i monitorowania norm jakości obsługi w odniesieniu do połączeń, kontroli zagrożeń bezpieczeństwa osobistego pasażerów oraz rozpatrywania skarg; oraz
- ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

Artykuł 2

Zakres stosowania

- Z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 4, niniejsze rozporządzenie stosuje się na terenie całej Wspólnoty w odniesieniu do wszelkich podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ⁽²⁾.
- Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych i usługodawców, którzy nie posiadają licencji zgodnie z dyrektywą 95/18/WE.
- W chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia art. 9, art. 11, art. 12, art. 19, art. 20 ust. 1 i art. 26 stosuje się do wszelkich kolejowych usług pasażerskich na terenie całej Wspólnoty.
- Z zastrzeżeniem przepisów wymienionych w ust. 3 niniejszego artykułu, państwo członkowskie może w przejrzysty i niedyskryminujący sposób przyznać zwolnienie ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia na okres nieprzekraczający 5 lat, który może zostać dwukrotnie przedłużony, za każdym razem na okres nieprzekraczający 5 lat, w odniesieniu do krajowych kolejowych połączeń pasażerskich.
- Z zastrzeżeniem przepisów wymienionych w ust. 3 niniejszego artykułu, państwo członkowskie może zwolnić ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie. W celu rozróżnienia pomiędzy miejskimi, podmiejskimi i regionalnymi kolejowymi usługami pasażerskimi państwa członkowskie stosują definicje zawarte w dyrektywie Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽³⁾. Przy stosowaniu tych definicji państwa członkowskie uwzględniają następujące kryteria: odległość, częstotliwość usług, liczba planowanych przystanków, stosowany tabor kolejowy, system sprzedaży biletów, różnice w liczbie pasażerów w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu, kody pociągów i rozkłady jazdy.
- Na okres maksymalnie 5 lat państwo członkowskie może w przejrzysty i niedyskryminujący sposób przyznać czasowe zwolnienie, które może zostać przedłużone, ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących określonych usług lub tras, ze względu na to, że istotna część kolejowej usługi pasażerskiej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek na stacji, ma miejsce poza Wspólnotą.
- Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zwolnieniach udzielonych zgodnie z ust. 4, 5 i 6. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie zwolnienie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Najpóźniej do dnia 3 grudnia 2014 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące zwolnień przyznanych na podstawie ust. 4, 5 i 6 niniejszego artykułu.

⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 27.6.1995, str. 70. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

⁽³⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe określone w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE ⁽¹⁾ oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na transporcie kolejną towarów lub pasażerów, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewniać pojazdy trakcyjne; definicja ta obejmuje również przedsiębiorstwa zajmujące się tylko zapewnianiem pojazdów trakcyjnych;
- 2) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tej umowy;
- 3) „przewoźnik podwykonawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, które nie zawarło umowy transportu z pasażerem, ale któremu przedsiębiorstwo kolejowe będące stroną umowy powierzyło wykonanie całości lub części przewozu kolejną;
- 4) „zarządca infrastruktury” oznacza każdą instytucję lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją „instytucji zarządzającej infrastrukturą” zawartą w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, co może również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury; funkcje zarządcy infrastruktury na sieci albo jej części mogą być powierzane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;
- 5) „zarządca stacji” oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim, której powierzono zarządzanie stacją kolejową i która może być zarządcą infrastruktury;
- 6) „operator turystyczny” oznacza innego niż przedsiębiorstwo kolejowe organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, w rozumieniu art. 2 pkt 2 i 3 dyrektywy Rady 90/314/EWG ⁽²⁾;
- 7) „sprzedawca biletów” oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług transportowych, zawierającego w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na własny rachunek umowy transportowe i sprzedającego bilety;
- 8) „umowa transportu” oznacza odpłatną lub nieodpłatną umowę przewozu pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych;
- 9) „rezerwacja” oznacza potwierdzenie na papierze lub w formie elektronicznej uprawniające do przewozu z zastrzeżeniem wcześniej potwierdzonych uzgodnień przewozowych w odniesieniu do danej osoby;
- 10) „bilet bezpośredni” oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy transportu dotyczącej wykonania następujących po sobie połączeń kolejowych obsługiwanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych;
- 11) „krajowa kolejowa usługa pasażerska” oznacza kolejową usługę pasażerską, podczas której pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego;
- 12) „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem przyjazdu pasażera zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy a rzeczywistym lub spodziewanym czasem jego przyjazdu;
- 13) „abonament” lub „bilet okresowy” oznacza bilet na nieograniczoną liczbę przejazdów, umożliwiający uprawnionemu posiadaczowi przejazdy kolejną na określonej trasie lub w określonej sieci w określonym czasie;
- 14) „komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym (KSIRTK)” oznacza skomputeryzowany system zawierający informacje o połączeniach kolejowych oferowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe; informacje zgromadzone w KSIRTK w odniesieniu do pasażerskich usług kolejowych obejmują informacje dotyczące:
 - a) rozkładów jazdy połączeń pasażerskich;
 - b) dostępności miejsc w połączeniach pasażerskich;
 - c) opłat i warunków specjalnych;
 - d) dostępności pociągów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - e) urządzeń do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub biletów bezpośrednich w zakresie, w jakim część lub wszystkie te urządzenia są udostępniane użytkownikom;
- 15) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub na skutek wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby;
- 16) „ogólne warunki przewozu” oznaczają warunki przewoźnika w postaci ogólnych warunków umów lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które z chwilą zawarcia umowy o przewóz stają się jej integralną częścią;
- 17) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub przyczepę przewożoną przy okazji przewozu pasażerów.

(1) Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29). Dyrektywa ostatnio zmieniła dyrektywą 2004/49/WE.

(2) Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23.6.1990, str. 59).

ROZDZIAŁ II

UMOWA TRANSPORTU, INFORMACJE ORAZ BILETY

Artykuł 4

Umowa transportu

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, zawieranie i sposób realizacji umowy transportu oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów podlegają przepisom tytułu II oraz tytułu III załącznika I.

Artykuł 5

Rowery

Przedsiębiorstwa kolejowe umożliwiają pasażerom przewóz rowerów w pociągu, jeżeli są one łatwe do przemieszczania, nie zakłócają świadczenia danej usługi kolejowej i jeżeli umożliwia to tabor, w odpowiednich przypadkach za opłatą.

Artykuł 6

Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń

1. Zobowiązania wobec pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu lub wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportowej.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 7

Obowiązek informowania o zaprzestaniu obsługi połączeń

Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w razie potrzeby, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają do wiadomości publicznej, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, decyzje o zaprzestaniu obsługi połączeń, przed ich wejściem w życie.

Artykuł 8

Informacje dotyczące podróży

1. Bez uszczerbku dla art. 10 przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część I, w odniesieniu do podróży objętych umowami transportowymi oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. Sprzedawcy biletów, którzy oferują umowy transportowe we własnym imieniu, oraz operatorzy turystyczni dostarczają tych informacji, jeżeli są one dostępne.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają pasażerowi w trakcie podróży przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część II.

3. Informacje, o których mowa w ust.1 i 2, dostarczane są w najbardziej odpowiedniej formie. Szczególną uwagę poświęca się w tym zakresie potrzebom osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku.

Artykuł 9

Dostępność biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji

1. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, tam gdzie jest to możliwe, bilety oraz bilety bezpośrednie i rezerwacje.

2. Bez uszczerbku dla ust. 4 przedsiębiorstwa kolejowe dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:

- a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;
- b) za pośrednictwem telefonu, Internetu lub jakichkolwiek innych, powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;
- c) w pociągach.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 i 5 przedsiębiorstwa kolejowe w ramach umów o świadczenie usług publicznych rozprowadzają bilety w przynajmniej jeden z następujących sposobów:

- a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;
- b) w pociągach.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają możliwość nabycia w pociągu biletów na dane połączenie, chyba że możliwość taka jest ograniczona albo wyłączona ze względów bezpieczeństwa lub zwalczania nadużyć, z powodu obowiązku wcześniejszej rezerwacji lub z uzasadnionych względów handlowych.

5. Jeżeli na stacji początkowej nie ma kasy ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:

- a) możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, za pośrednictwem Internetu lub w pociągu;
- b) najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy lub automaty biletowe.

Artykuł 10

Informacje dotyczące podróży oraz systemy rezerwacji

1. W celu dostarczania informacji oraz wystawiania biletów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów korzystają z systemu KSIRTK, który ma zostać utworzony przy zastosowaniu procedur, o których mowa w niniejszym artykule.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE.

3. Komisja, na wniosek Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA), przyjmuje w terminie do dnia 3 grudnia 2010 r. podsystem TSI dotyczący aplikacji telematycznych dla usług pasażerskich. TSI umożliwiają dostarczanie informacji wymienionych w załączniku II oraz wystawianie biletów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe dostosowują swoje KSIRTK do wymagań określonych w TSI, zgodnie z planem rozmieszczenia, określonym w tym TSI.

5. Z zastrzeżeniem przepisów dyrektywy 95/46/WE, żadne przedsiębiorstwo kolejowe ani sprzedawca biletów nie ujawnia innym przedsiębiorstwom kolejowym lub sprzedawcom biletów informacji dotyczących osób odnoszących się do poszczególnych rezerwacji.

ROZDZIAŁ III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH ZA PASAŻERÓW ORAZ ICH BAGAŻ

Artykuł 11

Odowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału i bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami rozdziałów I, III i IV tytułu IV oraz tytułu VI i tytułu VII załącznika I.

Artykuł 12

Ubezpieczenie

1. Obowiązek określony w art. 9 dyrektywy 95/18/WE w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia.

2. Komisja w terminie do dnia 3 grudnia 2010 r. przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat ustalenia minimalnej kwoty ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych. W razie potrzeby sprawozdanie to jest uzupełniane odpowiednimi wnioskami lub zaleceniami w tej sprawie.

Artykuł 13

Zaliczki

1. W przypadku śmierci lub zranienia pasażera przedsiębiorstwo kolejowe, zgodnie z art. 26 ust. 5 załącznika I, niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż piętnaście dni od ustalenia tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do odniesionej szkody.

2. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 zaliczka w razie śmierci nie może być niższa niż 21000 EUR na pasażera.

3. Zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie podlega zwrotowi — z wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała na skutek zaniedbania ze strony pasażera lub z jego winy albo gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania.

Artykuł 14

Kwestionowanie odpowiedzialności

Nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za uszkodzenia ciała doznane przez przewożonego przez siebie pasażera, podejmie ono wszelkie racjonalne środki w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich.

ROZDZIAŁ IV

OPÓŹNIENIA, UTRATA POŁĄCZEŃ ORAZ ODWOŁANIA POCIĄGÓW

Artykuł 15

Odowiedzialność za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów regulowana jest postanowieniami tytułu IV rozdział II załącznika I.

Artykuł 16

Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy

W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać, że opóźnienie przyjazdu do miejsca przeznaczenia przekroczy 60 minut w stosunku do umowy transportu, pasażer otrzymuje natychmiast wybór pomiędzy:

- zwrotem pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za część lub części niezrealizowanej podróży oraz za część lub części już zrealizowane, jeżeli taka podróż jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży, wraz z zapewnieniem w odpowiednich przypadkach połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie. Zwrot jest dokonywany na takich samych warunkach jak wypłata odszkodowania, o którym mowa w art. 17; albo
- kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie; albo
- kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.

Artykuł 17

Odszkodowanie

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać od przedsiębiorstwa kolejowego odszkodowania za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16. Minimalna kwota odszkodowania wynosi:

- a) 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;
- b) 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.

Pasażerowie, którzy posiadają abonament lub kolejowy bilet okresowy i którzy napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie jego ważności, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. Warunki te określają kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania odszkodowania.

Odszkodowanie za opóźnienie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę.

Gdy umowa transportu dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie w podróży docelowej lub powrotnej obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za bilet. W analogiczny sposób cena biletu na opóźnione połączenie odbywane na podstawie każdej innej formy umowy transportu, która pozwala na podróż na kilku kolejnych odcinkach trasy, obliczana jest proporcjonalnie do pełnej ceny biletu.

Przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza terytorium, na którym stosuje się Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską..

2. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności oraz miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek pasażera.

3. Kwota zwrotu ceny biletu nie jest pomniejszana o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą wprowadzić próg minimalny, poniżej którego odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość progu nie przekracza 4 EUR.

4. Pasażerowi nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli został poinformowany o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy jest krótsze niż 60 minut.

Artykuł 18

Pomoc

1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz przyjazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji.

2. W przypadku opóźnienia, o którym mowa w ust. 1, o ponad 60 minut pasażerom oferuje się także nieodpłatnie:

- a) posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone;
- b) o ile jest to fizycznie możliwe, zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz transport pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania w przypadkach konieczności pobytu przez jedną lub kilka nocy albo jeżeli niezbędny jest pobyt dodatkowy;
- c) o ile jest to fizycznie możliwe, transport z pociągu do stacji kolejowej, do miejsca odjazdu zastępczego środka transportu lub do miejsca przeznaczenia, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.

3. Jeżeli połączenie kolejowe nie może być dalej wykonywane, przedsiębiorstwo kolejowe organizuje jak najszybciej zastępczy transport pasażerów.

4. Na żądanie pasażera przedsiębiorstwa kolejowe zaświadcza ją na bilecie, zależnie od sytuacji, że połączenie kolejowe uległo opóźnieniu, że opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia albo że połączenie zostało odwołane.

5. Stosując ust. 1, 2 i 3, prowadzące obsługę przedsiębiorstwo kolejowe zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób im towarzyszących.

ROZDZIAŁ V

**OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE I OSOBY O OGRANICZONEJ
SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ**

Artykuł 19

Prawo do przewozu

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli organizacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, określają niedyskryminujące zasady dotyczące korzystania z przewozu przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat. Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny nie mogą odmówić osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu ani żądać, aby osobie tej towarzyszyła inna osoba, chyba że jest to absolutnie konieczne w celu zapewnienia zgodności z zasadami dostępu, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 20

Informacja dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej

1. Na żądanie, przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny udzielają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej informacji o dostępności przewozów kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego i pomieszczeń w pociągach, zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 19 ust. 1, oraz informują osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej o udogodnieniach w pociągu.

2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny korzysta ze zwolnienia, o którym mowa w art. 19 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej o przyczynach odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu, lub żądania, aby towarzyszyła jej inna osoba.

Artykuł 21

Dostępność

1. Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają, zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2. W braku personelu towarzyszącego w pociągu lub personelu na stacji przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji podejmuje wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostępu do podróży pociągiem.

Artykuł 22

Pomoc na stacjach kolejowych

1. Osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, które odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, zarządca stacji zapewnia nieodpłatnie pomoc w taki sposób, aby osoby te były w stanie wsiąść do odjeżdżającego pociągu, przesiąść się do pociągu skomunikowanego lub wsiąść z pociągu przyjeżdżającego, na przejazd, na który zakupiły bilet, bez uszczerbku dla zasad dostępu ustanowionych na mocy art. 19 ust. 1.

2. Państwa członkowskie mogą przewidzieć odstępstwo od ust. 1 w przypadku osób podróżujących połączeniami na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej zgodnie z obowiązującym prawem wspólnotowym, pod warunkiem że właściwe organy zapewnią alternatywne środki lub ustalenia gwarantujące równoważny lub wyższy poziom dostępu do usług transportowych.

3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji zapewnia wywieszanie łatwo dostępnej informacji zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 19 ust. 1, dotyczącej najbliższej stacji, na której obecny jest personel oraz bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Artykuł 23

Pomoc w pociągu

Bez uszczerbku dla zasad dostępu, o których mowa w art. 19 ust. 1, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia osobie niepełnosprawnej oraz osobie o ograniczonej sprawności ruchowej nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania i wysiadania.

Do celów niniejszego artykułu pomoc w pociągu oznacza wszelkie racjonalne starania w celu zaoferowania pomocy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, aby umożliwić jej dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy poziom niepełnosprawności ruchowej utrudnia powyższej osobie samodzielne i bezpieczne korzystanie z takich usług.

Artykuł 24

Warunki udzielania pomocy

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni współpracują ze sobą w celu udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z art. 22 i 23 oraz zgodnie z poniższymi literami:

- a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego powiadomiono o potrzebie udzielenia pomocy danej osobie przynajmniej na 48 godzin, zanim taka pomoc będzie potrzebna. Jeżeli bilet pozwala na odbycie kilku podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja na temat terminu kolejnych przewozów;
- b) przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów oraz operatorzy turystyczni podejmują wszystkie działania konieczne dla przyjęcia powiadomień;
- c) jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z lit. a), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji podejmują wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, by osoba niepełnosprawna oraz osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła odbyć podróż;

- d) bez uszczerbku dla uprawnień innych podmiotów w odniesieniu do obszarów poza terenem stacji zarządca stacji lub inna upoważniona osoba wyznacza punkty w granicach stacji kolejowej i poza nią, w których osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłaszać swoje przybycie na stację oraz w razie potrzeby poprosić o pomoc;
- e) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że dana osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej pojawi się w wyznaczonym punkcie w terminie określonym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji świadczących taką pomoc. Wyznaczony termin nie może przekraczać 60 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim pasażerowie są wzywani do odprawy. Jeżeli nie został określony konkretny termin pojawienia się osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, osoba ta musi stawić się w wyznaczonym punkcie nie później niż 30 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim pasażerowie są wzywani do odprawy.

Artykuł 25

Odszkodowanie za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub inny specjalistyczny sprzęt

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne jest za całkowitą lub częściową utratę albo uszkodzenie sprzętu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej służącego im do poruszania się lub innego specjalistycznego sprzętu używanego przez takie osoby, ograniczenia finansowe nie mają zastosowania.

ROZDZIAŁ VI

BEZPIECZEŃSTWO, SKARGI ORAZ JAKOŚĆ USŁUG

Artykuł 26

Osobiste bezpieczeństwo pasażerów

W porozumieniu z organami publicznymi przedsiębiorstwa kolejowe, zarządca infrastruktury i zarządcy stacji podejmują, każdy w ramach swojego zakresu odpowiedzialności, odpowiednie środki w celu zapewnienia osobistego bezpieczeństwa pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu kontroli ryzyka i dostosowują je do poziomu bezpieczeństwa określonego przez władze publiczne. Podmioty te współpracują ze sobą oraz wymieniają informacje dotyczące najlepszych praktyk w zakresie zapobiegania działaniom, które prawdopodobnie pogorszą poziom bezpieczeństwa.

Artykuł 27

Skargi

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, we współpracy ze sprzedawcami biletów, ustanawiają mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem. Podają one do ogólnej wiadomości pasażerów informacje kontaktowe oraz powiadamiają o swoim języku lub językach roboczych.

2. Pasażerowie mogą złożyć skargę do któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego daną usługę lub do odpowiedniego sprzedawcy biletów. W ciągu 20 dni adresat skargi udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też w usprawiedliwionych przypadkach informuje pasażera o terminie, krótszym niż trzy miesiące od daty złożenia skargi, w jakim można się na nią odpowiedzieć.

3. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 28, informację o liczbie i rodzaju otrzymanych i rozpatrzonych skarg, a także o czasie udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.

Artykuł 28

Normy jakości obsługi

1. Przedsiębiorstwa kolejowe określają normy jakości obsługi w połączeniach i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać wysoki poziom tych usług. Normy jakości obsługi obejmą co najmniej pozycje wymienione w załączniku III.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe monitorują swoje wyniki w zakresie realizacji norm jakości obsługi. Przedsiębiorstwa kolejowe publikują każdego roku sprawozdanie na temat realizacji swoich norm jakości razem ze sprawozdaniem rocznym. Sprawozdanie na temat realizacji norm jakości obsługi publikowane jest na stronach internetowych przedsiębiorstw kolejowych. Ponadto sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.

ROZDZIAŁ VII

INFORMACJA I EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 29

Informowanie pasażerów o przysługujących im prawach

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i operatorzy turystyczni przy sprzedaży biletów na podróż pociągiem informują pasażerów o ich prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia. W celu wypełnienia tego obowiązku informacyjnego przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i operatorzy turystyczni mogą skorzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych i udostępnionego przedsiębiorstwu kolejowemu, zarządcom stacji i operatorom turystycznym.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom — na stacjach i w pociągu — dane umożliwiające kontakt z organem wyznaczonym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 30.

Artykuł 30

Egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. Każdy z tych organów podejmuje kroki niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.

Każdy z tych organów jest niezależny organizacyjnie w zakresie decyzji dotyczących finansowania i w zakresie struktury prawnej i procesu decyzyjnego od zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu przydzielającego zdolność przepustową lub przedsiębiorstwa kolejowego.

Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym ustępem oraz o ich zakresach odpowiedzialności.

2. Każdy pasażer może składać skargi w sprawie naruszenia niniejszego rozporządzenia do odpowiedniego organu wyznaczonego zgodnie z ust. 1 albo do innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie.

Artykuł 31

Współpraca między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów

Organy, o których mowa w art. 30, odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyki w tym zakresie w celu koordynowania swoich zasad podejmowania decyzji na terytorium Wspólnoty. Komisja udziela im pomocy w wykonywaniu tego zadania.

ROZDZIAŁ VIII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 32

Sankcje

Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o tych przepisach i działaniach do dnia 3 czerwca 2010 r. i niezwłocznie zgłaszają wszelkie późniejsze ich zmiany.

Artykuł 33

Załączniki

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez zmianę załączników do niego, z wyjątkiem załącznika I, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 2.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

Artykuł 34

Przepisy zmieniające

1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, konieczne dla wdrożenia art. 2, 10 i 12, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 2.

2. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez zmianę kwot, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, innych niż określone w załączniku I, są przyjmowane w zależności od inflacji zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 2.

Artykuł 35

Procedura komitetu

1. Komisja wspomaganą jest przez komitet powołany na mocy art. 11a dyrektywy 91/440/EWG.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Artykuł 36

Sprawozdanie

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrożenia i skutków niniejszego rozporządzenia do dnia 3 grudnia 2012 r., szczególnie w odniesieniu do poziomów jakości obsługi.

Sprawozdanie jest opracowywane na podstawie informacji dostarczanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz z art. 10b dyrektywy 91/440/EWG. W razie potrzeby sprawozdaniu będą towarzyszyć odpowiednie wnioski.

Artykuł 37

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 24 miesiące po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

ZAŁĄCZNIK I

Wyciąg z umowy międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)

Załącznik A

Do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. zmienionej protokołem wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r.

TYTUŁ II

ZAWARCIE I WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 6

Umowa przewozu

1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio, jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.
2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która nie naruszając postanowień art. 9, podlega postanowieniom przepisów ujednoczonych.
3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.

Artykuł 7

Bilet

1. Ogólne warunki przewozu określają formę i treść biletu oraz języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu biletu.
2. Bilet powinien zawierać przynajmniej następujące dane:
 - a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników,
 - b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoczonym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;
 - c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.
3. Podróżny jest zobowiązany przy otrzymaniu biletu upewnić się, czy został on wystawiony według jego wskazówek.
4. Bilet może być odstąpiony, gdy nie jest imienny i podróż nie została jeszcze rozpoczęta.
5. Bilet może być sporządzony w formie elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcane w formę piśmenną. Sposób zbierania i opracowywania powinien zapewniać ich praktyczną równowartość, zwłaszcza w zakresie mocy dowodowej danych zawartych w bilecie.

Artykuł 8

Opłata i zwrot należności za przejazd

1. Opłatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa.
2. Ogólne warunki przewozu określają zasady zwrotu opłaty za przejazd.

Artykuł 9

Prawo przewozu. Wyłączenie z przewozu

1. Podróżny musi być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i okazać go podczas kontroli biletów. Ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że:
 - a) podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiścić dopłatę;
 - b) podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu; oraz
 - c) określać, czy i na jakich zasadach dokonuje się zwrotu opłaty.
2. Ogólne warunki przewozu mogą przewidywać wyłączenie z przewozu lub możliwość usunięcia w czasie podróży:
 - a) osób stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania ruchu lub dla bezpieczeństwa pozostałych podróżnych;
 - b) osób, które w sposób niedopuszczalny są uciążliwe dla innych podróżnych;

osoby te nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu.

Artykuł 10

Przestrzeganie przepisów władz administracyjnych

Podróżny jest zobowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne lub inne władze administracyjne.

Artykuł 11

Odwołanie i opóźnienie pociągu. Utrata połączenia.

Przewoźnik zobowiązany jest w danym wypadku poświadczyć na bilecie odwołanie pociągu lub utratę połączenia.

TYTUŁ III

PRZEWÓZ BAGAŻU RĘCZNEGO, ZWIERZĄT, PRZESYŁEK BAGAŻOWYCH I POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Rozdział I

Wspólne postanowienia

Artykuł 12

Przedmioty i zwierzęta dopuszczone do przewozu

1. Podróżny może zabrać ze sobą łatwo przenośne przedmioty (bagaż ręczny) oraz żywe zwierzęta, zgodnie z postanowieniami ogólnych warunków przewozu. Ponadto podróżny może zabrać ze sobą przedmioty przestrzenne zgodnie ze szczególnymi postanowieniami Ogólnych warunków przewozu. Wyłączone są od przewozu jako bagaż ręczny przedmioty i zwierzęta, które mogą być dla podróżnych uciążliwe lub spowodować szkodę.
2. Podróżny może nadać, jako przesyłkę bagażową, przedmioty oraz zwierzęta zgodnie z postanowieniami ogólnych warunków przewozu.
3. Szczególne postanowienia ogólnych warunków przewozu mogą dopuszczać przewóz pojazdów przy okazji przewozu podróżnych.
4. Przewóz przedmiotów i materiałów niebezpiecznych, jako bagażu ręcznego, przesyłek bagażowych albo w lub na pojazdach samochodowych, które zgodnie z postanowieniami niniejszego tytułu przewożone są koleją, musi być zgodny z postanowieniami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

Artykuł 13

Sprawdzenie

1. Jeżeli ustawy lub przepisy państwa, na którego terytorium zdarzy się taki przypadek, tego nie zabraniają, w razie uzasadnionego domniemania naruszenia warunków przewozu przewoźnik ma prawo sprawdzić, czy przedmioty lub zwierzęta (bagaż ręczny, bagaż nadany, pojazdy wraz z ich załadunkiem) odpowiadają warunkom przewozu. Podróżnego wzywa się do uczestniczenia przy sprawdzeniu. Jeśli podróżny nie zjawi się lub nie jest osiągalny, sprawdzenie powinno być dokonane w obecności dwóch niezależnych świadków.
2. W razie stwierdzenia naruszenia warunków przewozu przewoźnik może zażądać od podróżnego zapłacenia kosztów sprawdzenia.

Artykuł 14

Przestrzeganie przepisów władz administracyjnych

Podróżny jest zobowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne i inne władze administracyjne w czasie przewozu zarówno w odniesieniu do jego osoby, jak i przewożonych przez niego przedmiotów i zwierząt (bagaż ręczny, przesyłki bagażowe, pojazdy wraz z ich załadunkiem). Podróżny powinien być obecny przy rewizji bagażu ręcznego i nadanego, chyba że ustawy i przepisy danego państwa dopuszczają wyjątki w tym zakresie.

Rozdział II

Bagaż ręczny i zwierzęta

Artykuł 15

Nadzór

Nadzór nad bagażem ręcznym i zwierzętami zabranymi ze sobą należy do podróżnego.

Rozdział III

Przesyłki bagażowe

Artykuł 16

Nadanie przesyłki bagażowej

1. Zobowiązania umowne dotyczące przewozu przesyłek bagażowych powinny być potwierdzone na kwicie bagażowym, który wydaje się podróżnemu.
2. Brak, nieprawidłowości lub utrata kwitu bagażowego nie powodują nieważności umowy przewozu bagażu, która nie naruszając postanowień art. 22, podlega postanowieniom niniejszych przepisów ujednoczonych.
3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, kwit bagażowy jest miarodajnym dowodem nadania przesyłki bagażowej oraz warunków jej przewozu.
4. Do chwili złożenia dowodu przeciwnego zakłada się, że w czasie przyjęcia do przewozu przesyłka bagażowa była zewnętrznie w dobrym stanie i że liczba i masa sztuk odpowiadały danym wpisanym na kwicie bagażowym.

Artykuł 17

Kwit bagażowy

1. Ogólne warunki przewozu określają formę i treść kwitu bagażowego oraz języki i czcionki, które należy stosować przy ich druku i wypełnianiu. Artykuł 7 ust. 5 stosuje się odpowiednio.
2. Kwit bagażowy powinien zawierać przynajmniej następujące dane:
 - a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników;
 - b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoczonym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;

c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

3. Przy otrzymaniu kwitu bagażowego podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony zgodnie z jego wskazówkami.

Artykuł 18

Nadanie i przewóz

1. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w ogólnych warunkach przewozu, bagaż można nadać do przewozu tylko za okazaniem biletu na przejazd ważnego co najmniej do stacji przeznaczenia bagażu. Formalności wymagane przy nadaniu bagażu, nieokreślone w niniejszym artykule, regulują przepisy obowiązujące w miejscu nadania.

2. Jeżeli ogólne warunki przewozu przewidują przyjmowanie bagażu do przewozu bez okazania biletu, postanowienia przepisów ujednoczonych dotyczące praw i obowiązków podróżnego odnośnie do jego bagażu stosuje się odpowiednio do nadawcy bagażu.

3. Przewoźnik może dokonać przewozu bagażu innym pociągiem lub innym środkiem transportu i inną drogą niż ta, z których korzysta podróżny.

Artykuł 19

Uiszczenie opłaty za przewóz bagażu

Opłatę za przewóz bagażu uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa.

Artykuł 20

Oznakowanie bagażu

Podróżny zobowiązany jest podać na każdej sztuce bagażu w dobrze widocznym miejscu i w sposób trwały:

- a) swoje nazwisko i adres;
- b) miejsce przeznaczenia.

Artykuł 21

Prawo do dysponowania bagażem

1. Jeśli okoliczności na to pozwalają i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub innych władz administracyjnych, bagaż może być, na żądanie podróżnego, wydany w miejscu jego nadania za zwrotem kwitu bagażowego i, jeśli ogólne warunki przewozu to przewidują, za okazaniem biletu.

2. Ogólne warunki przewozu mogą zawierać inne postanowienia dotyczące prawa do dysponowania bagażem, w tym zmiany miejsca jego przeznaczenia oraz ewentualnych obciążeń finansowych, jakie wówczas ponosi podróżny.

Artykuł 22

Wydanie

1. Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego i po zapłaceniu ewentualnych należności obciążających przesyłkę.

Przewoźnik ma prawo, lecz nie jest obowiązany sprawdzić, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru bagażu.

2. Za równoznaczne z wydaniem bagażu posiadaczowi kwitu bagażowego uważa się dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania:

- a) przekazanie bagażu organom celnym lub podatkowym do ich pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli pomieszczenia te nie są pod nadzorem przewoźnika;
- b) przekazanie żywych zwierząt osobom trzecim na przechowanie.

3. Posiadacz kwitu bagażowego może żądać wydania bagażu w miejscu przeznaczenia w uzgodnionym czasie, a w stosownym wypadku po upływie czasu potrzebnego do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne.
4. W razie nieoddania kwitu bagażowego przewoźnik jest zobowiązany wydać bagaż tylko tej osobie, która udowodni, że ma do niego prawo; jeśli dowód ten zostanie uznany za niewystarczający, przewoźnik może żądać zabezpieczenia.
5. Bagaż wydaje się w miejscu przeznaczenia, do którego został nadany.
6. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu na warunkach określonych w ust. 3, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym dnia i godziny, w których żądał wydania tego bagażu.
7. Na żądanie osoby uprawnionej przewoźnik jest obowiązany sprawdzić bagaż, w celu stwierdzenia istniejącej zdaniem tej osoby szkody; jeśli przewoźnik nie uczynił zadość temu żądaniu, posiadacz kwitu bagażowego ma prawo odmówić przyjęcia bagażu.
8. W sprawach nieuregulowanych powyżej wydanie bagażu odbywa się zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania.

Rozdział IV

Pojazdy samochodowe

Artykuł 23

Warunki przewozu

Postanowienia szczególne dotyczące przewozu pojazdów, zawarte w ogólnych warunkach przewozu, określają w szczególności: warunki przyjęcia do przewozu, nadania, załadunku i przewozu, warunki wyładunku i wydania oraz obowiązki pasażerów.

Artykuł 24

Kwit na przewóz

1. Przy przewozie pojazdów samochodowych kwit na przewóz powinien być wydany i przekazany podróżnemu. Kwit może stanowić część biletu na przejazd.
2. Postanowienia szczególne dla przewozu pojazdów samochodowych zawarte w ogólnych warunkach przewozu ustalają formę i treść kwitu na przewóz pojazdów oraz języki i czcionki, które należy stosować przy jego druku i wypełnianiu. Artykuł 7 ust. 5 stosuje się odpowiednio.
3. Kwit na przewóz pojazdów powinien zawierać przynajmniej następujące dane:
 - a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników;
 - b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoliconym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;
 - c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy, umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.
4. Przy otrzymaniu kwitu na przewóz pojazdu podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony zgodnie z jego wskazówkami.

Artykuł 25

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego rozdziału, postanowienia rozdziału III dotyczące przewozu bagażu mają zastosowanie do przewozu pojazdów samochodowych.

TYTUŁ IV

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

Rozdział I

Odpowiedzialność za śmierć i zranienie podróżnych

Artykuł 26

Podstawa odpowiedzialności

1. Przewoźnik odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury kolejowej, z której podróżny korzystał.
2. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności:
 - a) jeżeli wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec;
 - b) jeżeli wypadek nastąpił z winy podróżnego;
 - c) jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeśli przewoźnik mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkiem nie mógł zapobiec; za stronę trzecią nie uważa się innego przedsiębiorstwa eksploatującego tę samą linię kolejową; prawo regresu pozostaje nienaruszone.
3. Jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli odpowiedzialność przewoźnika nie jest całkowicie wyłączona, zgodnie z ust. 2 lit. c), ponosi on pełną odpowiedzialność, uwzględniając ograniczenia Przepisów ujednoliconych, lecz bez uszczerbku dla roszczeń zwrotnych, które może on mieć w stosunku do tej osoby trzeciej.
4. Niniejsze Przepisy ujednolicone nie naruszają odpowiedzialności, jaka może ciążyć na przewoźniku w przypadkach nieprzewidzianych w ust. 1.
5. Jeśli przewóz podlegający jednej umowie przewozu wykonywany jest kolejno przez więcej niż jednego przewoźnika, to w przypadku śmierci lub uszkodzeń ciała podróżnych odpowiedzialność ponosi przewoźnik, który na mocy umowy przewozu zobowiązany był wykonać usługę przewozu, podczas której miał miejsce wypadek. Jeśli usługa ta nie została wykonana przez tego przewoźnika, lecz przez przewoźnika podwykonawcę, odpowiedzialność zgodną z niniejszymi przepisami ujednoliconymi ponoszą solidarnie obaj przewoźnicy.

Artykuł 27

Odszkodowanie w przypadku śmierci

1. W przypadku śmierci podróżnego odszkodowanie obejmuje:
 - a) wszelkie niezbędne koszty, spowodowane śmiercią podróżnego, a w szczególności koszty przewozu zwłok i wydatki związane z pogrzebem;
 - b) jeżeli śmierć nie nastąpiła natychmiast, odszkodowanie określone w art. 28.
2. Jeżeli, z powodu śmierci podróżnego, osoby, wobec których miał on lub mógłby mieć ustawowy obowiązek alimentacyjny, są pozbawione jego wsparcia, osoby takie również otrzymują odszkodowanie za tę stratę. Roszczenia o odszkodowania osób pozostających na utrzymaniu podróżnego, wobec których nie miał on ustawowego obowiązku alimentacyjnego, podlegają prawu krajowemu.

Artykuł 28

Odszkodowanie w przypadku uszkodzeń ciała

W przypadku uszkodzeń ciała lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego odszkodowanie obejmuje:

- a) wszelkie niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i transportu;
- b) zadośćuczynienie stratom finansowym powstałym na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy lub na skutek zwiększonych potrzeb spowodowanych wypadkiem.

Artykuł 29

Naprawienie innych szkód wynikających z obrażeń ciała

Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania za szkody wynikające z obrażeń ciała, inne niż przewidziane w art. 27 i 28.

Artykuł 30

Forma i wysokość odszkodowania za śmierć i zranienie

1. Odszkodowanie przewidziane w art. 27 ust. 2 i w art. 28 lit. b) powinno być uiszczone w formie pieniężnej. Jednakże w razie gdy prawo krajowe dopuszcza przyznanie renty, odszkodowanie uiszcza się w tej formie, jeśli poszkodowany podróżny lub osoby uprawnione wymienione w art. 27 ust. 2 żądają wypłaty renty.
2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z ust. 1 określa prawo krajowe. Jednakże przy zastosowaniu niniejszych przepisów ujednoczonych ustala się dla każdego podróżnego górną granicę w wysokości 175 000 jednostek obrachunkowych jako kwotę jednorazową lub jako rentę roczną odpowiadającą tej sumie, jeżeli prawo krajowe przewiduje granicę maksymalną o niższej wysokości.

Artykuł 31

Inne środki komunikacji

1. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 2, postanowienia dotyczące odpowiedzialności za śmierć i zranienie podróżnych nie mają zastosowania do szkód, które powstały podczas przewozu, który zgodnie z umową przewozu nie był przewozem kolejowym.
2. Jeżeli jednak wagony kolejowe przewozi się promem, postanowienia o odpowiedzialności w razie śmierci i zranienia podróżnego stosuje się do szkód wymienionych art. 26 ust. 1 i art. 33 ust. 1, spowodowanych wskutek wypadku związanego z ruchem kolejowymi, który zdarzył się w czasie przebywania podróżnego w wymienionych wagonach albo przy wsiadaniu do nich lub wsiadaniu z nich.
3. Jeżeli, wskutek wyjątkowych okoliczności, ruch kolejowy jest czasowo przerwany i podróżni są przewożeni innymi środkami transportu, przewoźnik ponosi odpowiedzialność zgodnie z niniejszymi przepisami ujednoczonymi.

Rozdział II

Odpowiedzialność w razie niedotrzymania rozkładu jazdy

Artykuł 32

Odpowiedzialność w razie odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia

1. Przewoźnik odpowiada za szkody, jakie poniósł podróżny, jeżeli wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty przez podróżnego połączenia podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia lub wskutek zaistniałych okoliczności od podróżnego nie można zgodnie ze zdrowym rozsądkiem wymagać kontynuowania podróży tego samego dnia. Szkody obejmują racjonalnie uzasadnione koszty spowodowane powiadomieniem osób oczekujących na podróżnego w miejscu przeznaczenia.
2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli odwołanie pociągu, jego opóźnienie lub utrata połączenia są spowodowane jedną z następujących przyczyn:
 - a) okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec;
 - b) wina podróżnego; lub
 - c) zachowanie się osoby trzeciej oraz jeśli przewoźnik mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec; za stronę trzecią nie uważa się innego przedsiębiorstwa eksploatującego tę samą linię kolejową; prawo regresu pozostaje nienaruszone.
3. Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do wypłacenia odszkodowań za szkody inne niż przewidziane w ust. 1. Niniejsze postanowienie nie narusza postanowień art. 44.

Rozdział III

Odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych

DZIAŁ 1

Bagaż ręczny i zwierzęta

Artykuł 33

Odpowiedzialność

1. W razie śmierci lub zranienia podróżnego przewoźnik odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż ręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny miał ze sobą. Artykuł 26 stosuje się odpowiednio.
2. W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu ręcznego lub zwierząt, których nadzór, zgodnie z art. 15 spoczywa na podróżnym, jedynie gdy szkoda wynikła z jego winy. Z wyjątkiem art. 51, innych artykułów tytułu IV oraz tytułu VI nie stosuje się.

Artykuł 34

Ograniczenie odszkodowania w razie uszkodzenia lub utraty rzeczy

Jeżeli przewoźnik odpowiada na podstawie art. 33 ust. 1, to górna granica odszkodowania wynosi 1 400 jednostek obrotowych dla każdego podróżnego.

Artykuł 35

Zwolnienie od odpowiedzialności

Przewoźnik nie odpowiada wobec podróżnego za szkody powstałe wskutek niezastosowania się podróżnego do przepisów celnych i przepisów innych władz administracyjnych.

DZIAŁ 2

Przesyłki bagażowe

Artykuł 36

Podstawa odpowiedzialności

1. Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania, jak również za szkodę spowodowaną opóźnionym wydaniem.
2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu nastąpiło z winy podróżnego, z powodu jego zlecenia niewywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej bagażu albo wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.
3. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:
 - a) braku lub usterki opakowania;
 - b) specjalnych właściwości bagażu;
 - c) nadania jako przesyłki bagażowej przedmiotów wyłączonych od przewozu.

Artykuł 37

Ciężar dowodu

1. Dowód, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało przez jedną z okoliczności przewidzianych w art. 36 ust. 2 ciąży na przewoźniku.

2. Jeżeli przewoźnik wykaże, że bez względu na okoliczności danego przypadku zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w art. 36 ust. 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynikała. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana, całkowicie lub częściowo, przez jedno z tych niebezpieczeństw.

Artykuł 38

Kolejni przewoźnicy

Jeżeli przewóz będący przedmiotem jednej umowy przewozu i wykonywany jest przez kilku kolejnych przewoźników, każdy z przewoźników przez samo przyjęcie przesyłki bagażowej wraz z kwitem bagażowym lub pojazdu samochodowego z kwitem przewozowym uczestniczy, jeżeli chodzi o przewiezienie przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego, w umowie przewozu stosownie do warunków określonych w kwicie bagażowym lub w kwicie przewozowym i przyjmuje wynikające z niej obowiązki. W tym wypadku każdy przewoźnik odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

Artykuł 39

Przewoźnicy podwykonawcy

1. Jeżeli przewoźnik zlecił przewoźnikowi podwykonawcy w całości lub w części wykonanie przewozu, to niezależnie, czy miał do tego upoważnienie na podstawie umowy przewozu czy nie, odpowiada za wykonanie całego przewozu.
2. Wszelkie postanowienia niniejszych przepisów ujednoczonych dotyczące odpowiedzialności przewoźnika mają zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika podwykonawcy w zakresie wykonanego przez niego przewozu. Jeżeli wytoczono powództwo przeciwko pracownikom i jakimkolwiek innym zatrudnionym, którymi przewoźnik podwykonawca posłużył się przy wykonywaniu przewozu, mają zastosowanie postanowienia art. 48 i 52.
3. Jakikolwiek szczególne porozumienie, na mocy którego przewoźnik przyjmuje zobowiązania niewynikające z niniejszych przepisów ujednoczonych albo zrzeka się praw przysługujących przez niniejsze przepisy ujednoczone, ma zastosowanie do przewoźnika podwykonawcy jedynie, gdy wyrazi na nie pisemną zgodę. Niezależnie od zgody przewoźnika podwykonawcy lub jej braku, przewoźnik związany jest postanowieniami tego szczególnego porozumienia.
4. Jeżeli przewoźnik i przewoźnik podwykonawca odpowiadają razem, ich odpowiedzialność jest solidarna.
5. Całkowita kwota odszkodowań należnych od przewoźnika, przewoźnika podwykonawcy oraz ich pracowników i innych zatrudnionych, którymi się oni posługują przy wykonywaniu przewozu, nie może przekraczać maksymalnych kwot odszkodowania przewidzianych w Przepisach ujednoczonych.
6. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie narusza praw do roszczenia zwrotnego powstałego między przewoźnikiem a przewoźnikiem podwykonawcą.

Artykuł 40

Domniemanie zaginięcia

1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać sztukę bagażu za zaginioną, jeżeli jej nie wydano lub nie przygotowano do wydania w ciągu czternastu dni od chwili zażądania jej wydania stosownie do art. 22 ust. 3.
2. Jeżeli sztuka bagażu, uznana za zaginioną, zostanie odnaleziona w ciągu roku od zażądania jej wydania, przewoźnik jest obowiązany zawiadomić o tym osobę uprawnioną, jeżeli miejsce jej zamieszkania jest znane lub jeżeli można je ustalić.
3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, osoba uprawniona może zażądać, aby wydano jej bagaż. W tym wypadku opłaca ona koszty przewozu bagażu od miejsca nadania do miejsca, w którym ma nastąpić wydanie, i zwraca otrzymane odszkodowanie, po potrąceniu kosztów objętych tym odszkodowaniem. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do odszkodowania z tytułu opóźnionego wydania, przewidziane w art. 43.
4. Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w terminie przewidzianym w ust. 3 lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania jej wydania, przewoźnik rozporządza nią według ustaw i przepisów miejsca, w którym sztuka bagażu się znajduje.

Artykuł 41

Odszkodowanie w razie zaginięcia bagażu

1. Przewoźnik jest zobowiązany zapłacić za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu, bez dalszego odszkodowania:
 - a) jeżeli udowodniono wysokość szkody, odszkodowanie równe wysokości szkody, najwyżej jednak 80 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 1 200 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu;
 - b) jeżeli nie udowodniono wysokości szkody, kwotę zryczałtowaną, licząc po 20 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 300 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu.

Rodzaj odszkodowania za brakujący kilogram lub sztukę bagażu ustalają ogólne warunki przewozu.

2. Przewoźnik zwraca ponadto opłatę za przewóz bagażu, opłaty celne i akcyzowe oraz inne kwoty zapłacone przy przewozie zagubionej sztuki bagażu.

Artykuł 42

Odszkodowanie w razie uszkodzenia bagażu

1. W razie uszkodzenia bagażu przewoźnik obowiązany jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, która odpowiada obniżeniu się wartości bagażu.
2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:
 - a) jeżeli cały bagaż doznał obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia;
 - b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 43

Odszkodowanie za opóźnienie w wydaniu bagażu

1. W razie opóźnienia w wydaniu bagażu przewoźnik jest obowiązany zapłacić za każde rozpoczęte 24 godziny, licząc od chwili zażądania wydania, najwyżej jednak za 14 dni:
 - a) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda łącznie z uszkodzeniem bagażu, odszkodowanie w wysokości szkody, które nie może przekraczać 0,80 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 14 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem;
 - b) jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda, odszkodowanie zryczałtowane w wysokości 0,14 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 2,80 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem.

Rodzaj odszkodowania za kilogram lub sztukę bagażu ustalają ogólne warunki przewozu.

2. Przy zaginięciu całego bagażu nie można płacić odszkodowania zgodnie z postanowieniami ust. 1 obok odszkodowania wynikającego z postanowień art. 41.
3. W razie częściowego zaginięcia bagażu odszkodowanie to płaci się zgodnie z ust. 1 za część niezaginioną.
4. W razie uszkodzenia bagażu, niebędącego następstwem opóźnionego wydania, płaci się odszkodowanie zgodnie z postanowieniami ust. 1, ewentualnie wraz z odszkodowaniem przewidzianym w art. 42.
5. W żadnym wypadku odszkodowanie łączne przewidziane w ust. 1 i odszkodowanie przewidziane w art. 41 i 42 nie może być wyższe niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia bagażu.

DZIAŁ 3

Pojazdy samochodowe

Artykuł 44

Odszkodowanie w razie opóźnienia

1. Jeżeli pojazd samochodowy towarzyszący podróżnemu zostanie z winy przewoźnika z opóźnieniem załadowany lub wydany, przewoźnik płaci odszkodowanie, pod warunkiem że osoba uprawniona udowodni, że w wyniku tego powstała szkoda; przy czym kwota odszkodowania nie może przekraczać wysokości opłaty za przewóz pojazdu.
2. Jeżeli z powodu opóźnienia załadunku z winy przewoźnika osoba uprawniona zrezygnuje z wykonania umowy przewozu, to otrzymuje zwrot zapłaty za przewóz. Jeżeli osoba ta udowodni, że z powodu opóźnienia powstała szkoda, może ona żądać dodatkowo odszkodowania, które nie może przekraczać wysokości opłaty przewozowej.

Artykuł 45

Odszkodowanie w razie zaginięcia bagażu

W razie całkowitego lub częściowego zagubienia pojazdu osoba uprawniona otrzymuje odszkodowanie za udokumentowaną szkodę, obliczone z uwzględnieniem obecnej wartości pojazdu, które nie może przekraczać kwoty 8 000 jednostek obrachunkowych. Przyczepa z ładunkiem lub bez traktowana jest jako pojazd.

Artykuł 46

Odpowiedzialność za inne przedmioty

1. Jeżeli chodzi o przedmioty pozostawione w pojazdach lub znajdujące się w kontenerach-bagażnikach (np. w kontenerach na bagaż lub na narty), przymocowanych do pojazdu, przewoźnik odpowiada tylko za szkody wynikłe z jego winy. Łączna kwota odszkodowania nie może przekraczać 1 400 jednostek obrachunkowych.
2. Jeżeli chodzi o przedmioty przymocowane na zewnątrz pojazdu włącznie z kontenerami-bagażnikami wymienionymi w ust. 1, przewoźnik odpowiada tylko wówczas, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 47

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego działu, postanowienia działu 2 dotyczące odpowiedzialności za przesyłki bagażowe stosuje się do pojazdów samochodowych.

Rozdział IV

Wspólne postanowienia

Artykuł 48

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

Postanowienia niniejszych Przepisów ujednoliconych oraz przepisy prawa krajowego, które ograniczają wysokość odszkodowania do określonej kwoty nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 49

Przeliczenie i oprocentowanie odszkodowania

1. Jeżeli obliczenie odszkodowania wymaga przeliczenia kwot wyrażonych w walutach obcych, przeliczenia dokonuje się według kursu obowiązującego w dniu i w miejscu wypłaty odszkodowania.

2. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, naliczanych od dnia wniesienia reklamacji przewidzianej w art. 55 lub, jeżeli nie było reklamacji, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.
3. Jednakże w stosunku do odszkodowania przysługującego na podstawie art. 27 i 28 odsetki są naliczane od dnia, w którym nastąpiły zdarzenia stanowiące podstawę do ustalenia wysokości odszkodowania, jeżeli dzień ten jest późniejszy od dnia złożenia reklamacji lub od dnia wytoczenia powództwa sądowego.
4. W wypadku przesyłek bagażowych odsetki przysługują, gdy kwota odszkodowania przekracza 16 jednostek obračunkowych na jeden kwit bagażowy.
5. W wypadku przesyłek bagażowych, jeżeli osoba uprawniona nie przekaze przewoźnikowi w wyznaczonym terminie dokumentów niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, bieg odsetek zawiesza się na czas od upływu tego terminu do przekazania dokumentów.

Artykuł 50

Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności ciężącej na nim na podstawie Przepisów ujednocionych, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej obowiązujących w danym państwie właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 51

Odpowiedzialność przewoźnika za swoich pracowników

Przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przewozu, jeżeli pracownicy i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe. Zarządcy infrastruktury kolejowej, na której odbywa się przewóz, uważani są za pracowników, którymi przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu przewozu.

Artykuł 52

Roszczenia szczególne

1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze przepisy ujednoczone, można wystąpić przeciwko przewoźnikowi z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł, na jakim jest ono oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych przepisach.
2. Powyższe postanowienie dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników przewoźnika i innych osób, za które przewoźnik odpowiada na podstawie art. 51.

TYTUŁ V

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PODRÓŻNEGO

Artykuł 53

Szczególne zasady odpowiedzialności

Podróżny ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za:

- a) szkody, które wynikły z nieprzestrzegania obowiązków podróżnego:
 - 1) określonych w art. 10, 14 i 20;
 - 2) określonych w postanowieniach szczególnych dla przewozu pojazdów samochodowych, zawartych w Ogólnych warunkach przewozu; lub
 - 3) określonych w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID); albo
- b) szkody spowodowane przez przedmioty lub zwierzęta, które podróżny zabrał ze sobą,

o ile nie udowodni on, że szkoda powstała w wyniku okoliczności, których mimo zastosowania nakazanej staranności nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec mimo zachowania niezbędnej i oczekiwanej od zdyscyplinowanego podróżnego staranności. Niniejsze postanowienie nie narusza odpowiedzialności przewoźnika przewidzianej w art. 26 i 33 ust. 1.

TYTUŁ VI

DOCHODZENIE ROSZCZEŃ

Artykuł 54

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu

1. Jeżeli przewoźnik ujawni lub jeśli przypuszcza albo też jeżeli osoba uprawniona twierdzi, że przewożony przez przewoźnika przedmiot (bagaż, pojazd samochodowy) częściowo zaginął lub został uszkodzony, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan przewożonego przedmiotu oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.
2. Odpis tego protokołu wydaje się nieodpłatnie osobie uprawnionej.
3. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona zażądać ustalenia stanu bagażu lub pojazdu, jak również przyczyn i rozmiaru szkody, przez rzeczoznawcę powołanego przez obie strony lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

Artykuł 55

Reklamacje

1. Reklamacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego należy wносить na piśmie do przewoźnika, przeciwko któremu może być wytoczone powództwo sądowe. W razie przewozu stanowiącego przedmiot jednej umowy przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników reklamacje mogą być również wniesione do pierwszego i ostatniego przewoźnika oraz przewoźnika mającego w kraju stałego zamieszkania lub stałego pobytu osoby uprawnionej siedzibę swojej firmy, jej filię lub agencję, która zawarła umowę przewozu.
2. Pozostałe reklamacje dotyczące umowy przewozu należy wносить na piśmie do przewoźnika, o którym mowa w art. 56 ust. 2 i 3.
3. Dokumenty, które osoba uprawniona pragnie dołączyć do reklamacji, należy przedłożyć w oryginale lub w odpisie, odpowiednio uwierzytelnionym na żądanie przewoźnika. Przy załatwianiu reklamacji przewoźnik może zażądać zwrotu biletu na przejazd lub kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego.

Artykuł 56

Przewoźnicy, przeciwko którym mogą być wytoczone powództwa sądowe

1. Powództwo sądowe wynikające z odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego może być wytoczone jedynie przeciwko przewoźnikowi odpowiedzialnemu zgodnie z art. 26 ust. 5.
2. Z zastrzeżeniem ust. 4, inne powództwa podróżnych wynikające z umowy przewozu mogą być wytaczane przeciwko pierwszemu lub ostatniemu przewoźnikowi lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, w czasie której miało miejsce zdarzenie będące przyczyną wytoczenia powództwa.
3. W razie wykonywania przewozów przez kolejnych przewoźników, gdy zgoda przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego jest wpisana do kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego, może być także przeciwko niemu wytoczone powództwo sądowe zgodnie z ust. 2, nawet gdy nie otrzymał on bagażu lub nie przyjął pojazdu samochodowego.
4. Powództwo sądowe o zwrot zapłaconej kwoty na podstawie umowy przewozu może być wytoczone przeciwko przewoźnikowi, który pobrał tę kwotę, lub przeciwko przewoźnikowi, na rzecz którego została ona pobrana.
5. Powództwo sądowe może być wytoczone przeciwko innemu przewoźnikowi, niż wskazani w ust. 2 i 4, jeżeli zostało ono wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikłym z tej samej umowy przewozu.
6. Jeżeli postanowienia przepisów ujednoczonych stosują się do przewoźnika podwykonawcy, również jemu można wytoczyć powództwo sądowe.
7. Jeżeli powód ma wybór między kilkoma przewoźnikami, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednemu z tych przewoźników. Powyższą zasadę stosuje się, gdy powód ma do wyboru jednego lub kilku przewoźników lub przewoźnika podwykonawcę.

Artykuł 58

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z odpowiedzialności za śmierć i zranienie podróżnych

1. Wszelkie roszczenia osoby uprawnionej z tytułu odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych wygasają, jeżeli w ciągu dwunastu miesięcy, licząc od chwili uzyskania wiadomości, osoba ta nie zgłosiła wypadku, któremu uległ podróżny, jednemu z przewoźników, do których, zgodnie z art. 55 ust. 1, mogą być składane reklamacje. Jeżeli osoba uprawniona zgłasza wypadek przewoźnikowi ustnie, przewoźnik potwierdza zgłoszenia na piśmie.
2. Roszczenia jednak nie wygasają, jeżeli:
 - a) w terminie przewidzianym w ust. 1 osoba uprawniona zgłosiła reklamację do jednego z przewoźników wymienionych w art. 55 ust. 1;
 - b) w terminie przewidzianym w ust. 1 przewoźnik w inny sposób dowiedział się o wypadku, któremu uległ podróżny;
 - c) wypadek nie został zgłoszony lub został zgłoszony z opóźnieniem na skutek okoliczności niezależnych od osoby uprawnionej;
 - d) osoba uprawniona udowodni, że wypadek zdarzył się z winy przewoźnika.

Artykuł 59

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z tytułu umowy o przewozie bagażu

1. Z chwilą wydania bagażu osobie uprawnionej wygasają wszelkie, wynikające z umowy przewozu, roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w wydaniu.
2. Roszczenia nie wygasają jednak:
 - a) w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli:
 - 1) zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z art. 54 przed odebraniem bagażu przez osobę uprawnioną;
 - 2) tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z art. 54;
 - b) w razie szkody niedającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po odebraniu bagażu przez osobę uprawnioną, jeżeli ona:
 - 1) zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z art. 54, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po odbiorze bagażu; oraz
 - 2) udowodni przy tym, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem;
 - c) w razie przekroczenia terminu wydania, jeżeli osoba uprawniona w ciągu dwudziestu jeden dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników wskazanych w art. 56 ust. 3;
 - d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała z winy przewoźnika.

Artykuł 60

Przedawnienie roszczeń

1. Roszczenia o odszkodowanie wynikające z odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego przedawniają się:
 - a) roszczenia podróżnego — po trzech latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek;
 - b) roszczenia innych osób uprawnionych — po trzech latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpiła śmierć podróżnego, najpóźniej jednak po pięciu latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek.

2. Inne roszczenia wynikające z umowy przewozu ulegają przedawnieniu po upływie jednego roku. Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata, jeżeli chodzi o roszczenie dotyczące szkody, która jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody.

3. Przedawnienie o którym mowa w ust. 2, biegnie dla roszczeń:

- a) o odszkodowanie za całkowite zaginięcie: od czternastego dnia po upływie terminu przewidzianego w art. 22 ust. 3;
- b) o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu: od dnia, w którym nastąpiło wydanie;
- c) we wszystkich innych przypadkach dotyczących przewozu podróży: od dnia upływu ważności biletu.

Dnia wskazanego jako początek biegu przedawnienia nie wlicza się do tego terminu.

4. [...]

5. [...]

6. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia reguluje prawo krajowe.

TYTUŁ VII

WZAJEMNE STOSUNKI MIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI

Artykuł 61

Podział opłaty przewozowej

1. Każdy przewoźnik, który pobrał lub powinien pobrać opłaty, jest obowiązany zapłacić uczestniczącym w przewozie przewoźnikom przypadający im udział. Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między przewoźnikami.
2. Postanowienia art. 6 ust. 3, art. 16 ust. 4 i art. 25 stosują się do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 62

Prawo do roszczeń zwrotnych

1. Przewoźnikowi, który na podstawie Przepisów ujednoliconych zapłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne przeciwko przewoźnikom uczestniczącym w przewozie, zgodnie z następującymi postanowieniami:
 - a) przewoźnik, który spowodował szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
 - b) jeżeli szkodę spowodowało kilku przewoźników, każdy z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną; jeżeli rozróżnienie takie nie jest możliwe, odszkodowanie dzieli się między nich według zasad podanych w lit. c);
 - c) jeżeli nie można udowodnić, który z przewoźników spowodował szkodę, odszkodowanie dzieli się między wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozie, z wyjątkiem tych, którzy udowodnią, że szkoda nie została przez nich spowodowana; podziału dokonuje się proporcjonalnie do udziału w opłacie za przewóz, przypadającego każdemu z przewoźników.
2. W razie niewypłacalności jednego z przewoźników udział przypadający na niego, lecz niezapłacony, dzieli się między wszystkich pozostałych przewoźników uczestniczących w przewozie, proporcjonalnie do przypadającego każdemu z nich udziału w opłacie za przewóz.

Artykuł 63

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych

1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, przewidzianym w art. 62, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przyzpoznanie go w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy do przyzpoznanie i interwencji.

2. Przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powinien pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkich zainteresowanych przewoźników, z którymi nie zawarł umowy, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do przewoźników, których nie pozwał.
3. Sąd powinien rozstrzygać jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.
4. Przewoźnik, który chce skorzystać ze swojego prawa do roszczenia zwrotnego, może wnieść pozew do sądu państwa, na którego terytorium jeden z przewoźników uczestniczących w przewozie ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu.
5. Jeżeli powództwo powinno być wytoczone przeciwko kilku przewoźnikom, przewoźnik występujący jako powód ma prawo wyboru między sądami właściwymi na podstawie ust. 4.
6. Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych nie może być włączone do postępowania o odszkodowanie wdrożonego przez osobę uprawnioną z tytułu umowy przewozu.

Artykuł 64

Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych

Przewoźnicy mogą w drodze umów między sobą ustalić odchylenia od postanowień art. 61 i 62.

ZAŁĄCZNIK II

**MINIMALNY ZAKRES INFORMACJI DOSTARCZANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWE LUB
SPRZEDAWCÓW BILETÓW****Część I: Informacje dostarczane przed podróżą**

Ogólne warunki umów mające zastosowanie do umowy

Rozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży

Rozkłady jazdy i warunki najniższych opłat za przewóz

Dostępność, warunki dostępu i dostosowanie pociągu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Możliwość i warunki przewozu rowerów

Dostępność miejsc siedzących w wagonach dla palących i dla niepalących w klasie pierwszej i drugiej oraz w kuzetkach i wagonach sypialnych

Działania mogące przerwać lub opóźnić połączenia

Usługi dostępne w pociągu

Procedury odbioru zagubionego bagażu

Procedury wnoszenia skarg.

Część II: Informacje dostarczane w trakcie przejazdu

Usługi świadczone w pociągu

Następna stacja

Opóźnienia

Główne możliwości przesiadek

Kwestie bezpieczeństwa i ochrony.

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE NORMY JAKOŚCI OBSŁUGI

Informacje i bilety

Punktualność połączeń międzynarodowych i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku przerwania połączeń

Odwołania połączeń międzynarodowych

Czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.)

Badanie opinii klientów

Obsługa skarg, zwroty opłat i odszkodowania za nieprzestrzeganie norm jakości usług

Pomoc świadczona osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej.

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1372/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 23 października 2007 r.****zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 577/98 w sprawie organizacji badania prób losowych dotyczącego siły roboczej we Wspólnocie****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

płac, jako podstawowa zmienna wyjaśniająca rozwój wydarzeń na rynku pracy, powinna być jego stałym elementem, aby umożliwić pełniejszą analizę rynków pracy.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 285 ust. 1,

(5) Skonsultowano się z Komitetem ds. Programu Statystycznego, ustanowionym decyzją Rady 89/382/EWG, Euratom⁽²⁾, zgodnie z art. 3 tej decyzji.

uwzględniając wniosek Komisji,

(6) W związku z powyższym rozporządzenie Rady (WE) nr 577/98⁽³⁾ powinno zostać odpowiednio zmienione,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

(1) Zgodnie ze strategią lizbońską, jak potwierdzono w jej śródkresowym przeglądzie w 2005 r., Europa musi w ramach swojej polityki koncentrować się bardziej na kwestiach wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, aby osiągnąć cele lizbońskie.

W rozporządzeniu (WE) nr 577/98 wprowadza się następujące zmiany:

(2) Rozwój Wspólnoty oraz funkcjonowanie wspólnego rynku zwiększają potrzebę istnienia porównywalnych danych, umożliwiających badanie wpływu struktury i rozkładu wynagrodzeń na rynek pracy, szczególnie dla celów analizy postępów w zakresie spójności gospodarczej i społecznej.

1) w art. 4 ust. 1, lit. l) otrzymuje brzmienie:

„l) wynagrodzenie w głównym miejscu pracy;”;

(3) W celu realizacji powierzonych jej zadań Komisja potrzebuje danych na temat rankingu wynagrodzeń w powiązaniu z cechami społeczno-ekonomicznymi, a także w zależności od różnych form płatnego zatrudnienia. Dane te są niezbędne dla zanalizowania i zrozumienia rynku pracy oraz zmian zachodzących w strukturze siły roboczej. W tym względzie korzyści z posiadania danych na temat wynagrodzeń, wyrażonych w decylach, w powiązaniu z innymi kategoriami informacji na temat zatrudnienia, są powszechnie znane.

2) artykuł 6 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 6***Przekazywanie danych**

W terminie dwunastu tygodni od zakończenia okresu referencyjnego państwa członkowskie przesyłają do Eurostatu wyniki badania bez bezpośrednich identyfikatorów.

(4) Badanie siły roboczej jest zasadniczo pierwszym i najbardziej autorytatywnym źródłem informacji na temat rynku pracy w Unii Europejskiej, a zatem informacja o wysokości

Dane odnoszące się do kategorii »wynagrodzenie z głównego miejsca pracy« mogą być przekazane do Eurostatu w terminie dwudziestu jeden miesięcy od zakończenia okresu referencyjnego, jeśli do przekazania tej informacji wykorzystywane są źródła administracyjne.”.

(1) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lipca 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 9 października 2007 r.

(2) Dz.U. L 181 z 28.6.1989, str. 47.

(3) Dz.U. L 77 z 14.3.1998, str. 3. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 2257/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 336 z 23.12.2003, str. 6).

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
M. LOBO ANTUNES
Przewodniczący

DYREKTYWY

DYREKTYWA 2007/58/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 października 2007 r.

zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 31 lipca 2007 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁴⁾ miała w założeniu ułatwić dostosowanie kolei wspólnotowych do wymogów jednolitego rynku oraz je usprawnić.

(2) Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności

przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej ⁽⁵⁾ dotyczy zasad i procedur, które należy stosować w odniesieniu do ustalania i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacji zdolności przepustowej tej infrastruktury.

(3) W Białej księdze „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” Komisja oznajmiła swój zamiar dalszego tworzenia wewnętrznego rynku usług kolejowych, proponując otwarcie rynku w zakresie międzynarodowych usług pasażerskich.

(4) Niniejsza dyrektywa ma na celu zajęcie się kwestią otwarcia rynku dla międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich na terytorium Wspólnoty, i w związku z tym niniejsza dyrektywa nie powinna dotyczyć usług między państwem członkowskim a krajem trzecim. Ponadto państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy przewozów tranzytowych przez terytorium Wspólnoty.

(5) Sytuacja w dziedzinie międzynarodowych usług kolejowych jest niejednorodna. Z jednej strony, połączenia dalekobieżne (na przykład pociągi nocne) są nierentowne i obsługujące je przedsiębiorstwa kolejowe zamknęły niedawno część z nich w celu zmniejszenia strat. Z drugiej strony, na rynku międzynarodowych usług dużych prędkości odnotowano gwałtowny wzrost natężenia ruchu, a rynek ten będzie nadal dynamicznie rozwijał się w związku z przewidywanym do 2010 r. podwojeniem transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości oraz powstaniem jej wzajemnych połączeń. Niemniej jednak w obydwu przypadkach odczuwa się silną konkurencję ze strony tanich linii lotniczych. Dlatego też kluczowe znaczenie ma pobudzanie nowych inicjatyw poprzez propagowanie konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 56.

⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 460), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 30), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. oraz decyzja Rady z dnia 26 września 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

- (6) Otwarcie rynku międzynarodowych usług pasażerskich nie jest możliwe bez szczegółowych przepisów regulujących dostęp do infrastruktury, znacznych postępów w zakresie interoperacyjności oraz ścisłych ram dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego na poziomie krajowym i europejskim. Wszystkie te elementy funkcjonują obecnie w wyniku transpozycji dyrektywy 2001/12/WE⁽¹⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG, dyrektywy 2004/51/WE⁽²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG, dyrektywy 2001/13/WE⁽³⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE, dyrektywy 2001/14/WE oraz dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych⁽⁴⁾. Konieczne jest, aby te nowe ramy regulacyjne zostały poparte utrwaloną, ujednoliconą praktyką przed proponowaną datą otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich. Będzie to wymagało pewnego czasu. Datą docelową otwarcia rynku powinien zatem być dzień 1 stycznia 2010 r.
- (7) Liczba usług kolejowych bez stacji pośrednich jest bardzo ograniczona. W przypadku przejazdów ze stacjami pośrednimi kluczowe znaczenie ma zezwolenie nowym podmiotom wchodzącym na rynek, które otrzymały dostęp do danych linii, na oferowanie podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu, tak, aby zapewnić takim przewozom osiągnięcie realistycznej szansy na uzyskanie rentowności ekonomicznej i uniknąć stawiania potencjalnych konkurentów w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z podmiotami już obecnymi, którzy mają prawo zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na trasie przejazdu. Prawo to nie powinno naruszać wspólnotowych i krajowych uregulowań w zakresie polityki konkurencji.
- (8) Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych usług ze stacjami pośrednimi nie powinno pociągać za sobą otwarcia rynku krajowych usług pasażerskich, lecz skupiać się jedynie na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Na tej podstawie ich wprowadzenie powinno dotyczyć usług, których głównym celem jest transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danej usługi, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ kontrolny na wniosek zainteresowanej strony.
- (9) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego⁽⁵⁾ zezwala państwom członkowskim i władzom lokalnym na zawieranie umów o świadczenie usług publicznych. Umowy te mogą zawierać prawa wyłączne świadczenia określonych usług. Dlatego też konieczne jest zapewnienie spójności przepisów tego rozporządzenia z zasadą otwarcia międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję.
- (10) Otwarcie międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję, które obejmuje prawo zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na jakiegokolwiek stacji na trasie międzynarodowej oraz wysiadania na innej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych usług pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ kontrolny, o którym mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, wydał na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.
- (11) Niektóre państwa członkowskie rozpoczęły już proces otwierania rynku kolejowych usług pasażerskich poprzez przeprowadzanie przejrzystych, otwartych przetargów na świadczenie niektórych usług tego typu. Nie powinny one mieć obowiązku zapewniania w pełni otwartego dostępu do międzynarodowych usług pasażerskich, gdyż konkurencja w zakresie prawa do eksploatacji niektórych tras kolejowych pozwoli w wystarczający sposób sprawdzić wartość rynkową świadczenia tych usług.
- (12) Ocena, czy równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych może być zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria, takie jak wpływ na rentowność jakiegokolwiek usługi objętej daną usługą publiczną, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę, popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Uwzględniając taką ocenę i decyzję właściwego organu kontrolnego, państwa członkowskie mogą przyznać lub zmienić prawo dostępu do pożądaných międzynarodowych usług pasażerskich lub odmówić przyznania tego prawa, w tym pobierać opłaty od podmiotu obsługującego nową międzynarodową usługę pasażerską, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem wspólnotowym oraz zasadami równości i niedyskryminacji.

(1) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1.

(2) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164.

(3) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26.

(4) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44.

(5) Patrz: 1 str. niniejszego Dziennika Urzędowego.

- (13) W celu wniesienia wkładu w świadczenie usług pasażerskich na liniach objętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia organom odpowiedzialnym za te usługi na nałożenie opłat za usługi pasażerskie objęte ich właściwością. Opłaty te powinny przyczynić się do finansowania obowiązków świadczenia usług publicznych określonych w umowach o świadczenie usług publicznych zawartych zgodnie z prawem wspólnotowym. Opłaty powinny być nakładane zgodnie z prawem wspólnotowym, w szczególności z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności.
- (14) Organ kontrolny powinien działać w sposób pozwalający uniknąć wszelkich konfliktów interesów oraz wszelkiego ewentualnego zaangażowania w zawieranie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. W szczególności powinno zapewnić się jego funkcjonalną niezależność, jeżeli do celów organizacyjnych lub prawnych jest on ściśle powiązany z właściwym organem uczestniczącym w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa. Należy rozszerzyć kompetencje organu kontrolnego, tak aby umożliwić mu określanie celu usługi międzynarodowej i, w stosownych przypadkach, potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.
- (15) Niniejsza dyrektywa stanowi kolejny etap otwarcia rynku kolejowego. Niektóre państwa członkowskie otworzyły już rynki międzynarodowych usług pasażerskich na swoim terytorium. W tym kontekście niniejsza dyrektywa nie powinna być interpretowana jako nakładająca na te państwa członkowskie obowiązek przyznania przed dniem 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym koncesję w państwie członkowskim, które nie przyznało praw o podobnym charakterze.
- (16) W celu zachęcenia do inwestycji w usługi wykorzystujące wyspecjalizowaną infrastrukturę, taką jak szybkie linie kolejowe, przedsiębiorstwa kolejowe powinny mieć możliwość planowania oraz domagania się pewności prawnej, współmiernych do zakrojonych na szeroką skalę i długoterminowych inwestycji. Dlatego przedsiębiorstwom należy umożliwić z reguły zawieranie umów ramowych na okres do 15 lat.
- (17) Krajowe organy kontrolne powinny na podstawie art. 31 dyrektywy 2001/14/WE wymieniać się informacjami i, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.
- (18) Stosowanie niniejszej dyrektywy powinno podlegać ocenie na podstawie sprawozdania, które Komisja ma przedstawić po dwóch latach od daty otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich. Sprawozdanie to powinno również zawierać ocenę rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku usług pasażerskiego transportu kolejowego. W sprawozdaniu tym Komisja powinna także dokonać analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja powinna także wziąć przy tym pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średni dystans podróży). W sprawozdaniu tym Komisja powinna, w razie potrzeby, zaproponować środki uzupełniające mające na celu ułatwienie takiego otwarcia i powinna dokonać oceny skutków takich środków.
- (19) Środki konieczne do wdrożenia dyrektyw 91/440/EWG i 2001/14/WE należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (20) Komisja powinna mieć w szczególności prawo dostosowania załączników do tych dyrektyw. Ponieważ środki te mają ogólny zasięg i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszych dyrektyw, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (21) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolei i które w bliskiej przyszłości nie będzie posiadało takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem, jeżeli miałyby transponować i wprowadzić w życie dyrektyw 91/440/EWG i 2001/14/WE. Dlatego też takie państwa członkowskie, tak długo jak nie posiadają systemu kolei, powinny być zwolnione z obowiązku transpozycji i wprowadzenia w życie wspomnianych dyrektyw.
- (22) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie rozwój kolei wspólnotowych, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu do infrastruktury oraz potrzebę uwzględnienia niezaprzeczalnie międzynarodowego wymiaru eksploatacji istotnych odcinków sieci kolejowych, a także potrzebę skoordynowanego działania ponadnarodowego, a cel ten może zostać osiągnięty w lepszy sposób na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (23) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.

(1) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

(2) Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

(24) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 91/440/EWG oraz 2001/14/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 91/440/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy wszelkie tranzytowe usługi kolejowe prowadzone przez terytorium Wspólnoty, jak i te, których świadczenie zaczyna i kończy się poza terytorium Wspólnoty.”;

2) w art. 3 skreśla się tiret czwarte;

3) w art. 3 po tiret piątym dodaje się tiret w brzmieniu:

„— »międzynarodowe usługi pasażerskie« oznaczają usługi pasażerskie, podczas świadczenia których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i którego głównym celem jest przewóz podróżnych pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; pociąg może być łączony lub dzielony, a jego różne części mogą mieć inne stacje początkowe i docelowe, pod warunkiem że wszystkie wagony przejeżdżają przez co najmniej jedną granicę”;

4) w art. 3 po tiret szóstym dodaje się tiret w brzmieniu:

„— »tranzyt« oznacza przejazd przez terytorium Wspólnoty, bez ładowania lub wyładowywania towarów, lub bez zapewniania podróżnym możliwości wsiadania lub wysiadania na tym terytorium”;

5) w art. 5 ust. 3 skreśla się tiret pierwsze;

6) w art. 8 ust. 1 skreśla się wyrazy: „i grupy międzynarodowe”;

7) w art. 10 skreśla się ust. 1;

8) w art. 10 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3a. Do dnia 1 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwom kolejowym objętym zakresem art. 2 przyznane zostaje prawo dostępu do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich. Wykonując usługę międzynarodowego transportu pasażerskiego, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim.

Prawo dostępu do infrastruktury państw członkowskich, w których międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie stanowią ponad połowę obrotu w ruchu pasażerskim przedsiębiorstw kolejowych tego państwa członkowskiego, jest przyznawane do dnia 1 stycznia 2012 r.

Właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, określają — na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych — czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

3b. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, o którym mowa w ust. 3a, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jednym publicznym zamówieniem na usługi zgodnym z obowiązującym prawem wspólnotowym. Ograniczenie takie nie musi skutkować ograniczeniem prawa do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, z wyjątkiem przypadków, gdy korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej publicznego zamówienia na usługi.

To, czy równowaga ekonomiczna byłaby zagrożona, określone jest przez właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów, na wniosek:

- właściwego organu lub właściwych organów, które udzieliły publicznego zamówienia na usługi,
- każdego innego zainteresowanego właściwego organu mającego prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu,
- zarządcy infrastruktury, lub
- przedsiębiorstwa kolejowego realizującego publiczne zamówienie na usługę.

Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi kontrolnemu lub właściwym organom kontrolnym informacje wymagane — w stopniu uzasadnionym — do podjęcia decyzji. Organ kontrolny analizuje otrzymane informacje, konsultując w razie potrzeby wszystkie odpowiednie strony, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem — w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ kontrolny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, zgodnie z którymi:

- stosowny właściwy organ lub stosowne właściwe organy,
- zarządca infrastruktury,

- przedsiębiorstwo kolejowe realizujące zamówienie publiczne na usługę, lub
- przedsiębiorstwo kolejowe wnoszące o uzyskanie dostępu

mogą wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji.

3c. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się w tym samym państwie na trasie międzynarodowego połączenia pasażerskiego, tam gdzie prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na mocy umowy koncesyjnej zawartej przed dniem 4 grudnia 2007 r., przy zastosowaniu jasnej procedury przetargowej i zgodnie z odpowiednimi zasadami prawa wspólnotowego. Ograniczenie to może być stosowane przez cały pierwotny okres trwania zamówienia lub przez 15 lat, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.

3d. Przepisy niniejszej dyrektywy nie nakładają na państwa członkowskie obowiązku przyznania przed dniem 1 stycznia 2010 r. prawa dostępu, o którym mowa w ust. 3a, przedsiębiorstwom kolejowym oraz ich bezpośrednio lub pośrednio kontrolowanym podmiotom zależnym, posiadającym koncesję w państwie członkowskim, w którym nie są przyznane prawa dostępu o podobnym charakterze.

3e. Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki gwarantujące, że od decyzji, o których mowa w ust. 3b, 3c i 3d, służy odwołanie do sądu.

3f. Bez uszczerbku dla ust. 3b państwa członkowskie mogą, na warunkach określonych w niniejszym artykule, upoważnić organ odpowiedzialny za pasażerski transport kolejowy do nałożenia opłaty na przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi pasażerskie na trasach objętych właściwością tego organu, na których wykonywane są połączenia pomiędzy dwiema stacjami w tym państwie członkowskim.

W takim przypadku przedsiębiorstwa kolejowe świadczące krajowe lub międzynarodowe usługi pasażerskiego transportu kolejowego są objęte tą samą opłatą za świadczenie usług na trasach wchodzących w zakres właściwości tego organu.

Opłata ma stanowić rekompensatę dla organu za obowiązki świadczenia usług publicznych określone w umowach o świadczenie usług publicznych zawartych zgodnie z prawem wspólnotowym. Przychód osiągnięty z takiej opłaty oraz wypłacony jako rekompensata nie może przekraczać poziomu pozwalającego pokryć całość lub część kosztów poniesionych w związku z odpowiednimi obowiązkami świadczenia usług publicznych przy uwzględnieniu odpowiednich przychodów i rozsądnego zysku z tytułu wypełniania tych zobowiązań.

Opłata musi być zgodna z prawem wspólnotowym, a zwłaszcza musi być zgodna z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, braku dyskryminacji oraz proporcjonalności, w szczególności pomiędzy średnią ceną usługi dla pasażera

a wysokością opłaty. Całość opłat nałożonych zgodnie z niniejszym ustępem nie może zagrażać rentowności usługi pasażerskiego transportu kolejowego objętej tymi opłatami.

Odpowiednie organy przechowują niezbędne informacje pozwalające na prześledzenie pochodzenia i przeznaczenia opłat. Informacje o tym państwa członkowskie przekazują Komisji.”;

9) artykuł 10 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Do dnia 1 stycznia 2009 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy.

Sprawozdanie to dotyczy:

- wykonania niniejszej dyrektywy w państwach członkowskich, a w szczególności skutków w państwach członkowskich, o których mowa w ust. 3a akapit drugi, oraz skutecznej pracy różnych organów zaangażowanych w jej wykonanie,
- rozwoju rynku, w szczególności tendencji w ruchu międzynarodowym, działań i udziału w rynku wszystkich jego uczestników, w tym nowych podmiotów, które otrzymały dostęp do danych linii.”;

10) w art. 10 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Do dnia 31 grudnia 2012 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z wykonania przepisów ust. 3a–3f.

Stosowanie niniejszej dyrektywy podlega ocenie na podstawie sprawozdania, które Komisja ma przedstawić po dwóch latach od daty otwarcia rynku międzynarodowych usług pasażerskich.

Sprawozdanie to zawiera również ocenę rynku, w tym stanu przygotowań do dalszego otwarcia rynku usług kolejowych. W sprawozdaniu tym Komisja dokona także analizy różnych modeli organizacji tego rynku oraz skutków niniejszej dyrektywy dla umów o świadczenie usług publicznych i ich finansowania. Komisja bierze przy tym także pod uwagę wykonanie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (*) oraz istotne różnice pomiędzy państwami członkowskimi (zagęszczenie sieci dróg, liczba pasażerów, średni dystans podróży). W sprawozdaniu tym Komisja, w razie potrzeby, proponuje środki uzupełniające mające na celu ułatwienie takiego otwarcia i dokona oceny skutków takich środków.

(*) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, str. 1”

11) artykuł 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, dotyczące dostosowania załączników do niej, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 11a ust. 3.”;

12) artykuł 11a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.”;

13) w art. 15 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrażania niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie system kolei.”.

Artykuł 2

W dyrektywie 2001/14/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 3 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) działania transportowe w formie tranzytowych usług kolejowych prowadzonych przez terytorium Wspólnoty.”;

2) w art. 2 dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) »tranzyt« oznacza przejazd przez terytorium Wspólnoty, bez ładowania lub wyładowywania towarów, lub bez oferowania podróżnym możliwości wsiadania lub wsiadania na tym terytorium.”;

3) w art. 13 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Jeżeli wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej w celu świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich, zdefiniowanych w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy kontrolne. Aby umożliwić określenie celu świadczenia usługi międzynarodowej, polegającej na przewozie osób między stacjami znajdującymi się w różnych państwach, członkowskich oraz potencjalnego wpływu ekonomicznego na już realizowane publiczne zamówienia na usługi, organy kontrolne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejową usługę pasażerską określoną w takim zamówieniu, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 10 ust. 3b dyrektywy 91/440/EWG oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące publiczne zamówienie na usługi na trasie tej międzynarodowej usługi pasażerskiej zostały odpowiednio poinformowane.”;

4) artykuł 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Umowy ramowe obejmują w zasadzie okres pięciu lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi ich obowiązywania. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub

dłuższy okres. Okresy dłuższe niż pięć lat muszą być uzasadnione istnieniem umów handlowych, specjalnych inwestycji lub ryzyka.

5a. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury specjalistycznej, o których mowa w art. 24 i które wymagają znaczących i długoterminowych inwestycji należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Jakkolwiek okres dłuższy niż 15 lat jest dopuszczalny jedynie w wyjątkowych przypadkach, zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.

Wymogi wnioskodawcy mogą w tym przypadku stwarzać konieczność precyzyjnego zdefiniowania charakterystyki zdolności przepustowej, w tym częstotliwości usług, natężenia ruchu i jakości tras kolejowych, które mają zostać dostarczone wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć zarezerwowaną przepustowość, jeżeli przez co najmniej jeden miesiąc jej wykorzystanie było niższe od progowej wielkości przydziału, o której mowa w art. 27.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r., wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres 5 lat z możliwością jej jedнокrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów przepustowości stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., z uwagi na specjalistyczne inwestycje lub istniejące umowy handlowe. Organ kontrolny, o którym mowa w art. 30, jest odpowiedzialny za wyrażenie zgody na wejście w życie takiej umowy.”;

5) w art. 30 ust. 1 przed ostatnim zdaniem dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w udzielaniu publicznych zamówień na usługi.”;

6) artykuł 34 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, odnoszące się do dostosowania załączników, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 3.”;

7) artykuł 35 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku odniesienia do niniejszego ustępu stosuje się przepisy art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem art. 8 tej decyzji.”;

8) w art. 38 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Obowiązki w zakresie transpozycji i wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, tak długo jak na ich terytorium nie powstanie system kolei.”.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 4 czerwca 2009 r. Teksty tych przepisów niezwłocznie przekazują Komisji.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

3. Przepisy art. 1 pkt 2, 5, 6 i 7 stosuje się z dniem 1 stycznia 2010 r.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

H.-G. PÖTTERING

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. LOBO ANTUNES

Przewodniczący

DYREKTYWA 2007/59/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 23 października 2007 r.****w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 31 lipca 2007 r. ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/49/WE ⁽⁴⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej nakłada na zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek opracowania własnych systemów zarządzania bezpieczeństwem w taki sposób, aby dany system kolejowy był przynajmniej w stanie spełnić wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) i aby system ten odpowiadał krajowym przepisom w zakresie bezpieczeństwa oraz wymogom bezpieczeństwa określonym w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI), a także aby zastosowanie znalazły odnośne elementy wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM). Powyższe systemy zarządzania bezpieczeństwem przewidują, między innymi, programy i systemy szkolenia pracowników, które zapewniają utrzymanie ich kwalifikacji oraz należyte wykonywanie obowiązków.
- (2) Dyrektywa 2004/49/WE stanowi, że aby uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać certyfikat bezpieczeństwa.
- (3) Na mocy dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽⁵⁾ licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym od dnia

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 64.

⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 464), wspólne stanowisko Rady z dnia 14 września 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 42). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. i decyzja Rady z dnia 26 września 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44. Wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344). Wersja sprostowana w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 58.

15 marca 2003 r. przysługiwało prawo dostępu do trans-europejskiej sieci towarowej w celu wykonywania międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych, a najpóźniej od 2007 r. będzie przysługiwać prawo dostępu do całej sieci w celu wykonywania krajowych i międzynarodowych przewozów towarowych. Nieuchronnym skutkiem tego stopniowego rozszerzania praw dostępu będzie zwiększony przepływ maszynistów pociągów przez granice kraju. W rezultacie wzrastać będzie zapotrzebowanie na maszynistów przeszkolonych i uprawnionych na podstawie świadectwa do prowadzenia pociągów w co najmniej dwóch państwach członkowskich.

- (4) Badanie wykonane przez Komisję w 2002 r. wykazało, że przepisy państw członkowskich dotyczące warunków przyznawania uprawnień maszynistom pociągów znacznie różnią się między sobą. Aby zniwelować te różnice, powinno się przyjąć wspólnotowe zasady przyznawania uprawnień maszynistom pociągów, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego na terytorium Wspólnoty.
- (5) Takie wspólnotowe zasady powinny przyczynić się również do realizacji celów polityki Wspólnoty w zakresie swobody przepływu pracowników, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług w ramach wspólnej polityki transportowej, przy jednoczesnym unikaniu zakłóceń konkurencji.
- (6) Celem niniejszych wspólnych przepisów powinno być przede wszystkim ułatwienie przepływu maszynistów pociągów pomiędzy państwami członkowskimi oraz ułatwienie ich przepływu pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi, natomiast w szerszym ujęciu uznanie licencji oraz ujednoliconego świadectwa uzupełniającego przez wszystkie podmioty sektora kolejowego. W tym celu w niniejszych przepisach powinny zostać określone minimalne wymagania, których spełnienie pozwoli kandydatom na uzyskanie licencji lub ujednoliconego świadectwa uzupełniającego.
- (7) Niniejsza dyrektywa uzupełnia i wzoruje się w dużym stopniu na historycznej umowie zbiorowej, zawartej między Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie biorących udział w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych ⁽⁶⁾.
- (8) Nawet jeżeli dane państwo członkowskie wyłącza z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy maszynistów pracujących wyłącznie w ramach systemów, sieci i infrastruktury kolejowej niektórych kategorii, to wyłączenie takie w żaden sposób nie powinno ograniczać obowiązku tego państwa członkowskiego w zakresie uznawania ważności licencji na całym terytorium Unii Europejskiej lub ważności ujednoliconych świadectw uzupełniających — w ramach odnośnej infrastruktury.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 195 z 27.7.2005, str. 18.

- (9) Wymogi powinny obejmować przynajmniej dolną granicę wieku, od której wolno prowadzić pociąg, zdolność fizyczną i psychiczną kandydata do wykonywania zawodu, doświadczenie zawodowe oraz znajomość pewnych zagadnień związanych z prowadzeniem pociągu, jak również wiedzę o infrastrukturze, w obrębie której maszyniści będą prowadzić pociąg, oraz język używany w ramach tej infrastruktury.
- (10) Aby zracjonalizować koszty szkolenia odbywanego przez maszynistów w celu uzyskania ujednoliconego świadectwa uzupełniającego, powinno ono koncentrować się — na ile jest to możliwe i pożądane z punktu widzenia bezpieczeństwa — na tych szczególnych czynnościach, które ma wykonywać maszynista, takich jak przetaczanie taboru, czynności z zakresu naprawy i utrzymania pojazdów, przewozy pasażerskie i towarowe. Przy ocenie wdrożenia niniejszej dyrektywy Europejska Agencja Kolejowa (zwana dalej „Agencją”) powinna określić, czy istnieje konieczność zmiany wymagań dotyczących szkolenia wyszczególnionych w załączniku, tak by lepiej odzwierciedlały one nową, kształtującą się strukturę rynku.
- (11) Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury wydający ujednolicone świadectwa uzupełniające sami mogą zapewnić szkolenie w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej, znajomości języka obcego, wiedzy na temat taboru kolejowego oraz infrastruktury. W odniesieniu do egzaminów należy unikać konfliktu interesów, co jednak nie wyklucza takiej możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego ujednolicone świadectwo uzupełniające.
- (12) Zgodnie z art. 13 ust. 4 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury są odpowiedzialni za poziom szkolenia maszynistów, których zatrudniają. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury powinny brać pod uwagę szkolenia i kwalifikacje uzyskane uprzednio przez tych maszynistów, zgodnie z art. 13 ust. 3 tej dyrektywy. Istotne jest również, aby zapewnić przeszkolenie wystarczającej liczby maszynistów. W tym kontekście jest jednak konieczne podjęcie środków w celu zapewnienia, by wskutek inwestycji dokonywanych przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcę infrastruktury w celu przeszkolenia maszynistów nie odnosiło nienależnych korzyści inne przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury w przypadku gdy maszynista dobrowolnie przeniesie się z tego pierwszego do tego drugiego przedsiębiorstwa lub zarządcy. Mogą to być dowolne środki, takie jak na przykład prawodawstwo krajowe, układy zbiorowe pracy, postanowienia w umowach pomiędzy maszynistą a pracodawcą lub umowy określające warunki zatrudniania maszynistów jednego przedsiębiorstwa przez inne przedsiębiorstwo w sytuacji gdy ci maszyniści są stronami takich umów.
- (13) Kwalifikacje personelu oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy są opracowywane w kontekście dyrektyw dotyczących interoperacyjności, zwłaszcza jako podsystem TSI „funkcjonowanie i zarządzanie ruchem kolejowym”.
- Istnieje potrzeba zapewnienia spójności pomiędzy wspomnianymi TSI a załącznikami do niniejszej dyrektywy. Komisja osiągnie to w drodze zmian lub dostosowań odpowiednich TSI do niniejszej dyrektywy i załączników do niej w ramach procedur przewidzianych w dyrektywie Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości⁽¹⁾ i dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁽²⁾.
- (14) W celu zwiększenia swobody przepływu pracowników oraz bezpieczeństwa kolei wspólnotowych szczególną uwagę należy zwrócić na pozostałych członków załogi wykonujących zadania w zakresie bezpieczeństwa na pokładzie lokomotyw i pociągów. Dlatego też państwa członkowskie powinny zapewnić spełnianie przez pozostałych członków personelu wykonujących zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa minimalnych wymagań określonych w TSI w sprawie funkcjonowania i zarządzania ruchem kolejowym. Agencja, po uwzględnieniu krajowych programów wdrożeniowych, które mają być notyfikowane przez państwa członkowskie w związku z wdrożeniem TSI, powinna określić możliwe propozycje dotyczące certyfikacji pozostałych członków personelu wykonujących zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz ocenić wpływ tych różnych opcji. Na podstawie tego sprawozdania Komisja powinna, w razie potrzeby, przedstawić propozycję w odniesieniu do warunków i procedur certyfikacji przebywających w lokomotywie i w pociągu członków personelu wykonujących zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa.
- (15) Wyszczególnione w niniejszej dyrektywie wymagania dotyczące zarówno licencji, jak i ujednoliconego świadectwa uzupełniającego powinny dotyczyć jedynie wymogów prawnych uprawniających maszynistę do prowadzenia pociągu. Zanim dany maszynista będzie mógł prowadzić pociąg na określonej infrastrukturze, spełnione powinny być także wszelkie inne wymogi prawne — zgodne z prawodawstwem wspólnotowym i stosowane w sposób niedyskryminujący — odnoszące się do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz do taboru kolejowego.
- (16) Niniejsza dyrektywa powinna być bez uszczerbku dla wdrażania dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽³⁾ oraz rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych⁽⁴⁾.

(1) Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63); sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 40.

(2) Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE.

(3) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

(4) Dz.U. L 8 z 12.1.2001, str. 1.

- (17) W celu zagwarantowania niezbędnej jednolitości i przejrzystości Wspólnota powinna ustanowić jeden wzór dokumentów — uznawany wzajemnie przez państwa członkowskie, potwierdzający zarówno, że maszyniści pociągów spełniają określone wymogi minimalne, oraz że posiadają kwalifikacje zawodowe oraz znajomość języków obcych — pozostawiając w gestii właściwych organów państw członkowskich wydawanie licencji, a w gestii przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury — wydawanie ujednoliconych świadectw uzupełniających.
- (18) Agencja powinna zbadać także możliwość stosowania karty elektronicznej zamiast licencji oraz ujednoliconych świadectw uzupełniających. Taka karta elektroniczna miałaby tę przewagę, że łączyłaby w sobie oba dokumenty, a jednocześnie mogłaby być używana do innych zastosowań w dziedzinie bezpieczeństwa lub zarządzania maszynistami.
- (19) Władze bezpieczeństwa powinny korzystać z wszystkich informacji zawartych w licencji, ujednoliconych świadectwach uzupełniających oraz w rejestrach licencji i ujednoliconych świadectwach uzupełniających w celu ułatwienia oceny procesu certyfikacji personelu, o której mowa w art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE, oraz szybszego wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w tych artykułach.
- (20) Zatrudnianie maszynistów pociągów, posiadających świadectwa zgodne z niniejszą dyrektywą, nie powinno zwalniać przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury z obowiązku utworzenia systemu monitorowania i wewnętrznej kontroli kwalifikacji i postępowania zatrudnionych maszynistów zgodnie z art. 9 i z załącznikiem III dyrektywy 2004/49/WE, lecz stanowić część tego systemu. Ujednolicone świadectwo uzupełniające nie powinno zwalniać przedsiębiorstw kolejowych ani zarządców infrastruktury z ich odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa, a w szczególności szkolenia swoich pracowników.
- (21) Niektóre firmy świadczą usługi udostępniania maszynistów przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom infrastruktury. W takich przypadkach odpowiedzialność za zapewnienie posiadania przez maszynistę licencji oraz świadectwa zgodnych z niniejszą dyrektywą powinno spoczywać na przedsiębiorstwie kolejowym lub zarządcy infrastruktury korzystającym z usług maszynisty.
- (22) Aby transport kolejowy nadal skutecznie funkcjonował, maszyniści pociągów, którzy już pracują w swoim zawodzie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, powinni w okresie przejściowym zachować uzyskane przez siebie uprawnienia.
- (23) Należy unikać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych przy wymianie zezwoleń na prowadzenie pojazdów kolejowych wydanych maszynistom, zanim odpowiednie przepisy niniejszej dyrektywy znalazły zastosowanie, na ujednolicone świadectwa uzupełniające i licencje zgodne z niniejszą dyrektywą. Dlatego, w zakresie w jakim jest to możliwe, należy zachować uprawnienia do kierowania pojazdami kolejowymi wcześniej przyznane maszyniście. Przy wymianie wspomnianych zezwoleń organy wydające stosowne dokumenty powinny uwzględnić kwalifikacje i doświadczenie poszczególnego maszynisty lub poszczególniej grupy maszynistów. Organ wydający powinien na podstawie wspomnianych kwalifikacji lub doświadczenia postanowić, czy maszynista lub grupa maszynistów musi przejść dodatkowy egzamin lub szkolenie przed otrzymaniem licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających. Dlatego też do organu wydającego powinno należeć stwierdzenie, czy kwalifikacje lub doświadczenie są wystarczające w celu wydania wymaganych licencji i ujednoliconych świadectw uzupełniających bez konieczności przeprowadzania uzupełniającego egzaminu lub szkolenia.
- (24) Należy również unikać niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych przy zmianie pracodawcy przez maszynistów. Przedsiębiorstwo kolejowe będące nowym pracodawcą maszynisty powinno uwzględnić kwalifikacje zdobyte przez niego wcześniej i, na ile to możliwe, powinno zapobiec konieczności przeprowadzania dodatkowych egzaminów i szkoleń.
- (25) Niniejsza dyrektywa nie powinna przyznawać praw do wzajemnego uznawania uprawnień do kierowania pojazdami kolejowymi uzyskanych przez maszynistów, zanim przepisy niniejszej dyrektywy znalazły zastosowanie, bez uszczerbku dla ogólnego systemu wzajemnego uznawania kwalifikacji ustanowionego na mocy dyrektywy 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych⁽¹⁾, która ma nadal zastosowanie do końca okresu przejściowego.
- (26) Środki niezbędne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (27) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do określenia warunków i kryteriów koniecznych do wdrożenia niniejszej dyrektywy. W związku z tym, że środki te mają ogólny zasięg oraz mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy lub jej uzupełnienie poprzez dodanie innych niż istotne elementów, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(1) Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 22. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/100/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 141).

(2) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

- (28) W przypadku gdy ze względu na pilność sprawy zwykle terminy procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą nie mogą zostać zachowane, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania procedury przyspieszonej określonej w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE w celu przyjęcia wspólnotowych kryteriów wyboru egzaminatorów i egzaminów przewidzianych w niniejszej dyrektywie oraz dostosowania do rozwoju naukowego i technicznego załączników do niniejszej dyrektywy, zgodnie z tym, co przewiduje.
- (29) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽¹⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, na własne potrzeby i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które możliwie wyczerpująco odzwierciedlają korelacje między niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do publicznej wiadomości.
- (30) Państwa członkowskie powinny zapewnić środki kontroli zgodności z niniejszą dyrektywą oraz odpowiednie działania w przypadku naruszenia przez maszynistę przepisów niniejszej dyrektywy.
- (31) Państwa członkowskie powinny przewidzieć odpowiednie sankcje za naruszanie przepisów krajowych wdrażających niniejszą dyrektywę.
- (32) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, to jest stworzenie wspólnych ram regulacyjnych w zakresie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w zakresie przewozu pasażerów i towarów, nie może być odpowiednio zrealizowany przez państwa członkowskie i w związku z tym może być lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określonej w tym samym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (33) Z punktu widzenia racjonalizacji kosztów uzasadniona może okazać się decyzja, aby maszynistów prowadzących pociągi wyłącznie na terytorium jednego państwa członkowskiego wyłączyć przez określony czas z zakresu stosowania tych przepisów niniejszej dyrektywy, które dotyczą obowiązku posiadania przez takich maszynistów licencji oraz ujednoliconych świadectw uzupełniających zgodnych z niniejszą dyrektywą. Warunki dokonywania takich wyłączeń powinny być jasno określone.
- (34) Państwo członkowskie, które nie posiada systemu kolejowego i które nie przewiduje utworzenia w bliskiej przyszłości takiego systemu, byłoby obciążone nieproporcjonalnym i bezcelowym obowiązkiem transpozycji i wdrożenia przepisów niniejszej dyrektywy. Dlatego też takie państwa członkowskie, tak długo jak nie posiadają systemu kolejowego, powinny być zwolnione z obowiązku transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

CEL, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Cel

Niniejsza dyrektywa określa warunki i procedury przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w systemie kolejowym na terytorium Wspólnoty. Określa ona zadania leżące w zakresie odpowiedzialności właściwych organów państw członkowskich, maszynistów pociągów oraz innych podmiotów sektora kolejowego — zwłaszcza przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i jednostek szkoleniowych.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do maszynistów prowadzących lokomotywy lub pociągi w systemie kolejowym Wspólnoty z ramienia przedsiębiorstwa kolejowego, zobowiązanego do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa, lub zarządcy infrastruktury, zobowiązanego do posiadania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.

2. Państwa członkowskie nie ograniczają — na podstawie przepisów krajowych dotyczących innych członków drużyny pociągów towarowych — ruchu pociągów towarowych przez granice ani usług transportowych świadczonych za pomocą tych pociągów w ruchu krajowym na swoim terytorium.

3. Bez uszczerbku dla art. 7 państwa członkowskie mogą postanowić, że środki przyjęte przez nie w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy nie obejmują maszynistów obsługujących wyłącznie:

- pociągi metra, tramwaje i inne pojazdy systemów kolei lekkiej;
- sieci, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolejowego i przeznaczone są tylko na potrzeby pasażerskich i towarowych przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich;
- infrastrukturę kolejową należącą do właścicieli prywatnych, istniejącą jedynie do użytku właścicieli tej infrastruktury w ramach ich własnej działalności w zakresie transportu towarów;
- odcinki torów, które są tymczasowo zamknięte dla normalnego ruchu ze względu na konserwację i naprawy, odnawianie lub modernizację systemu kolejowego.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „właściwy organ” oznacza władzę bezpieczeństwa, o której mowa w art. 16 dyrektywy 2004/49/WE;

⁽¹⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

- b) „maszynista” oznacza osobę zdolną oraz uprawnioną do samodzielnego, odpowiedzialnego i bezpiecznego prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw, lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych (budowlanych), kolejowych pojazdów specjalnych lub pociągów przeznaczonych do kolejowego przewozu pasażerów lub towarów;
- c) „inni członkowie personelu wykonujący zadania mające wpływ na bezpieczeństwo” oznaczają członków personelu w pociągu, którzy nie są maszynistami, ale pomagają w zapewnieniu bezpieczeństwa pociągu oraz w przewożeniu pasażerów i towarów;
- d) „system kolejowy” oznacza strukturę złożoną z infrastruktury kolejowych, obejmujących linie kolejowe i instalacje nieruchome systemu kolejowego, oraz z taboru kolejowego wszystkich kategorii i wszelkiego pochodzenia przeznaczonego do poruszania się w obrębie tej infrastruktury, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywach 96/48/WE oraz 2001/16/WE;
- e) „zarządca infrastruktury” oznacza każdą instytucję lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją „instytucji zarządzającej infrastrukturą” zawartą w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG, co może również obejmować zarządzanie systemami nadzoru i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury sieci lub jej części mogą być powierzone różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;
- f) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde przedsiębiorstwo kolejowe odpowiadające definicji zawartej w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa ⁽¹⁾ oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na przewozie koleją towarów lub podróźnych z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi dostarczać pojazdy trakcyjne. Definicja ta obejmuje także przedsiębiorstwa, które zajmują się jedynie dostarczaniem pojazdów trakcyjnych;
- g) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” lub „TSI” oznaczają specyfikacje obejmujące każdy podsystem lub część podsystemu, w celu zapewnienia jego zgodności z zasadniczymi wymaganiami oraz w celu zapewnienia interoperacyjności transeuropejskich systemów kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnej, zdefiniowanymi w dyrektywach 96/48/WE oraz 2001/16/WE;
- h) „Agencja” oznacza Europejską Agencję Kolejową powołaną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 ⁽²⁾ Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.;
- i) „certyfikat bezpieczeństwa” oznacza zaświadczenie wydane przedsiębiorstwu kolejowemu przez właściwy organ zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE;
- j) „świadectwo” oznacza ujednolicone świadectwo uzupełniające wskazujące infrastrukturę, po której posiadacz jest upoważniony prowadzić pojazdy kolejowe, oraz tabor kolejowy, jaki posiadacz jest upoważniony prowadzić;
- k) „autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa” oznacza zezwolenie wydane zarządcy infrastruktury przez właściwy organ zgodnie z art. 11 dyrektywy 2004/49/WE;
- l) „jednostka szkoleniowa” oznacza jednostkę, która jest akredytowana lub uznana przez właściwy organ w zakresie przeprowadzania kursów szkoleniowych.

ROZDZIAŁ II

PRYZNAWANIE UPRAWNIEŃ MASZYNISTOM

Artykuł 4

Wspólnotowy wzór dokumentów

1. Wszyscy maszyniści pociągów muszą posiadać warunki fizyczne i kwalifikacje niezbędne do prowadzenia pociągów oraz następujące dokumenty:
 - a) licencję potwierdzającą, że maszynista spełnia minimalne wymagania pod względem warunków zdrowotnych, podstawowego wykształcenia oraz ogólnych umiejętności zawodowych. Licencja określa tożsamość maszynisty oraz wskazuje organ wydający dokument oraz okres ważności dokumentu. Licencja spełnia wymagania określone w załączniku I, dopóki nie zostanie przyjęty wspólnotowy wzór dokumentów, zgodnie z ust. 4;
 - b) co najmniej jedno świadectwo wskazujące rodzaj infrastruktury, w obrębie której posiadacz jest uprawniony prowadzić pojazdy kolejowe oraz do prowadzenia jakiego taboru kolejowego jest on uprawniony. Świadectwo musi być zgodne z wymogami określonymi w załączniku I.
2. Wymóg posiadania świadectwa dającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów na określonej części infrastruktury nie ma jednak zastosowania w wyjątkowych przypadkach wymienionych poniżej, pod warunkiem że podczas jazdy obok maszynisty pociągu siedzi inny maszynista posiadający wymagane świadectwo ważne w obrębie danej infrastruktury:
 - a) kiedy zakłócenie ruchu kolejowego powoduje konieczność prowadzenia pociągów objazdem lub konserwacji torów — zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury;
 - b) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach przy użyciu pociągów zabytkowych;
 - c) przy wyjątkowych, jednorazowych przewozach towarowych za zgodą zarządcy infrastruktury;
 - d) przy dostawie lub pokazie nowego pociągu lub lokomotywy;
 - e) w celu szkolenia i egzaminowania maszynistów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE.

⁽²⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1; sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 3.

O skorzystaniu z takiej możliwości decyduje przedsiębiorstwo kolejowe i nie może być ono narzucane przez danego zarządcę infrastruktury ani właściwy organ.

Ilekróć obecny jest dodatkowy maszynista, jak wskazano powyżej, zarządca infrastruktury zostaje o tym wcześniej poinformowany.

3. Świadczenie upoważnia do prowadzenia pojazdów kolejowych w co najmniej jednej spośród następujących kategorii:

- a) kategoria A: lokomotyw manewrowych, pociągów roboczych, pojazdów kolejowych do celów utrzymaniowych i lokomotyw, kiedy używane są do przetaczania;
- b) kategoria B: przewóz pasażerów lub towarów.

Świadczenie może zawierać upoważnienie do prowadzenia pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach, obejmując wszystkie kody, o których mowa w ust. 4.

4. Komisja zobowiązana jest przyjąć do dnia 4 grudnia 2008 r. na podstawie projektu opracowanego przez Agencję — wspólnotowy wzór licencji, świadectwa oraz uwierzytelnionego odpisu świadectwa, a także określić ich cechy fizyczne, uwzględniając środki zapobiegające ich fałszerstwom. Środki te jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

Do dnia 4 grudnia 2008 r. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 32 ust. 3 oraz na podstawie zalecenia Agencji, środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie i związane ze wspólnotowymi kodami różnych typów objętych kategoriami A i B, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

Artykuł 5

Środki zapobiegające fałszerstwom

Właściwe organy oraz instytucje wydające dokumenty podejmują wszelkie niezbędne kroki, aby wyeliminować niebezpieczeństwo fałszowania licencji i świadectw, a także niebezpieczeństwo fałszowania rejestrów, o których mowa w art. 22.

Artykuł 6

Posiadanie dokumentów, ich język oraz jednostki wydające dokumenty

1. Licencja należy do jego posiadacza i jest wydawana przez właściwy organ zdefiniowany w art. 3 lit. a). Jeżeli właściwy organ lub jego przedstawiciel wydaje licencję w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z języków oficjalnych Wspólnoty.

2. Świadczenie jest wydawane przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub na rzecz których wykonuje on usługi. Posiadaczem świadectwa jest przedsiębiorstwo lub zarządca, który je wydał. Jednakże zgodnie z art. 13 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE maszyniści mają prawo

do uzyskania uwierzytelnionej kopii. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury wydaje świadectwo w języku narodowym niebędącym oficjalnym językiem Wspólnoty, sporządza on wersję dwujęzyczną dokumentu uwzględniającą jeden z oficjalnych języków Wspólnoty.

Artykuł 7

Obszar ważności dokumentów

1. Licencja jest ważna na całym terytorium Wspólnoty.
2. Świadczenie jest ważne jedynie w obrębie tych infrastruktury i taboru kolejowego, które są w nim wskazane.

Artykuł 8

Uznawanie dokumentów potwierdzających uprawnienia maszynistów pociągów z krajów trzecich

Dokumenty potwierdzające uprawnienia maszynistów z kraju trzeciego, którzy prowadzą pojazdy kolejowe wyłącznie na odcinkach systemu kolejowego państwa członkowskiego obejmującego przejścia graniczne, mogą być uznawane przez takie państwo członkowskie zgodnie z wszelkimi dwustronnymi porozumieniami z danym krajem trzecim.

ROZDZIAŁ III

WARUNKI UZYSKANIA LICENCJI ORAZ ŚWIADECTWA

Artykuł 9

Minimalne wymagania

1. W celu uzyskania licencji kandydat musi spełniać minimalne wymagania wyszczególnione w art. 10 i 11. W celu uzyskania świadectwa oraz zachowania jego ważności kandydat musi posiadać licencję i spełniać minimalne wymagania określone w art. 12 i 13.
2. Państwo członkowskie może stosować bardziej rygorystyczne wymagania przy wydawaniu licencji na własnym terytorium. Jednakże uznaje ono licencje wydane przez inne państwo członkowskie zgodnie z art. 7.

Sekcja I

Licencja

Artykuł 10

Dolna granica wieku

Państwa członkowskie określają dolną granicę wieku kandydatów starających się o licencję, która wynosi co najmniej 20 lat. Państwa członkowskie mogą jednak wydawać licencje kandydatom, którzy ukończyli 18 lat, przy czym licencja taka jest ważna jedynie na terytorium państwa członkowskiego, które ją wydało.

Artykuł 11

Podstawowe wymagania

1. Kandydaci muszą posiadać wykształcenie obejmujące co najmniej dziesięcioletnią edukację (na poziomie podstawowym i średnim) oraz muszą pomyślnie ukończyć szkolenie podstawowe, odpowiadające poziomowi 3, o którym mowa w decyzji Rady 85/368/EWG z dnia 16 lipca 1985 r. w sprawie porównywalności kwalifikacji wynikających z kształcenia zawodowego między państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej ⁽¹⁾.

2. Warunki fizyczne kandydatów są potwierdzane podczas badania lekarskiego przeprowadzanego lub nadzorowanego przez lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 1.1, 1.2, 1.3 i 2.1.

3. Warunki psychiczne do wykonywania zawodu kandydaci wykazują, przechodząc badanie przeprowadzane lub nadzorowane przez psychologa lub lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20; decyzję w tym względzie podejmuje dane państwo członkowskie. Badanie obejmuje przynajmniej kryteria określone w załączniku II sekcja 2.2.

4. Ogólne kompetencje zawodowe kandydaci wykazują, przechodząc egzamin obejmujący co najmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku IV.

Sekcja II

Świadectwo

Artykuł 12

Znajomość języków obcych

Wymóg znajomości języków obcych, o którym mowa w załączniku VI, jest spełniany w odniesieniu do infrastruktury, do jakiej odnosi się świadectwo.

Artykuł 13

Kwalifikacje zawodowe

1. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie taboru, w odniesieniu do którego występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku V.

2. Kandydaci muszą zdać egzamin sprawdzający wiedzę zawodową i kwalifikacje w zakresie infrastruktury, w odniesieniu do których występują oni o świadectwo. Egzamin ten obejmuje przynajmniej zagadnienia ogólne wymienione w załączniku VI. W stosownych przypadkach egzamin ten obejmuje także znajomość języka obcego, zgodnie z załącznikiem VI sekcja 8.

⁽¹⁾ Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 56.

3. Kandydaci szkoleni są przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury w zakresie jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, określonego w dyrektywie 2004/49/WE.

ROZDZIAŁ IV

PROCEDURA UZYSKIWANIA LICENCJI ORAZ ŚWIADECTW

Artykuł 14

Uzyskanie licencji

1. Właściwy organ publikuje procedurę uzyskania licencji.
2. Wszystkie wnioski o wydanie licencji są składane do właściwego organu przez kandydata na maszynistę lub jakiegokolwiek podmiot w jego imieniu.
3. Wnioski złożone do właściwego organu mogą dotyczyć przyznania nowej licencji, aktualizacji danych zawartych w licencji, przedłużenia okresu jej ważności lub wystawienia jej wtórnika.
4. Właściwy organ wydaje licencję w jak najkrótszym terminie, nie później niż miesiąc od otrzymania wszystkich niezbędnych dokumentów.
5. Licencja zachowuje ważność przez 10 lat, bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1.
6. Licencja wydawana jest w pojedynczym egzemplarzu. W wypadku złożenia wniosku o wydanie wtórnika licencji zakazane jest wydawanie go przez inny organ niż organ właściwy.

Artykuł 15

Uzyskanie świadectwa

Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury ustanawia własne procedury obowiązujące przy wydawaniu i aktualizowaniu świadectw zgodnie z niniejszą dyrektywą, będące częścią jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz ustanawia procedury pozwalające maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa, jego aktualizacji, zawieszenia jego ważności lub cofnięcia go.

W przypadku braku porozumienia strony mogą odwołać się do właściwego organu lub jakiegokolwiek niezależnego organu odwoławczego.

Jeżeli posiadacz świadectwa uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące taboru kolejowego lub infrastruktury, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury bezzwłocznie aktualizuje jego świadectwo.

Artykuł 16

Kontrole okresowe

1. W celu zachowania ważności licencji jej posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 2 i 3. Minimalna częstotliwość badań lekarskich odpowiada przepisom załącznika II sekcja 3.1. Badania lekarskie są przeprowadzane lub nadzorowane przez lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20. W zakresie ogólnej wiedzy zawodowej obowiązują przepisy art. 23 ust. 8.

Przy przedłużaniu ważności licencji właściwy organ sprawdza w rejestrze, o którym mowa w art. 22 ust. 1 lit. a), czy dany maszynista spełnił wymogi określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

2. W celu zachowania ważności świadectwa jego posiadacz przechodzi okresowe badania lub testy w zakresie wymagań, o których mowa w art. 12 i 13. Częstotliwość takich badań lub testów ustalana jest przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury, zatrudniających maszynistę lub korzystających z jego usług, zgodnie z ich własnym systemem zarządzania bezpieczeństwem oraz z zachowaniem minimalnych częstotliwości określonych w załączniku VII.

Po każdej z powyższych kontroli właściwy organ potwierdza, poprzez oświadczenie pokontrolne dotyczące świadectwa oraz w rejestrze, o którym mowa w art. 22 ust. 2 lit. a), że dany maszynista spełnił wymagania określone w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

3. Jeśli nie przeprowadzono kontroli okresowej lub jeżeli przyniosła ona wynik negatywny, zastosowanie ma procedura określona w art. 18.

Artykuł 17

Rozwiązanie stosunku pracy

Jeżeli maszynista przestaje pracować dla przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, informują one o tym niezwłocznie właściwy organ.

Licencja zachowuje ważność, pod warunkiem że spełnione pozostają warunki określone w art. 16 ust. 1.

Świadectwo traci ważność w chwili, gdy ustaje zatrudnienie jego posiadacza na stanowisku maszynisty. Jednakże dany maszynista otrzymuje uwierzytelniony odpis świadectwa oraz wszystkich dokumentów stanowiących dowód potwierdzający odbyte przez niego szkolenia, jego umiejętności, doświadczenie i kwalifikacje zawodowe. Kolejny pracodawca maszynisty — przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca kolejowy — uwzględni wszystkie te dokumenty przy wydawaniu mu świadectwa.

Artykuł 18

Monitorowanie maszynistów przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zobowiązani są do zapewnienia, by licencje i świadectwa maszynistów przez nie zatrudnianych lub świadczących na ich rzecz usługi były ważne, oraz do kontrolowania tego.

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury stwarzają system monitorowania swoich maszynistów. Jeżeli wyniki takiego monitorowania budzą wątpliwości w zakresie zdatności maszynisty do wykonywania zawodu oraz zasadności przedłużenia ważności jego licencji lub świadectwa, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury niezwłocznie podejmują niezbędne działania.

2. Jeśli maszynista uznaje, że z uwagi na stan jego zdrowia jego dalsza zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, niezwłocznie informuje on odpowiednio przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury.

Niezwłocznie po uzyskaniu lub otrzymaniu od lekarza przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury informacji, że stan zdrowia maszynisty pogorszył się na tyle, że jego zdolność do wykonywania zawodu budzi wątpliwości, bezzwłocznie podejmują oni niezbędne działania, obejmujące badanie opisane w załączniku II sekcja 3.1, i, jeśli to konieczne, cofnięcie świadectwa oraz wpisanie tego do rejestru określonego w art. 22 ust. 2. Zapewnia się ponadto, by maszyniści w żadnym momencie swojej pracy nie pozostawali pod wpływem jakiegokolwiek substancji mogącej wpływać na ich koncentrację, uwagę lub zachowanie. O przypadkach niezdolności do pracy trwającej dłużej niż trzy miesiące zostaje niezwłocznie powiadomiony właściwy organ.

ROZDZIAŁ V

ZADANIA I DECYZJE WŁAŚCIWEGO ORGANU

Artykuł 19

Zadania właściwego organu

1. Właściwy organ wykonuje, w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację, następujące zadania:

- a) wydawanie i aktualizowanie licencji oraz wystawianie wtórników, zgodnie z art. 6 i 14;
- b) zapewnianie okresowych badań lub testów, o których mowa w art. 16 ust. 1;
- c) zawieszanie i cofanie licencji oraz występowanie do organu, który je wydał, z uzasadnionymi wnioskami o ich zawieszenie zgodnie z art. 29;
- d) jeśli dane państwo członkowskie wyznaczyło go w tym celu — uznawanie osób lub podmiotów zgodnie z art. 23 i 25;

- e) zapewnianie publikowania i aktualizowania rejestru osób i podmiotów akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 20;
- f) prowadzenie i aktualizowanie rejestru licencji, o którym mowa w art. 16 ust. 1 oraz w art. 22 ust. 1;
- g) monitorowanie procesu przyznawania maszynistom uprawnień, przewidziane w art. 26;
- h) przeprowadzanie inspekcji, o których mowa w art. 29;
- i) ustanawianie krajowych kryteriów doboru egzaminatorów, o czym mowa w art. 25 ust. 5.

Właściwy organ szybko reaguje na wnioski o udzielenie informacji, a w procesie wydawania licencji — niezwłocznie przedstawia wszelkie wnioski za prośbą o dodatkowe informacje.

2. Właściwy organ nie może delegować stronom trzecim zadań określonych w ust. 1 lit. c), g) i i).

3. Delegowanie zadań stronom trzecim odbywa się w sposób przejrzysty i wykluczający dyskryminację i nie może powodować jakiegokolwiek konfliktu interesów.

4. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca przedsiębiorstwu kolejowemu wykonywanie zadań określonych w ust. 1 lit. a) i b), spełniony musi być przynajmniej jeden z następujących dwóch warunków:

- a) dane przedsiębiorstwo kolejowe wydaje licencje tylko swoim maszynistom;
- b) dane przedsiębiorstwo kolejowe nie ma na danym terytorium prawa wyłączności w zakresie wykonywania jakiegokolwiek z delegowanych lub zleconych zadań.

5. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, upoważniony przedstawiciel lub wykonawca zobowiązany jest podczas wykonywania takich zadań postępować zgodnie z postanowieniami niniejszej dyrektywy odnoszącymi się do właściwego organu.

6. W przypadku gdy właściwy organ deleguje lub zleca wykonywanie zadań, ustanawia on system służący kontroli, w jaki sposób zadania te są wykonywane, oraz zapewniający spełnianie warunków określonych w ust. 2, 4 i 5.

Artykuł 20

Akredytacja i uznawanie osób i podmiotów

1. Osoby lub podmioty akredytowane zgodnie z niniejszą dyrektywą uzyskują akredytację od podmiotu akredytującego wyznaczonego przez dane państwo członkowskie. Procedura akredytacji przeprowadzana jest na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji oraz bezstronności, takich jak

europejskie normy serii EN 45 000, oraz na podstawie oceny dokumentacji złożonej przez kandydatów, zawierającej odpowiednie potwierdzenie ich umiejętności w danej dziedzinie.

2. Jako rozwiązanie alternatywne do akredytacji przewidzianej w ust. 1 państwo członkowskie może postanowić, że osoby lub podmioty uznane na podstawie niniejszej dyrektywy muszą być uznane przez właściwy organ lub podmiot wyznaczony przez dane państwo członkowskie. Zostają one uznane na podstawie kryteriów dotyczących niezależności, kwalifikacji i bezstronności. W przypadkach, w których określone kwalifikacje są wyjątkowo rzadkie, dozwolony jest wyjątek od tej reguły — po tym, jak Komisja zaopiniuje go pozytywnie zgodnie z procedurą regulacyjną przewidzianą w art. 32 ust. 2.

Kryterium niezależności nie ma zastosowania w przypadku szkolenia, o którym mowa w art. 23 ust. 5 i 6.

3. Właściwy organ zapewnia publikację i aktualizację rejestru osób i podmiotów, które uzyskały akredytację lub zostały uznane zgodnie z niniejszą dyrektywą.

Artykuł 21

Decyzje właściwego organu

1. Właściwy organ podaje uzasadnienie wydawanych przez siebie decyzji.

2. Właściwy organ zapewnia ustanowienie procedury odwoławczej w trybie administracyjnym, pozwalającej pracodawcom i maszynistom na odwołanie się od decyzji dotyczącej wniosku zgodnie z niniejszą dyrektywą.

3. Państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia kontroli sądowej nad decyzjami podejmowanymi przez właściwy organ.

Artykuł 22

Rejestry i wymiana informacji

1. Właściwe organy zobowiązane są:

a) prowadzić rejestr wszystkich licencji, które zostały wydane, zaktualizowane lub zmienione, których termin ważności został przedłużony, których ważność wygasła, które zostały zawieszony, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdej licencji, określone w załączniku I sekcja 4, które są dostępne pod krajowym numerem nadawanym każdemu maszyniście. Rejestr jest regularnie uaktualniany;

b) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich, Agencji lub pracodawcy maszynistów — na uzasadniony wniosek — informacji o statusie takich licencji.

2. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i każdy zarządca infrastruktury są zobowiązani:

- a) prowadzić lub zapewnić prowadzenie rejestru wszystkich świadectw, które zostały wydane lub zaktualizowane, których termin ważności został przedłużony, które zostały zmienione, których ważność wygasła lub które zostały zawieszony, cofnięte lub w odniesieniu do których zgłoszono zaginięcie, kradzież lub zniszczenie. Rejestr ten zawiera dane dotyczące każdego świadectwa, określonego w załączniku I sekcja 4, oraz dane dotyczące kontroli okresowych, o których mowa w art. 16. Rejestr jest regularnie uaktualniany;
 - b) współpracować z właściwym organem państwa członkowskiego, w którym mają swoją siedzibę, w celu wymiany informacji z tym organem oraz umożliwienia mu dostępu do wymaganych danych;
 - c) dostarczać właściwym organom innych państw członkowskich — na ich wniosek — informacji o treści takich świadectw, jeśli zaistnieje taka konieczność na skutek ich działalności o charakterze transnarodowym.
3. Maszyniści mają dostęp do danych ich dotyczących, przechowywanych w rejestrach właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych, i na żądanie wydaje się im odpis tych danych.

4. Właściwe organy współpracują z Agencją w celu zapewnienia interoperacyjności rejestrów określonych w ust 1 i 2.

W tym celu Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2008 r. na podstawie projektu opracowanego przez Agencję podstawowe parametry rejestrów, które mają zostać utworzone, takie jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości. Środki te jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

5. Właściwe organy, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają zgodność rejestrów utworzonych przez nie zgodnie z ust. 1 i 2 oraz sposobu ich funkcjonowania z wymogami dyrektywy 95/46/WE.

6. Agencja zapewnia zgodność systemu utworzonego zgodnie z ust. 2 lit. a) i b) z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001.

ROZDZIAŁ VI

SZKOLENIE I EGZAMINOWANIE MASZYNISTÓW

Artykuł 23

Szkolenie

1. Szkolenie maszynistów obejmuje część dotyczącą licencji i odzwierciedlającą ogólną wiedzę zawodową według opisu zawartego w załączniku IV oraz część dotyczącą świadectwa i odzwierciedlającą szczegółową wiedzę zawodową według opisu zawartego w załącznikach V i VI.

2. Metoda szkolenia spełnia kryteria określone w załączniku III.

3. Szczegółowe cele szkolenia określone są w załączniku IV — w odniesieniu do licencji, i w załącznikach V i VI — w odniesieniu do świadectwa. Te szczegółowe cele szkolenia mogą być uzupełnione:

- a) o stosowne TSI przyjęte zgodnie z dyrektywą 96/48/WE lub dyrektywą 2001/16/WE. W tym przypadku Komisja zapewnia spójność pomiędzy TSI a załącznikami IV, V i VI; albo
- b) o kryteria zaproponowane przez Agencję w myśl art. 17 rozporządzenia (WE) nr 881/2004. Kryteria te, jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

4. Zgodnie z art. 13 dyrektywy 2004/49/WE państwa członkowskie podejmują działania w celu zapewnienia kandydatom na maszynistów sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do szkoleń potrzebnych do spełnienia warunków uzyskania licencji i świadectwa.

5. Czynności szkoleniowe dotyczące ogólnej wiedzy zawodowej, o której mowa w art. 11 ust. 4, znajomości języków obcych, o której mowa w art. 12, oraz wiedzy zawodowej z zakresu taboru kolejowego, o której mowa w art. 13 ust. 1, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane zgodnie z art. 20.

6. Czynności szkoleniowe dotyczące wiedzy o infrastrukturze, zgodnie z art. 13 ust. 2, w tym znajomości trasy oraz zasad i procedur eksploatacji, wykonywane są przez osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.

7. W odniesieniu do licencji ogólny system uznawania kwalifikacji zawodowych ustanowiony w dyrektywie 2005/36/WE w dalszym ciągu ma zastosowanie do uznawania kwalifikacji zawodowych maszynistów, którzy są obywatelami jednego z państw członkowskich, a świadectwo ukończenia szkolenia uzyskali w kraju trzecim.

8. Należy wdrożyć proces ciągłego doskonalenia zawodowego, tak by zapewnić utrzymanie kwalifikacji personelu zgodnie z załącznikiem III pkt 2 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE.

Artykuł 24

Koszty szkolenia

1. Państwa członkowskie zapewniają przyjęcie niezbędnych środków w celu zapobieżenia skorzystaniu przez inne przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury z nakładów poniesionych przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę infrastruktury na szkolenie maszynisty w przypadku gdy maszynista opuszcza ich dobrowolnie na rzecz tego innego przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

2. Wdrożenie niniejszego artykułu jest przedmiotem szczególnej uwagi w ramach sprawozdania przewidzianego w art. 33 lit. f).

Artykuł 25

Egzaminy

1. Egzaminy mające służyć weryfikacji wymaganych kwalifikacji oraz egzaminatorów określa:

- a) w odniesieniu do części dotyczącej licencji: właściwy organ przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu licencji zgodnie z art. 14 ust. 1;
- b) w odniesieniu do części dotyczącej świadectwa: przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury przy określaniu procedury obowiązującej przy uzyskiwaniu świadectwa zgodnie z art. 15.

2. Egzaminy, o których mowa w ust. 1, nadzorowane są przez kompetentnych egzaminatorów, akredytowanych lub uznanych zgodnie z art. 20, oraz są one zorganizowane tak, aby uniknąć jakiegokolwiek konfliktu interesów.

3. Oceny wiedzy o infrastrukturze, w tym znajomości trasy oraz zasad eksploatacji, dokonują osoby lub podmioty akredytowane lub uznane przez państwa członkowskie, w których znajduje się dana infrastruktura.

4. Egzaminy, o których mowa w ust. 1, są zorganizowane tak, aby uniknąć konfliktu interesów, nie naruszając możliwości, by egzaminator pochodził z przedsiębiorstwa kolejowego lub od zarządcy infrastruktury wydającego świadectwo.

5. Wybór egzaminatorów i egzaminów może podlegać kryteriom wspólnotowym ustanowionym na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję. Te środki jako mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez jej uzupełnienie przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 32 ust. 3. W przypadkach niecierpiących zwłoki Komisja może skorzystać z procedury pilnej, o której mowa w art. 32 ust. 4.

W przypadku braku takich kryteriów wspólnotowych właściwe organy określają kryteria krajowe.

6. Kurs szkoleniowy kończy się egzaminami teoretycznymi i praktycznymi. Zdolność prowadzenia pojazdów kolejowych jest oceniana w czasie testów praktycznych na sieci kolejowej. Można również wykorzystać symulatory, w celu oceny stosowania zasad eksploatacji i działań maszynisty w szczególnie trudnych sytuacjach.

ROZDZIAŁ VII

OCENA

Artykuł 26

Normy jakości

Właściwe organy zapewniają objęcie stałym monitorowaniem wszystkich zadań związanych ze szkoleniami, oceną umiejętności, uaktualnianiem licencji i świadectw zgodnie z systemem

norm jakości. Przepis ten nie ma zastosowania do zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE.

Artykuł 27

Niezależna ocena

1. Niezależna ocena procedur uzyskiwania i oceny profesjonalnej wiedzy i kwalifikacji, a także systemu wydawania licencji i świadectw jest przeprowadzana w każdym państwie członkowskim nie rzadziej niż co pięć lat. Nie dotyczy to zadań objętych już systemami zarządzania bezpieczeństwem wprowadzonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE. Ocena ta jest prowadzona przez wykwalifikowane osoby, które same nie są zaangażowane w przedmiotową działalność.

2. Wyniki niezależnych ocen są należycie udokumentowane i podawane do wiadomości zainteresowanych właściwych organów. W razie potrzeby państwa członkowskie podejmują odpowiednie kroki mające na celu eliminację wszelkich nieprawidłowości ujawnionych w wyniku niezależnej oceny.

ROZDZIAŁ VIII

POZOSTALI CZŁONKOWIE PERSONELU

Artykuł 28

Sprawozdanie na temat pozostałych członków personelu

1. W przedstawionym do dnia 4 czerwca 2009 r. sprawozdaniu Agencja, uwzględniając TSI w sprawie funkcjonowania i zarządzania ruchem kolejowym opracowanym w ramach dyrektyw 96/48/WE oraz 2001/16/WE, określa profil i zadania pozostałych członków personelu, którzy wykonują zadania istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa i których kwalifikacje zawodowe przyczyniają się w związku z tym do bezpieczeństwa ruchu kolejowego; powyższy profil i zadania powinny być uregulowane na poziomie Wspólnoty poprzez system licencji lub świadectw, który może być podobny do systemu ustanowionego w niniejszej dyrektywie.

2. Na podstawie powyższego sprawozdania Komisja do dnia 4 czerwca 2010 r. przedstawi propozycje legislacyjne w sprawie systemu certyfikacji dla pozostałych członków personelu, o których mowa w ust. 1.

ROZDZIAŁ IX

KONTROLE I SANKCJE

Artykuł 29

Kontrole przeprowadzane przez właściwy organ

1. Właściwy organ może w każdej chwili podjąć kroki w celu przeprowadzenia kontroli, w pociągach kursujących na obszarze objętym jego właściwością, czy maszynista jest w posiadaniu dokumentów wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Nie naruszając możliwości przeprowadzenia kontroli, o których mowa w ust. 1, w razie zaniedbania w miejscu pracy właściwy organ może sprawdzić, czy dany maszynista spełnia wymagania określone w art. 13.

3. Właściwy organ może kontrolować przestrzeganie niniejszej dyrektywy przez maszynistów, przedsiębiorstwa kolejowe, zarządców infrastruktury, egzaminatorów i ośrodki szkoleniowe, prowadzące działalność w zakresie podlegającym jego właściwości.

4. W razie uznania, że maszynista przestał spełniać jeden lub więcej wymaganych warunków, właściwy organ podejmuje następujące działania:

- a) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ: właściwy organ zawiesza tę licencję. Zawieszenie jest tymczasowe lub stałe w zależności od skali problemów, jakie powstały dla bezpieczeństwa kolei. Niezwłocznie informuje zainteresowanego maszynistę i jego pracodawcę o swej uzasadnionej decyzji, bez uszczerbku dla przewidzianego w art. 21 prawa do odwołania. Organ określa procedurę odzyskania licencji;
- b) jeżeli dotyczy to licencji wydanej przez właściwy organ w innym państwie członkowskim: właściwy organ zwraca się do tego właściwego organu w innym państwie członkowskim z uzasadnionym wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie licencji. Wnioskujący właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o swoim wniosku. Organ, który wydał przedmiotową licencję, rozpatruje wniosek w terminie czterech tygodni i powiadamia wnioskujący organ o swojej decyzji. Organ, który wydał licencję, informuje także Komisję oraz inne właściwe organy o swojej decyzji. Każdy właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na informację o decyzji organu, który wydał licencję;
- c) jeżeli dotyczy to świadectwa: właściwy organ zwraca się do podmiotu, który je wydał, z wnioskiem o przeprowadzenie kolejnej inspekcji lub o zawieszenie świadectwa. Podmiot, który wydał świadectwo, podejmuje stosowne działania i przekazuje właściwemu organowi sprawozdanie w terminie czterech tygodni. Właściwy organ może zabronić maszynistom prowadzenia pojazdów kolejowych na terytorium objętym jego właściwością w oczekiwaniu na sprawozdanie organu wydającego świadectwo oraz informuje o tym Komisję i inne właściwe organy.

Jeżeli w jakimkolwiek przypadku właściwy organ uzna, że dany maszynista stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa kolei, niezwłocznie podejmuje on konieczne działania, takie jak zwrócenie się do zarządcy infrastruktury o zatrzymanie pociągu i zakazanie maszyniście pracy na obszarze objętym jego właściwością tak długo, jak jest to konieczne. Właściwy organ informuje Komisję i inne właściwe organy o takiej decyzji.

We wszystkich przypadkach właściwy organ lub wyznaczona do tego jednostka uaktualnia rejestr, o którym mowa w art. 22.

5. Jeżeli właściwy organ uzna, że decyzja podjęta przez właściwy organ w innym państwie członkowskim zgodnie z ust. 4 nie jest zgodna ze stosownymi kryteriami, sprawa jest kierowana do Komisji, która wydaje swoją opinię w terminie trzech miesięcy. W razie konieczności zainteresowanemu państwu członkowskiemu proponowane są środki naprawcze. W przypadku braku porozumienia lub sporu sprawa jest kierowana do komitetu, o którym mowa w art. 32 ust. 1, Komisja zaś podejmuje wszelkie niezbędne kroki zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2. Państwo członkowskie może utrzymać zakaz prowadzenia przez maszynistę pociągu na swoim terytorium zgodnie z ust. 4 do chwili zakończenia sprawy zgodnie z niniejszym ustępem.

Artykuł 30

Sankcje

Bez uszczerbku dla jakichkolwiek innych sankcji lub procedur ustanowionych w niniejszej dyrektywie państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i podejmują wszelkie kroki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne, niedyskryminujące i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej w terminie określonym w art. 36 ust. 1 akapit pierwszy, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych ich zmianach.

ROZDZIAŁ X

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 31

Zmiany w załącznikach

1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, poprzez dostosowanie załączników do postępu naukowego i technicznego, podejmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3. W wypadkach niecierpiących zwłoki Komisja może skrócić z pilnej procedury, o której mowa w art. 32 ust. 4.

2. W przypadku gdy dostosowania dotyczą zdrowia i wymogów bezpieczeństwa lub kompetencji zawodowych, Komisja zapewni konsultacje z partnerami społecznymi przed ich przyjęciem.

Artykuł 32

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez komitet ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, przy uwzględnieniu postanowień jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem postanowień art. 8 tej decyzji.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4 oraz 6 i art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem postanowień jej art. 8.

Artykuł 33

Sprawozdanie

Agencja ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom zgodnie z niniejszą dyrektywą. Najpóźniej cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów przewidzianych w art. 22 ust. 4 przedkłada Komisji sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie w zakresie:

- a) procedur udzielania licencji i świadectw;
- b) akredytacji ośrodków szkoleniowych i egzaminatorów;
- c) systemu jakości wprowadzanego przez właściwe organy;
- d) wzajemnego uznawania świadectw;
- e) adekwatności wymagań szkoleniowych wyszczególnionych w załącznikach IV, V i VI w odniesieniu do struktury rynku oraz kategorii wymienionych w art. 4 ust. 2 lit. a);
- f) wzajemnego powiązania rejestrów i mobilności na rynku pracy.

Ponadto w sprawozdaniu tym Agencja może w razie potrzeby zalecić działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury.

Komisja podejmuje stosowne środki w oparciu o te zalecenia i w razie konieczności proponuje zmiany w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 34

Stosowanie kart elektronicznych (smartcards)

Do dnia 4 grudnia 2012 r. Agencja zbada możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa, o których mowa w art. 4, oraz sporządzi analizę kosztów i zysków.

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, odnoszących się do specyfikacji technicznej i eksploatacyjnej takiej karty elektronicznej, przyjmuje się na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję oraz zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 32 ust. 3.

Jeżeli wdrożenie karty elektronicznej nie wiąże się ze zmianą niniejszej dyrektywy lub załączników do niej, specyfikacje karty elektronicznej przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 32 ust. 2.

Artykuł 35

Współpraca

Państwa członkowskie służą sobie wzajemnie pomocą przy wdrażaniu niniejszej dyrektywy. Właściwe organy prowadzą współpracę na tym etapie wdrażania.

Agencja wspomaga tę współpracę i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów.

Artykuł 36

Wdrożenie

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszą dyrektywą przed dniem 4 grudnia 2009 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich oficjalnej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych przez nie w zakresie objętym niniejszą dyrektywą. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie.

3. Obowiązki w zakresie transpozycji i wdrożenia niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do Cypru i Malty, do czasu gdy na ich terytorium stworzony zostanie system kolejowy.

Artykuł 37

Stopniowe wprowadzanie w życie i okresy przejściowe

Niniejsza dyrektywa będzie wprowadzana w życie stopniowo zgodnie z poniższymi przepisami.

1. Rejestry, o których mowa w art. 22, zostaną utworzone w okresie dwóch lat od określonej w art. 22 ust. 4 daty przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów.
2. a) Nie później niż dwa lata od przyjęcia podstawowych parametrów rejestrów przewidzianych w art. 22 ust. 4 świadectwa i licencje są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą maszynistom wykonującym przewozy transgraniczne, kabotażowe lub towarowe w innym państwie członkowskim, lub pracującym w co najmniej dwóch państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3.

Od powyższej daty wszyscy maszyniści wykonujący wspomniane rodzaje przewozów, łącznie z tymi, którzy nie posiadają jeszcze licencji lub świadectwa wydanych zgodnie z niniejszą dyrektywą, są poddawani okresowym kontrolom przewidzianym w art. 16.

- b) W okresie dwóch lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w ust. 1, wszystkie nowe licencje i świadectwa są wydawane zgodnie z niniejszą dyrektywą, bez uszczerbku dla przepisów pkt 3.
- c) W okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1, wszyscy maszyniści zobowiązani są posiadać licencję i świadectwo wydane zgodnie z niniejszą dyrektywą. Podmiot wydający uwzględnia wszelkie nabyte już przez każdego maszynistę kwalifikacje zawodowe w taki sposób, aby wymóg ten nie stwarzał niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych. W miarę możliwości należy utrzymać uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym uprzednio przyznane maszyniście. W odniesieniu do poszczególnych maszynistów lub ich grup organy wydające mogą jednak zdecydować, że do uzyskania licencji lub świadectw zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy konieczne jest przejście dodatkowych egzaminów lub szkoleń.
3. Maszyniści, którym zezwolono na kierowanie pojazdem kolejowym zgodnie z przepisami stosowanymi w okresie poprzedzającym rozpoczęcie stosowania pkt 2 lit. a) lub b), mogą nadal wykonywać swoje czynności zawodowe na podstawie swoich uprawnień i bez stosowania przepisów niniejszej dyrektywy w okresie siedmiu lat od utworzenia rejestrów, o których mowa w pkt 1.

W przypadku praktykantów, którzy rozpoczęli zatwierdzone kształcenie i program szkoleniowy lub zatwierdzony kurs szkoleniowy w okresie poprzedzającym rozpoczęcie stosowania pkt 2 lit. a) lub b), państwa członkowskie mogą przyznawać świadectwa tym praktykantom zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi.

Właściwy organ lub zainteresowane organy mogą w wyjątkowych przypadkach zwolnić maszynistów i praktykantów, o których mowa w niniejszym punkcie, z wymagań zdrowotnych określonych w załączniku II. Ważność licencji wydanej przy zastosowaniu takiego zwolnienia jest ograniczona do terytorium danego państwa członkowskiego.

4. Właściwe organy, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają stopniowe wprowadzanie okresowych kontroli odpowiadających kontrolom przewidzianym w art. 16 wobec maszynistów nieposiadających licencji i świadectw zgodnych z niniejszą dyrektywą.
5. Na wniosek państwa członkowskiego Komisja, po konsultacji z tym państwem członkowskim, zwróci się do Agencji o przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy do maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe wyłącznie na terytorium danego państwa członkowskiego. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres 10 lat. Analiza kosztów i zysków jest przedkładana Komisji w okresie dwóch lat od utworzenia rejestru, o którym mowa w pkt 1.

Jeśli ta analiza kosztów i zysków wykaże, że koszty zastosowania przepisów niniejszej dyrektywy w odniesieniu do tych maszynistów przewyższają korzyści, Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2, w ciągu sześciu miesięcy od przedłożenia analizy kosztów i korzyści podejmuje w tej sprawie decyzję. Decyzja może stanowić, że przepisy pkt 2 lit. b) i c) niniejszego artykułu nie muszą być stosowane wobec takich maszynistów w okresie do 10 lat na terytorium danego państwa członkowskiego.

Najpóźniej 24 miesiące przed wygaśnięciem wspomnianego okresowego zwolnienia Komisja, uwzględniając odpowiedni rozwój sektora kolejowego danego państwa członkowskiego, może zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 32 ust. 2, wystąpić z wnioskiem do Agencji o przeprowadzenie drugiej analizy kosztów i korzyści, która jest przekazywana Komisji najpóźniej 12 miesięcy przed wygaśnięciem tego okresowego zwolnienia. Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w akapicie drugim niniejszego punktu.

Artykuł 38

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 39

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
M. LOBO ANTUNES
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

**OBOWIĄZUJĄCY WE WSPÓLNOŚCI WZÓR LICENCJI I UJEDNOLICONEGO ŚWIADECTWA
UZUPEŁNIAJĄCEGO**

1. CECHY LICENCJI

Cechy fizyczne licencji maszynisty muszą być zgodne z normami ISO 7810 i 7816-1.

Karta wykonana jest z poliwęglanu.

Metody weryfikowania cech fizycznych licencji maszynisty w celu zapewnienia ich zgodności z normami międzynarodowymi muszą odpowiadać normie ISO 10373.

2. TREŚĆ LICENCJI

Pierwsza strona prawa musi zawierać:

- a) wyrazy „Licencja maszynisty” wydrukowane dużą czcionką w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego tę licencję;
- b) nazwę państwa członkowskiego wydającego licencję;
- c) oznaczenie państwa członkowskiego wydającego licencję zgodnie z kodem kraju ISO 3166, wydrukowane w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta i otoczony 12 żółtymi gwiazdami;
- d) informacje szczegółowe dla wydanej licencji, ponumerowane w następujący sposób:
 - (i) nazwisko posiadacza;
 - (ii) imię (imiona) posiadacza;
 - (iii) data i miejsce urodzenia posiadacza;
 - (iv) — data wydania licencji,
— data wygaśnięcia licencji,
— nazwa organu wydającego licencję,
— numer referencyjny nadany pracownikowi przez pracodawcę (opcjonalnie);
 - (v) numer licencji umożliwiający dostęp do danych w rejestrze krajowym;
 - (vi) zdjęcie posiadacza;
 - (vii) podpis posiadacza;
 - (viii) stałe miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza (opcjonalnie);
- e) wyrazy „wzór Wspólnot Europejskich” w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego licencję oraz słowa „Licencja maszynisty” w pozostałych językach Wspólnoty, wydrukowane w kolorze żółtym jako tło licencji;
- f) zalecane kolory:
 - niebieski: niebieski odbity Pantone (Pantone Reflex blue),
 - żółty: żółty Pantone (Pantone yellow);

- g) informacje dodatkowe lub przeciwwskazania zdrowotne w zakresie korzystania z licencji, określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II, w formie kodu.

Kody określa Komisja zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 32 ust. 2, oraz na podstawie zalecenia Agencji.

3. ŚWIADECTWO

Świadectwo zawiera:

- a) nazwisko posiadacza;
- b) imię (imiona) posiadacza;
- c) datę i miejsce urodzenia posiadacza;
- d) — datę wydania świadectwa,
— datę wygaśnięcia świadectwa,
— nazwę organu wydającego świadectwo,
— numer referencyjny nadany pracownikowi przez pracodawcę (opcjonalnie);
- e) numer licencji umożliwiający dostęp do danych w rejestrze krajowym;
- f) zdjęcie posiadacza;
- g) podpis posiadacza;
- h) stałe miejsce zamieszkania lub adres pocztowy posiadacza (opcjonalnie);
- i) nazwę i adres przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury, dla których maszynista jest uprawniony do prowadzenia pociągów;
- j) kategorię, w której posiadacz jest uprawniony do prowadzenia pojazdu kolejowego;
- k) rodzaj lub rodzaje taboru, do prowadzenia którego posiadacz jest uprawniony;
- l) infrastrukturę, w obrębie której posiadacz jest uprawniony do prowadzenia pojazdów kolejowych;
- m) wszelkie uzupełniające informacje lub ograniczenia.
- n) znajomość języków.

4. MINIMALNE DANE ZAWARTE W REJESTRACH KRAJOWYCH

- a) Dane dotyczące licencji:

Wszystkie dane zawarte w licencji oraz odnoszące się do wymagań dotyczących kontroli określonych w art. 11 i 16.

- b) Dane dotyczące świadectwa:

Wszystkie dane zawarte w licencji oraz odnoszące się do wymagań dotyczących kontroli określonych w art. 12, 13 i 16.

ZAŁĄCZNIK II

WYMOGI ZDROWOTNE

1. WYMOGI OGÓLNE

1.1. Maszyniści nie mogą cierpieć na jakiegokolwiek dolegliwości lub przyjmować jakichkolwiek leków lub substancji, które mogą powodować:

- nagłą utratę świadomości,
- osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji,
- nagłą utratę sprawności,
- utratę równowagi lub koordynacji,
- znaczące ograniczenie możliwości poruszania się.

1.2. Wzrok

Konieczne jest spełnienie następujących wymogów dotyczących wzroku:

- ostrość wzroku z korekcją lub bez: 1,0; nie mniej niż 0,5 dla oka gorzej widzącego,
- dopuszczalna maksymalna korekcja soczewkami kontaktowymi: nadwzroczność +5/krótkowzroczność -8. Na odstępstwa zgoda wydawana jest w wyjątkowych przypadkach i po uzyskaniu opinii lekarza okulisty. Lekarz medycyny podejmuje na tej podstawie decyzję,
- widzenie na odległości bliskie i pośrednie: wystarczające, z korekcją lub bez,
- soczewki kontaktowe i szkła są dopuszczone, jeżeli są okresowo sprawdzane przez specjalistę,
- normalne widzenie kolorów: wykorzystanie uznanego badania, takiego jak test Ishihary, a także innego uznanego badania, jeżeli jest to wymagane,
- pole widzenia: pełne,
- widzenie okiem lewym i prawym: efektywne; nie jest wymagane, jeśli dana osoba ma odpowiednią adaptację i wystarczającą kompensację. Jedynie w przypadku utraty widzenia obuocznego po rozpoczęciu pracy,
- widzenie obuoczne: efektywne,
- rozpoznawanie sygnałów barwnych: test opiera się na rozpoznawaniu pojedynczych barw, a nie na różnicach względnych,
- wrażliwość na kontrast: dobra,
- brak postępujących chorób oczu,
- implanty soczewek oraz zabiegi keratotomii i keratektomii są dopuszczalne jedynie pod warunkiem kontroli przeprowadzanych corocznie lub w odstępach ustalonych przez lekarza medycyny,
- odporność na oślepienie błyskiem,
- kolorowe soczewki kontaktowe i soczewki fotochromatyczne nie są dozwolone. Szkła z filtrem UV są dozwolone.

1.3. Wymogi dotyczące słuchu i mowy

Wystarczająco dobry słuch potwierdzony audiogramem, tj.:

- słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych.

Następujące wartości powinny być przyjęte jako wytyczne:

- niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1 000 Hz,
- niedosłuch na poziomie nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2 000 Hz dla ucha najgorzej przewodzącego falę dźwiękową,
- brak anomalii układu przedsionkowego,
- brak chronicznych zaburzeń mowy (przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny),
- w szczególnych przypadkach dozwolone jest korzystanie z aparatu słuchowego.

1.4. Cięża

W przypadku złej tolerancji lub występowania stanów patologicznych ciężę należy uznać za powód tymczasowego odsunięcia maszynisty od obowiązków służbowych. Należy stosować przepisy prawne chroniące ciężarnych maszynistów.

2. MINIMALNY ZAKRES BADANIA PRZED OBJĘCIEM STANOWISKA

2.1. Badania lekarskie:

- ogólne badanie lekarskie,
- badania funkcji sensorycznych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),
- badanie krwi lub moczu, m.in. w kierunku cukrzycy, jeśli są potrzebne do oceny fizycznej zdolności kandydata,
- EKG spoczynkowe,
- test w kierunku substancji psychotropowych zawartych w niedozwolonych narkotykach lub lekach psychotropowych oraz nadużywania alkoholu uniemożliwiającego zdolność do pracy,
- poznawcze: uwaga i koncentracja, pamięć, percepcja, rozumowanie,
- komunikowanie się,
- psychomotoryczne: czas reakcji, koordynacja rąk.

2.2. Badania psychologiczne stwierdzające zdolność do wykonywania zawodu

Celem badań psychologicznych jest pomoc w przydzielaniu stanowisk i zarządzaniu pracownikami. Przy określaniu zakresu oceny psychologicznej należy wziąć pod uwagę, że badanie musi sprawdzić, czy w kontekście zdolności do wykonywania zawodu kandydat na maszynistę ma jakieś zaburzenia psychologiczne, w szczególności w zakresie zdolności do działania, lub jakąś inną istotną cechę osobowości, które mogłyby mieć ujemny wpływ na bezpieczne wykonywanie obowiązków.

3. BADANIA OKRESOWE PO OBJĘCIU STANOWISKA

3.1. Częstotliwość badań

Badania medyczne (sprawność fizyczna) muszą być przeprowadzane co najmniej co trzy lata do 55. roku życia, a następnie co rok.

Dodatkowo lekarz akredytowany lub uznany zgodnie z art. 20 musi zwiększyć częstotliwość badań, jeśli wymaga tego stan zdrowia członka personelu.

Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1 przeprowadza się odpowiednie badanie medyczne, jeżeli zachodzi obawa, że posiadacz licencji lub świadectwa przestał spełniać wymogi medyczne określone w załączniku II sekcja 1.

Sprawność fizyczna sprawdzana jest regularnie i po każdym wypadku przy pracy, jak również po każdej przerwie w pracy spowodowanej wypadkiem, w którym brały udział osoby. Lekarz akredytowany lub uznany zgodnie z art. 20 bądź służba medyczna przedsiębiorstwa może zdecydować o przeprowadzeniu dodatkowego badania lekarskiego, w szczególności po okresie co najmniej 30-dniowego zwolnienia lekarskiego. Pracodawca może zwrócić się do lekarza akredytowanego lub uznanego zgodnie z art. 20 o sprawdzenie sprawności fizycznej maszynisty w razie odsunięcia maszynisty od wykonywania obowiązków służbowych ze względów bezpieczeństwa.

3.2. Minimalny zakres okresowych badań lekarskich po objęciu stanowiska

Jeżeli maszynista spełnia kryteria niezbędne do badań przeprowadzanych przed objęciem stanowiska, specjalistyczne badania okresowe muszą przynajmniej objąć:

- ogólne badanie lekarskie,
- badanie funkcji zmysłowych (wzrok, słuch, postrzeganie barw),
- badania krwi lub moczu w kierunku cukrzycy i innych dolegliwości, zgodnie ze wskazaniem na podstawie badania klinicznego,
- badania na obecność narkotyków w organizmie zgodnie ze wskazaniem klinicznym.

Ponadto w przypadku maszynistów, którzy ukończyli 40. rok życia, wymagane jest również badanie EKG w spoczynku.

ZAŁĄCZNIK III

METODA SZKOLENIA

Należy zachować właściwą równowagę pomiędzy szkoleniem teoretycznym (sala wykładowa i prezentacje) i szkoleniem praktycznym (doświadczenie zdobywane w miejscu pracy, prowadzenie pojazdu kolejowego pod nadzorem i bez nadzoru na torach zamkniętych dla celów szkoleniowych).

Szkolenie wspomagane komputerowo jest dozwolone przy samodzielnym uczeniu się zasad eksploatacji, sytuacji związanych z wykorzystaniem urządzeń sygnalizacyjnych itp.

Wykorzystanie symulatorów może być pomocne w efektywnym szkoleniu maszynistów, ale nie jest obowiązkowe; są one szczególnie użyteczne w szkoleniu w nietypowych warunkach pracy oraz w zakresie rzadko stosowanych zasad postępowania. Są one szczególnie użyteczne dzięki zapewnieniu możliwości uczenia się przez działanie w sytuacjach, których nie da się przećwiczyć w rzeczywistości. Zasadniczo należy stosować symulatory najnowszej generacji.

W odniesieniu do zdobywania wiedzy o trasie preferowane powinno być takie podejście, zgodnie z którym maszynista pociągu towarzyszy innemu maszyniście podczas pewnej liczby przejazdów na tej trasie, w porze dziennej i w nocy. Oprócz innych metod mogą być wykorzystane taśmy wideo z nagraniem tras widzianych z kabiny maszynisty jako alternatywna metoda szkolenia.

ZAŁĄCZNIK IV

OGÓLNA WIEDZA ZAWODOWA I WYMOGI DOTYCZĄCE UZYSKANIA LICENCJI

Szkolenie ogólne ma następujące cele:

- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących technologii kolejowych, w tym przepisów bezpieczeństwa i znaczenia przepisów eksploatacji,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących zagrożeń związanych z eksploatacją kolei oraz różnych środków stosowanych do ich zwalczania,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących jednego lub więcej sposobów funkcjonowania kolei,
- zdobywanie wiedzy i przyswajanie procedur dotyczących pociągów, ich składu oraz wymogów technicznych wobec jednostek trakcyjnych, wagonów towarowych i osobowych oraz innego rodzaju taboru.

W szczególności maszyniści muszą być w stanie:

- zrozumieć specyficzne wymagania związane z wykonywaniem zawodu maszynisty, jego znaczenie oraz wymagania dotyczące życia zawodowego i osobistego (długi czas pracy, przebywanie poza domem itp.),
 - stosować obowiązujące pracowników przepisy bezpieczeństwa,
 - rozpoznawać tabor,
 - znać i dokładnie stosować reguły pracy,
 - rozpoznawać odnośne i stosowane dokumenty (podręcznik procedur i instrukcja linii zgodnie z definicją zawartą w TSI „eksploatacja”, instrukcja maszynisty, instrukcja postępowania w przypadku awarii itp.),
 - nauczyć się zachowań odpowiadających obowiązkom z zakresu bezpieczeństwa,
 - rozpoznawać procedury mające zastosowanie do wypadków z udziałem ludzi,
 - ogólnie rozpoznawać niebezpieczeństwa związane z eksploatacją kolei,
 - wykazać się znajomością zasad regulujących bezpieczeństwo ruchu,
 - stosować podstawowe zasady elektrotechniki.
-

ZAŁĄCZNIK V

WIEDZA ZAWODOWA NA TEMAT TABORU I WYMOGI DOTYCZĄCE ŚWIADECTWA

Po ukończeniu specjalnego szkolenia dotyczącego taboru maszyniści muszą być zdolni do wykonywania następujących zadań.

1. PRÓBY I KONTROLE PRZED JAZDĄ

Maszyniści muszą potrafić:

- zgromadzić dokumentację i niezbędne wyposażenie,
- skontrolować obciążenia jednostki trakcyjnej,
- sprawdzić informacje wprowadzone do dokumentów na pokładzie jednostki trakcyjnej,
- zagwarantować przez dokonanie określonych prób i kontroli, że jednostka trakcyjna jest w stanie zapewnić wymaganą moc trakcyjną oraz że sprzęt związany z bezpieczeństwem jest sprawny,
- sprawdzić obecność i funkcjonowanie przepisowego sprzętu ochronnego i związanego z bezpieczeństwem przy przekazaniu lokomotywy lub na początku jazdy,
- wykonać wszelkie rutynowe zapobiegawcze czynności utrzymaniowe.

2. ZNAJOMOŚĆ TABORU

Aby prowadzić lokomotywę, maszyniści muszą być zaznajomieni ze wszystkimi obsługiwanymi przez nich regulatorami i wskaźnikami, w szczególności z tymi, które dotyczą:

- trakcji,
- hamowania,
- elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu.

Aby wykryć i zlokalizować nieprawidłowości występujące w taborze, zgłosić je i ustalić, co jest potrzebne do ich naprawy, a także, w określonych przypadkach, podjąć działania, maszynista musi być obeznany z:

- konstrukcjami mechanicznymi,
- zawieszeniem i urządzeniami mocującymi,
- częściami biegowymi,
- sprzętem związanym z bezpieczeństwem,
- zbiornikami paliwa, systemami zaopatrzenia w paliwo, układem wydechowym,
- znaczeniem oznaczeń znajdujących się wewnątrz i na zewnątrz taboru, w szczególności symboli używanych przy przewozie towarów niebezpiecznych,
- systemem rejestracji jazd,
- układami elektrycznym i pneumatycznym,
- pobieraniem prądu i układami wysokiego napięcia,
- sprzętem łączności (transmisją radiowa tor-pojazd itp.),
- organizowaniem jazd,

- częściami składowymi taboru i ich przeznaczeniem oraz urządzeniami wykorzystywanymi przy przetaczaniu taboru, w szczególności z systemem zatrzymywania pociągu przez opróżnianie przewodu hamulcowego,
- układem hamulcowym,
- częściami charakterystycznymi dla jednostek trakcyjnych,
- łączeniem jednostek trakcyjnych, silnikami i przekładniami.

3. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści muszą potrafić:

- sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu,
- sprawdzić działanie różnych składników układu hamulcowego jednostki trakcyjnej oraz pociągu odpowiednio przed jazdą, przy uruchamianiu pojazdu i w czasie jazdy.

4. SPOSÓB FUNKCJONOWANIA I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści muszą potrafić:

- przyjmować do wiadomości informacje przekazane im przed jazdą,
- określić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie takich zmiennych, jak ograniczenia prędkości, warunki pogodowe lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych.

5. PROWADZENIE POCIĄGU W SPOSÓB, KTÓRY NIE POWODUJE USZKODZEŃ INSTALACJI LUB POJAZDÓW

Maszyniści muszą potrafić:

- korzystać ze wszystkich dostępnych układów sterowania zgodnie ze stosowanymi zasadami,
- uruchamiać pociąg, uwzględniając przyczepność i ograniczenia mocy,
- używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania, z uwzględnieniem taboru i instalacji.

6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści muszą:

- być w stanie zwracać uwagę na nadzwyczajne zdarzenia związane z zachowaniem się pociągu,
- potrafić dokonać inspekcji pociągu i rozpoznawać oznaki nieprawidłowości, rozróżniać je i reagować zgodnie z ich względnym znaczeniem oraz próbować im zaradzać, zawsze traktując bezpieczeństwo ruchu kolejowego i osób w sposób priorytetowy,
- wykazać się znajomością dostępnych środków zabezpieczenia i łączności.

7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszyniści muszą:

- potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi znajdujących się w pociągu,
- umieć ustalić, czy pociąg przewozi towary niebezpieczne i rozpoznać je na podstawie dokumentów pociągu i wykazu wagonów,
- znać procedury ewakuacji pociągu w sytuacji awaryjnej.

8. WARUNKI OKREŚLAJĄCE KONTYNUOWANIE JAZDY PO WYPADKU Z UDZIAŁEM TABORU

Po wypadku maszyniści muszą potrafić ocenić, czy i przy zachowaniu jakich warunków pojazd może kontynuować jazdę, a także poinformować możliwie najszybciej o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą.

Maszyniści muszą potrafić określić, czy potrzebna jest ocena biegłego przed kontynuacją jazdy przez pociąg.

9. UNIERUCHOMIENIE POCIĄGU

Maszyniści muszą potrafić podejmować kroki w celu zabezpieczenia przed niespodziewanym uruchomieniem lub poruszeniem się pociągu lub jego części, nawet w najtrudniejszych warunkach.

Oprócz tego maszyniści muszą mieć wiedzę na temat środków umożliwiających zatrzymanie pociągu lub jego części, w razie gdyby niespodziewanie zaczął się poruszać.

ZAŁĄCZNIK VI

WIEDZA ZAWODOWA DOTYCZĄCA INFRASTRUKTURY I WYMOGI W ODNIESIENIU DO ŚWIADECTWA**Kwestie dotyczące infrastruktury**

1. PRÓBY HAMULCÓW

Maszyniści muszą potrafić sprawdzić i obliczyć przed jazdą, czy faktyczna moc hamowania pociągu odpowiada mocy hamowania wymaganej dla danej linii, zgodnie z wartościami wyszczególnionymi w dokumentach pojazdu.

2. RODZAJ EKSPLOATACJI I PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA POCIĄGU W ODNIESIENIU DO CHARAKTERYSTYK LINII

Maszyniści muszą potrafić:

- przyjmować do wiadomości przekazane im informacje, takie jak ograniczenia prędkości lub jakiegokolwiek zmiany w urządzeniach sygnalizacyjnych,
- ustalić rodzaj przejazdu i prędkość maksymalną pociągu na podstawie charakterystyk linii.

3. ZNAJOMOŚĆ LINII

Maszyniści muszą potrafić przewidywać problemy i odpowiednio reagować w zakresie bezpieczeństwa i wywiązywania się z innych obowiązków, takich jak punktualność i aspekty ekonomiczne. Muszą zatem posiadać wyczerpującą wiedzę na temat linii kolejowych i urządzeń na swojej trasie oraz wszelkich uzgodnionych tras zastępczych.

Istotne są następujące aspekty:

- warunki eksploatacji (zmiany toru, ruch jednokierunkowy itp.),
- dokonanie kontroli trasy przejazdu i sprawdzenie stosownych dokumentów,
- określenie torów, które mogą być wykorzystane do danego rodzaju przewozów,
- obowiązujące zasady ruchu oraz znaczenie systemu sygnalizacyjnego,
- warunki eksploatacji,
- system blokady i związane z nim przepisy,
- nazwy stacji kolejowych oraz położenie i widoczność stacji i nastawni, w celu odpowiedniego dostosowania prowadzenia pociągu,
- sygnalizacja przejściowa pomiędzy różnymi układami eksploatacyjnymi lub układami zasilania,
- ograniczenia prędkości dla różnych kategorii prowadzonych pociągów,
- profile topograficzne,
- szczególne warunki hamowania, na przykład na liniach o stromym nachyleniu,
- szczególne właściwości eksploatacyjne: specjalne sygnały, znaki, warunki odjazdu itp.

4. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA

Maszyniści muszą potrafić:

- uruchamiać pociąg jedynie wtedy, gdy spełnione są wszystkie zalecane warunki (rozkład jazdy, nakaz jazdy lub sygnał odjazdu, obsługa urządzeń sygnalizacyjnych w razie konieczności itp.),
- obserwować sygnały urządzeń przytorowych i znajdujących się w kabinie, interpretować je niezwłocznie i bezbłędnie oraz postępować zgodnie z ustalonymi procedurami,
- prowadzić pociąg w sposób bezpieczny zgodnie z określonym rodzajem przewozu: stosować, w razie otrzymania takiego polecenia, specjalne sposoby prowadzenia przewozów, czasowe ograniczenia prędkości, prowadzenie w przeciwnym kierunku, szczególne pozwolenie w razie niebezpieczeństwa na przejazd obok semafora podającego sygnał zabraniający jazdy, praca manewrowa, zmiany kierunku jazdy, przejazd przez place budowy itp.,
- przestrzegać terminowości postojów wynikających z rozkładu i dodatkowych, a w razie potrzeby sprawować dodatkowe obowiązki obsługi pasażerów, zwłaszcza takie jak otwieranie i zamykanie drzwi.

5. PROWADZENIE POCIĄGU

Maszyniści muszą potrafić:

- w każdym momencie ustalić miejsce położenia pociągu na linii,
- używać hamulców do zwalniania i zatrzymywania pociągu, z uwzględnieniem taboru i instalacji,
- regulować prędkość jazdy pociągu zgodnie z rozkładem jazdy i wszelkimi wydanymi poleceniami mającymi na celu oszczędność energii, z uwzględnieniem charakterystyk jednostki trakcyjnej, pociągu, linii i otoczenia.

6. NIEPRAWIDŁOWOŚCI

Maszyniści muszą potrafić:

- zwracać uwagę, o ile pozwala na to prowadzenie pociągu, na nadzwyczajne wydarzenia dotyczące infrastruktury i otoczenia: urządzenia sygnalizacyjne, tory, zasilanie w energię, przejazdy kolejowe, otoczenie torów, pozostały ruch,
- znać poszczególne odległości dzielące ich od wyraźnych przeszkód,
- możliwie najszybciej informować zarządcę infrastruktury o miejscu i charakterze zaobserwowanych nieprawidłowości, upewniając się, że informacja ta została zrozumiana,
- uwzględniając infrastrukturę, zapewnić lub podjąć kroki w celu zagwarantowania bezpieczeństwa ruchu i osób, ilekroć jest to konieczne.

7. POSTĘPOWANIE W RAZIE NIEPRZEWIDZIANYCH ZDARZEŃ I WYPADKÓW, POŻARÓW ORAZ WYPADKÓW Z UDZIAŁEM LUDZI

Maszyniści muszą potrafić:

- podejmować kroki w celu ochrony pociągu i wezwania pomocy w razie wypadku z udziałem ludzi,
- ocenić, gdzie zatrzymać pociąg w razie pożaru i w razie konieczności ułatwić ewakuację pasażerów,
- jak najszybciej dostarczyć przydatnych informacji dotyczących pożaru, jeżeli pożar nie może być opanowany przez samego maszynistę,
- jak najszybciej poinformować o tych warunkach instytucję zarządzającą infrastrukturą,
- ocenić, czy infrastruktura pozwala na dalsze prowadzenie pojazdu i w jakich warunkach.

8. TESTY JĘZYKOWE

Maszyniści, którzy muszą porozumiewać się z instytucją zarządzającą infrastrukturą w sprawach związanych z bezpieczeństwem, muszą posiadać umiejętności w zakresie języka wskazanego przez daną instytucję zarządzającą infrastrukturą. Ich umiejętności językowe muszą być na poziomie umożliwiającym im aktywne i skuteczne porozumiewanie się w sytuacjach rutynowych, trudnych oraz awaryjnych.

Muszą potrafić korzystać z wiadomości i metody komunikacji określonej w TSI „Eksploatacja”. Maszyniści muszą potrafić porozumiewać się zgodnie z poziomem 3 poniższej tabeli:

Język i poziom porozumiewania się

Ustną znajomość języka można podzielić na pięć poziomów:

Poziom	Opis
5	<ul style="list-style-type: none"> — potrafi dostosować sposób mówienia do każdego słuchacza — potrafi prezentować poglądy — potrafi negocjować — potrafi przekonywać — potrafi udzielać porad
4	<ul style="list-style-type: none"> — radzi sobie w całkowicie nieprzewidywanych sytuacjach — potrafi wysuwać hipotezy — potrafi wyrażać należycie uargumentowane poglądy
3	<ul style="list-style-type: none"> — radzi sobie w praktycznych sytuacjach zawierających nieprzewidywany element — potrafi opisywać — potrafi podtrzymać prostą rozmowę
2	<ul style="list-style-type: none"> — radzi sobie w prostych, praktycznych sytuacjach — potrafi zadawać pytania — potrafi odpowiadać na pytania
1	<ul style="list-style-type: none"> — potrafi rozmawiać, używając zapamiętanych zdań

ZAŁĄCZNIK VII

CZĘSTOTLIWOŚĆ EGZAMINÓW

Minimalna częstotliwość okresowych kontroli jest następująca:

- a) znajomość języka (tylko dla osób niebędących rodzimymi użytkownikami języka): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku;
 - b) znajomość infrastruktury (włącznie ze znajomością trasy i zasad eksploatacji): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku na danej trasie;
 - c) znajomość taboru: co trzy lata.
-