



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 27.9.2017 г.
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен
транспорт**

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Основания и цели на предложението

С Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт¹ (наричан по-нататък „регламентът“), се цели защита на пътниците в железопътния транспорт в ЕС. Както пътниците, използващи въздушен, воден и автобусен транспорт, така и пътниците, използващи железопътен транспорт, имат право на информация, резервация и билети, помощ, грижи и обезщетение в случай на закъснение или отмяна, безплатна помощ (за лица с увреждания и лица с намалена подвижност), обезщетение в случай на произшествие, бързо действаща и достъпна система за разглеждане на жалби, пълно прилагане и ефективно изпълнение на правото на ЕС чрез националните правоприлагащи органи (НПО), определени от държавите членки.

Регламентът се основава върху съществуваща система на международното право (Единните правила относно Договора за международен железопътен превоз на пътници и багаж (CIV)² и приложното му поле е разширено, така че обхваща и вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници.

През 2013 г. Съдът на Европейския съюз (СЕС) реши, че настоящият текст на член 17 от регламента не позволява освобождаване на железопътните предприятия от задължението да обезщетяват пътниците за закъснения, причинени от непреодолима сила³. По това железопътният транспорт се отличава от другите видове транспорт.

Държавите членки могат да предоставят изключения, т.е. да освобождават следните вътрешни услуги от прилагането на регламента (освен по отношение на някои задължителни изисквания):

- услуги за превоз на дълги разстояния — за максимум пет години, с възможност за двукратно подновяване, т.е. до 2024 г.;
- градски, крайградски и регионални услуги за превоз — за неограничен период; както и
- услуги, значителна част от които се извършва извън ЕС — за подновяем период от пет години (фактически няма ограничение по време).

В своя доклад от 2013 г. относно прилагането на регламента⁴ Комисията подчерта някои проблемни области, които бяха потвърдени от оценка на въздействието през 2016—2017 г.⁵ В настоящото предложение се постига баланс между укрепването на

¹ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).

² Допълнение А към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от 3 юни 1999 г. за изменение на COTIF („протоколът от 1999 г.“).

³ Дело С 509/11 *ÖBB-Personenverkehr*.

⁴ Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007, (COM(2013) 0587).

⁵ (да се добави хипервръзка към работния документ на службите).

правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, и намаляването на тежестта за железопътните предприятия, както следва:

- В доклада от 2013 г. относно прилагането и в доклад от 2015 г. относно изключенията⁶ беше установено, че **широкото използване на изключения** е основна пречка за единното прилагане на регламента. Предложението е за премахване до 2020 г. на изключенията за вътрешни услуги за превоз на дълги разстояния. За услугите, извършвани извън ЕС, то съдържа изискването държавите членки да предоставят изключения само ако могат да докажат, че пътниците са защитени в достатъчна степен на тяхна територия. С оглед да се гарантира правна сигурност в трансграничните райони, регламентът ще се прилага изцяло за градски, крайградски и регионални услуги за превоз, при който се пресичат граници.
- Предложението е за укрепване на **правата на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност**. За лицата с увреждания то е в съответствие с Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания (UNCRPD)⁷. Държавите членки повече няма могат да допускат изключения от предоставянето на помощ и обезщетение за повредено оборудване за подпомагане на двигателната способност⁸. Информацията трябва да бъде предоставяна в достъпни формати в съответствие с изискванията, предложени в Европейския акт за достъпността⁹. Железопътният персонал ще трябва да премине съответно обучение.
- Пътниците не винаги са подходящо информирани, когато пътуването им не протича по разписание. Предложението е да се изисква да им бъде предоставяна основна **информация** относно техните права при закупуването на билета — напр. отпечатана върху него или по електронен път. Обяви, информиращи пътниците относно техните права, трябва да бъдат поставени на видно място в гарите и във влаковете.
- Оценката на въздействието потвърди ограниченото наличие на **директни билети**. Продажбата на билети само за части от цялото пътуване позволява на железопътните предприятия да заобикалят задълженията си във връзка с обезщетяването, пренасочването и оказването на помощ. Чрез продажбата на директни билети само за собствените си услуги големите участници на пазара не допускат на него нови участници, които не могат да предложат директни пътувания.
- В предложението се предвижда пътниците да получават по-пълна информация относно директните билети. В съответствие с *тълкувателните насоки* от 2015 г.¹⁰ и четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт от 2016 г.¹¹ железопътните предприятия и продавачите на билети

⁶ COM(2015) 117.

⁷ <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

⁸ Членове 19—25 от регламента.

⁹ Предложение за Директива за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки по отношение на изискванията за достъпност за продукти и услуги (COM/2015/0615 final — 2015/0278 (COD)).

¹⁰ Съобщение на Комисията *Тълкувателни насоки за Регламент (ЕО) № 1371/2007* (ОВ С 220, 4.7.2015 г., стр. 1).

¹¹ Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни

трябва да полагат усилия да предлагат директни билети. Те трябва да докажат, че са информирали пътниците, когато техните права на пътници не са валидни за цялото пътуване, а само за части от него.

- Понастоящем не е напълно ясно по какъв начин НПО следва да разглеждат жалбите и това води до слабости в **правоприлагането**. Правата на пътниците невинаги се спазват. В предложението се определят по-подробно процесът на разглеждане на жалбите и сроковете. Пътниците следва да подават жалби първо до железопътните оператори и после, ако е необходимо, до орган за алтернативно разрешаване на спорове (в съответствие с Директива 2013/11/ЕС¹²) или НПО. В предложението се определят задълженията на НПО в трансгранични случаи и се изисква от тях да си сътрудничат ефективно.
- Предлага се въвеждането на обща клауза, забраняваща всякаква форма на **дискриминация**, напр. въз основа на гражданството, местопребиваването, местоположението или валутата на плащане. Така железопътният транспорт се привежда в съответствие с другите видове транспорт. Пътниците, които считат, че техните права са били нарушени, могат да се обърнат към НПО вместо да се налага образуването на съдебно производство по член 18 от Договора за функционирането на ЕС.
- Сегашното включване на Единните правила относно **CIV** в приложение I към регламента може да доведе до проблеми със съгласуваността, тъй като изменения на CIV не могат да бъдат отразени без цялостно преразглеждане на регламента. Като се присъедини през 2013 г. към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF)¹³, ЕС стана член на Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF) и участва в нейната работа по преразглеждането на CIV. Текстът обаче ще остане включен в приложение I, за да се гарантира правна сигурност и прозрачност. С оглед да се гарантира съгласуваност с COTIF и CIV, се предлага оправомощаване на Комисията да актуализира приложение I, за да се вземат предвид измененията на CIV.
- Съгласно четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт железопътните предприятия трябва да изготвят **планове за действие при извънредни ситуации**, за да защитят пътниците и им окажат помощ в случай на сериозни транспортни проблеми. Другите участници не са задължени да правят това. С оглед да се намали тежестта за железопътните предприятия, се предлага управителите на гари и инфраструктура също задължително да изготвят планове за действие при извънредни ситуации. Държавите членки ще вземат решение относно подробностите — например по координацията на плановете с национални органи.

пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352, 23.12.2016 г., стр. 1).

¹² Директива (ЕС) 2013/11/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. за алтернативно решаване на потребителски спорове и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2009/22/ЕО (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 63).

¹³ Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (ОВ L 51, 23.2.2013 г., стр. 8);

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=BG](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=BG)

- В зависимост от приложимите национални правила железопътните предприятия може да имат затруднения по получаването на обезщетение от трета страна, отговорна за дадено закъснение. Предложението е да се даде възможност на железопътните предприятия да се възползват от **право на обезщетение** в съответствие с приложимото законодателство, ако закъсненията се дължат на грешка или небрежност на трета страна. С тази мярка правата на пътниците в железопътния транспорт се привеждат в съответствие с правата на пътниците във въздушния транспорт¹⁴.
- Железопътните предприятия трябва да обезщетяват пътниците за закъснения, причинени от **непреодолима сила**. Преди решението на Съда на ЕС през 2013 г. общовъзприетото разбиране от страна на заинтересованите страни беше, че регламентът съдържа клауза за освобождаване на превозвачите от задължението за обезщетение в случай на непреодолима сила. След решението на Съда железопътните предприятия се чувстваха дискриминирани в сравнение с други превозвачи, които се ползват от изключения в случай на непреодолима сила.
- При оценката на въздействието не бяха установени убедителни доказателства, че отсъствието на такава клауза е довело до значителна икономическа тежест за железопътните предприятия. Съществува обаче риск от нарушаване на принципите на правната справедливост и на пропорционалността, ако железопътните предприятия трябва да заплащат обезщетение в ситуации, които не са причинили и не са могли да предотвратят. С цел да се намали ограничаването на правата на пътниците и да се гарантира правна сигурност, се предлага въвеждането на клауза за непреодолима сила, която се прилага само при изключително извънредни ситуации, причинени от екстремни метеорологични условия и природни бедствия¹⁵.

1.2. Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката

В Бялата книга за транспорта¹⁶ от 2011 г. беше изтъкната нуждата от висококачествени, достъпни и надеждни услуги за железопътен превоз на пътници и от непрекъснатост на мобилността в случай на проблем по пътуването. В нея също така се призова за изясняване на законодателството за правата на пътниците и за подобряване на транспорта за възрастните пътници, както и за тези с увреждания или с намалена подвижност.

Предложението е за привеждане на железопътния транспорт в съответствие с общите аспекти на законодателството за правата на пътниците за другите видове транспорт, а именно недопускане на дискриминация, планиране за действие при извънредни ситуации, обучение относно уврежданията, разглеждане на жалби и правоприлагане. То е съобразено със спецификата на железопътния транспорт — напр. като се позволява на

¹⁴ Член 13 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1).

¹⁵ Вж. част 6 от оценката на въздействието.

¹⁶ *Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите* (COM/2011/0144 окончателен).

държавите членки да освобождават градски, крайградски и регионални услуги за превоз от изпълнението на някои разпоредби.

Засилените права ще защитават пътниците на либерализирания пазар, предвиждан по четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт.

От друга страна, чрез предлаганото въвеждане на клауза за непреодолима сила се осигурява съгласуваност с други законодателни актове на ЕС, като например относно правата на пътниците за други видове транспорт и Директивата за пакетните туристически пътувания¹⁷, които освобождават операторите от задължението за плащане на обезщетение, когато закъсненията са причинени от извънредни обстоятелства.

1.3. Съгласуваност с другите политики на Съюза

Регламентът ще бъде посочен в приложението към преразгледания Регламент за сътрудничество между националните органи, отговорни за прилагане на законодателството за защита на потребителите¹⁸, който установява минимални правомощия за разследване и прилагане за националните правоприлагащи органи и процедури за разследване и прилагане, когато са засегнати най-малко две държави членки. Очаква се това да засили трансграничното правоприлагане.

Укрепването на правата на хората с увреждания е в съответствие с UNCRPD и с Европейската стратегия за хората с увреждания за периода 2010—2020 г.¹⁹ Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост на железопътната система (преработен текст)²⁰ също съдържа позовавания във връзка с достъпността. Ще се прилагат изискванията на Европейския акт за достъпността по отношение на достъпната информация. Лицата с намалена подвижност също ще имат полза от подобрената достъпност.

Предложението включва позовавания на COTIF (Единните правила относно CIV), като по този начин обхватът на правилата му се разширява и за националния железопътен транспорт в ЕС. ЕС и неговите държави членки прилагат, в качеството си на членове на OTIF, правилата относно CIV, участват в общите събрания на OTIF и в гласуването на измененията на CIV.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

2.1. Правно основание

Правното основание е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС, по който се прилага процедура за съвместно вземане на решение.

¹⁷ Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. относно пакетните туристически пътувания и свързаните пътнически услуги, за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2011/83/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 90/314/ЕИО на Съвета (ОВ L 326, 11.12.2015 г., стр. 1).

¹⁸ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно сътрудничеството между националните органи, отговорни за прилагането на законодателството за защита на потребителите (COM(2016) 283).

¹⁹ „Европейска стратегия за хората с увреждания за периода 2010—2020 г.: подновен ангажимент за Европа без бариери“, COM(2010) 636 окончателен, 15.11.2010 г.

²⁰ ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

2.2. Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Железопътният транспорт е трансграничен по същество и дори вътрешните услуги се използват от жители на различни държави от ЕС. Различията в прилагането и изпълнението на регламента пораждат правна несигурност, отслабват правата на пътниците и влияят върху конкуренцията между железопътните оператори. Тези проблеми могат да се решат само с координираната намеса на ЕС.

Предложението е за гарантиране на сходни равнища на защита на пътниците в целия ЕС чрез намаляване на изключенията на национално равнище. По-строгите правила ще създадат еднакви условия на конкуренция за железопътния сектор, като същевременно основните права на пътниците ще бъдат хармонизирани в целия ЕС.

2.3. Пропорционалност

Предложението е съобразено с принципа на пропорционалността. Допълнителните разходи за железопътния сектор и националните органи са ограничени до тези, които са необходими за подобряване на прилагането и изпълнението на правата на пътниците. По-високите разходи, дължащи се на намалените изключения и увеличено поради това предоставяне на грижи, помощ и обезщетение, се компенсират, наред с другото, от въвеждането на клауза за непреодолима сила.

2.4. Избор на инструмент

Тъй като настоящото предложение има за цел преразглеждане на действащ регламент, ще се запази същият инструмент.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

3.1. Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Не беше извършена последваща оценка в допълнение към доклада от 2013 г. Оценката на въздействието потвърди и актуализира при необходимост констатациите на доклада.

3.2. Консултации със заинтересованите страни

За оценката на въздействието беше събрана информация чрез различни средства, включително открита обществена консултация (ООК) и целеви консултации, проведени от външен изпълнител. Беше потърсена както информация от качествен характер (становища, възгледи и предложения), така и количествена информация (данни, включително статистически).

Заинтересованите страни включват участници от промишлеността, групи, представляващи пътници/потребители, лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ЛНП) и държавни органи, т.е. засегнатите от политиката, прилагащите я и имащите пряк интерес от нея.

3.2.1. Открита обществена консултация

ООК беше проведена между февруари и май 2016 г. чрез „Вашият глас в Европа“²¹, за да се съберат становищата на заинтересованите страни по забелязаните проблеми с регламента, възможни решения и тяхното вероятно въздействие. Отговориха 190 участници от различни категории: граждани, сдружения на пътници/потребители, организации на ЛНП, държавни органи, браншови сдружения, железопътни предприятия, управители на инфраструктура, продавач на билети и др.

3.2.2. Целеви консултации

Целевите консултации включваха поредица от събеседвания въз основа на въпросници за различните заинтересовани страни. Беше изготвен набор от 13 проучвания на конкретни случаи и констатациите от тях бяха използвани за доуточняване и завършване на определянето на проблема. Освен това бяха извършени 13 проучвания, несвързани с конкретни случаи, с цел събиране на допълнителни данни.

3.2.3. Анализ на резултатите по отношение на основните установени проблеми

3.2.3.1. Осведоменост и информация за правата на пътниците

Сдруженията на пътници и потребители се оплакаха от ниската степен на осведоменост относно правата на пътниците. Пет от организациите на ЛНП (т.е. 63 % от тези организации) посочиха, че лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност не са добре информирани относно своите права и призоваха за по-добро информиране на пътниците. Повечето държавни органи потвърдиха ниското равнище на осведоменост и се изразиха критично за равнището на информацията, предоставяна по време на пътуване. Железопътните предприятия твърдяха, че пътниците са добре информирани.

3.2.3.2. Изключения

Седем от сдруженията на пътници и потребители (т.е. 47 %) бяха съгласни, че следва да има по-малко изключения. Някои от организациите на ЛНП призоваха за премахване на изключенията, но четири (50 %) са „без становище“. Браншовите сдружения и железопътните предприятия подкрепиха изключенията.

3.2.3.3. Оказване на помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност

Организациите на ЛНП се оплакаха от остарялата уредба на правата на лицата с намалена подвижност и от недостига на информация. Сдруженията на пътници и потребители споделиха този възглед. Други проблеми са свързани с достъпността на гарите и подвижния състав, скъпоструващи процеси на предварително уведомяване, отказ за оказване на помощ и неоказване на помощ в определени часове на деня. Железопътните предприятия бяха загрижени главно, че се злоупотребява с помощта за ЛНП и служителят, който я оказва, се използва като безплатен носач.

3.2.3.4. Задачи на националните правоприлагащи органи

Граждани, сдружения на пътници и потребители и организации на ЛНП се оплакаха относно неподходящи процедури за разглеждане на жалби. НПО призоваха за изясняване на техните роли и задачи. Управителят на инфраструктура беше на мнение,

²¹ https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en

че жалбите следва да се разглеждат само от железопътните предприятия. Браншовите сдружения изразиха несъгласие с предложението за засилване на ролята на НПО. Те и управителят на инфраструктура подкрепиха срок от три месеца за подаване на жалби.

3.2.3.5. Издаване на билети

Сдружения на пътници и потребители поискаха изясняване относно директните билети. Осем от железопътните предприятия (73 %) посочиха, че понятията „превозвач“ и „пропусната връзка“ са неясни, докато за седем (64 %) понятието „директен билет“ е ясно. Един НПО изрази възглед, че тълкувателните насоки са усложнили издаването на директни билети, но той не беше споделен от браншовите сдружения.

3.2.3.6. Непреодолима сила

Повечето отговорили измежду гражданите, сдруженията на пътници и потребители и организациите на ЛНП, както и няколко НПО отхвърлиха въвеждането на клаузата за непреодолима сила. От друга страна, браншовите сдружения и железопътните предприятия подкрепиха такава клауза, за да се постигне съответствие с другите видове транспорт и да се гарантира правната яснота и съгласуваност. При неофициални консултации с държавите членки повечето от тях подкрепиха клаузата за непреодолима сила.

3.3. Събиране и използване на експертни становища

Комисията потърси експертна помощ от външен изпълнител (Steer Davies Gleeve), събра данни, извърши проучвания на конкретни случаи и предостави аналитичен инструмент за оценката на въздействието. Докладът от проучването ще бъде публикуван след одобряването му.

3.4. Оценка на въздействието

Първоначален доклад относно оценката на въздействието беше представен на Комитета за регулаторен контрол (RSB) на 18 януари 2017 г. RSB издаде отрицателно становище въз основа на недостатъци, що се отнася по-специално до икономическата обосновка за въвеждането на клаузата за непреодолима сила. Други проблеми се отнасяха до структурата и съдържанието на вариантите на политика, представянето на възгледите на заинтересованите страни и анализа и сравнението на въздействията на политиката по-специално по отношение на разходите и мерките за мониторинг.

Недостатъците бяха отстранени, както следва: предвид големия брой несвързани помежду си варианти на политиката, те бяха разпределени по поетапен подход на анализ и сравнение на разходите и ползите и избор на предпочитан сценарий за политиката по всяка тема. По този начин окончателният предпочитан вариант се получи като съчетание от предпочитани сценарии по отделните теми. Що се отнася до непреодолимата сила, много ограничените налични доказателства показаха незначителния икономически мащаб на проблема. Въпреки това в оценката на въздействието проблемът беше разгледан в отговор на значителното настояване от страна от железопътния сектор и държавите членки, а именно за да се гарантира, че са спазени принципите на правна справедливост и пропорционалност.

На 7 април 2017 г. на Комитета за регулаторен контрол беше представен преработен доклад за оценка на въздействието, който получи положително становище на 12 май 2017 г. Окончателният доклад, в който са отразени препоръките на Комитета за регулаторен контрол, се представя заедно с настоящото предложение.

3.4.1. Въпроси, свързани с икономическия анализ

Основните икономически и социални разходи и ползи бяха изчислени в количествено изражение въз основа на наличните данни. Другите разходи и ползи бяха оценени в качествено изражение. Общата нетна социална стойност беше оценена въз основа на противоположните интереси на двете основни заинтересовани страни: пътниците и железопътния сектор. В оценката е разгледано въздействието на следните задължения върху разходите на железопътните предприятия:

- а) обезщетение за закъснения;
- б) помощ за пътниците в случай на прекъсвания/закъснения; и
- в) обучение на персонала по въпроси във връзка с ЛНП.

Съществува пряка взаимовръзка между разходите и благосъстоянието на пътниците — напр. по-голямото обезщетение за закъснения означава по-голямо благосъстояние на пътниците.

Всички разходи и ползи са анализирани за период от 15 години (2020—2035 г.).

3.4.2. Анализ на вариантите на политиката по теми, като се прави разграничение между основни и второстепенни проблеми

Основни проблеми

Изключения		
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката	Сценарий В за политиката
- По-скорошно премахване — до 2020 г., на изключенията за вътрешни услуги за превоз на дълги разстояния - Ограничаване на изключенията за услуги за превоз до държави извън ЕС	- По-скорошно премахване — до 2020 г., на изключенията за вътрешни услуги за превоз на дълги разстояния - Ограничаване на изключенията за услуги за превоз до държави извън ЕС - Премахване на изключенията за трансгранични градски, крайградски и регионални услуги за превоз	- По-скорошно премахване — до 2020 г., на изключенията за вътрешни услуги за превоз на дълги разстояния - Ограничаване на изключенията за услуги за превоз до държави извън ЕС - Премахване на изключенията за трансгранични градски, крайградски и регионални услуги за превоз - Премахване на изключенията за всички градски, крайградски и регионални услуги за превоз

В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант. Той включва балансиран компромис между противоположните интереси на пътниците и железопътните предприятия чрез увеличаване на защитата на пътниците, без да налага прекомерна финансова тежест на железопътния сектор (очаква се увеличение на разходите на сектора с 0,13 %). Пълното премахване на изключенията за градски, крайградски и регионални услуги за превоз би представлявало прекомерна тежест за железопътния сектор, водеща до риск от това някои превозвачи да вземат решение за преустановяване на услугите си.

Приложимост на правата на лицата с намалена подвижност за всички услуги	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
Насоки в помощ на прилагането на правата на ЛНП	Подзаконова разпоредба относно прилагането на правата на ЛНП

В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант. Той съчетава по-големи ползи за ЛНП с ниска тежест за железопътния сектор.

Информация за лица с намалена подвижност	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
Всички ЛНП имат достъп до информация за пътуването	Всички ЛНП имат достъп до информация за пътуването

	• Всички ЛНП имат достъп до информация за правата на пътниците
--	--

В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант. Той включва всеобхватен подход към проблема с недостъпността на информацията, без да се породят големи разходи за железопътния сектор.

Помощ за лица с намалена подвижност	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
Обмен на най-добър опит по обучението за осведоменост относно уврежданията	Изискване за обучение на железопътния персонал за осведоменост относно уврежданията

Осигуряването на обучение за осведоменост относно уврежданията не представлява голяма тежест за железопътния сектор, като ще увеличи само с 0,31 % общите му разходи. В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант.

Разглеждане на жалби	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
Насоки за железопътния сектор	Подзаконови разпоредби (нови задължения за управителите на гари и на инфраструктура)

В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант. Железопътният сектор ще трябва да се придържа към ясен, подробно определен процес на разглеждане на жалби. Пътниците ще разполагат с по-добри средства за жалби и за правна защита.

Директни билети	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
Определяне на директните билети и на свързаните с тях задължения	- Определяне на директните билети и на свързаните с тях задължения - Насърчаване на железопътните предприятия и продавачите на билети да продават директни билети винаги, когато това е възможно; предприятията и продавачите носят доказателствена тежест, в случай че не са продали директен билет

В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант. Той включва не само определяне на директните билети, но и насърчаване на предприятията и продавачите да предлагат такива и изискване към тях да информират пътниците за правата им.

Разглеждане на жалби и прилагане от НПО	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
Докладване от НПО за дейността им	- Подробни инструкции относно процеса на разглеждане на жалби - Задължение за НПО да си сътрудничат по трансгранични проблеми

В резултат от оценката на въздействието сценарий Б беше избран за предпочитан вариант. При него се изясняват ролите и отговорностите на НПО във връзка с разглеждането на жалби и сътрудничеството, включително по трансгранични проблеми. Подобреният работен режим на НПО ще доведе до подобряване на правоприлагането.

Непреодолима сила	
Сценарий А за политиката	Сценарий Б за политиката
- Въвеждане на клауза за непреодолима сила в член 17 (обезщетяване) <u>Тясно определение</u> за непреодолима сила	- Въвеждане на клауза за непреодолима сила в член 17 (обезщетяване) <u>Широко определение</u> за непреодолима сила

Въвеждането на клаузата за непреодолима сила ще намали финансовата тежест за железопътните предприятия. Същевременно то ще намали правото на пътниците на обезщетение. Сценарий Б, който е въз основа на широко определение за непреодолима сила, означава по-голямо финансово облекчение за железопътните предприятия (съответно с 1299 милиона евро и със 737 милиона евро повече, отколкото при базовия сценарий и при сценарий А). При тясното определение (сценарий А) ограничаването на правата на пътниците ще бъде намалено, макар че тежестта върху железопътните предприятия все пак ще бъде намалена в сравнение с базовия сценарий.

Ограничаването на правата на пътниците се компенсира от по-големите ползи с очаквана стойност 191 милиона евро за тях, а именно чрез намалените изключения и мерките за ЛНП. Тъй като правата на помощ, грижи и информация не са засегнати от клаузата, при все това се гарантира високо равнище на защита на потребителите. Тежестта за НПО може леко да се увеличи предвид намесите в спорни случаи. Тясното определение за непреодолима сила оставя по-малко свобода за тълкуване и ще доведе до по-малко намеси.

Поради това в резултат от оценката на въздействието сценарий А беше избран за предпочитан вариант, тъй като осигурява справедлив баланс между интересите на пътниците и на железопътния сектор. Тежестта за доказване на наличието на непреодолима сила се носи от железопътното предприятие.

Второстепенни проблеми

За редица второстепенни проблеми, свързани с информацията, недопускането на дискриминация, CIV, планирането за действие при извънредни ситуации, правото на обезщетение и разглеждането на жалби от железопътните предприятия, се предлага само един сценарий за политиката.

Информация за всички пътници
- Информация относно правата на пътниците се дава заедно с билета - Информация относно правата на пътниците се дава в гарите и във влаковете

Недопускане на дискриминация
Предотвратяване на дискриминация въз основа на гражданството, местоположението или валутата.

CIV
Съответствие между регламента и правилата на COTIF/CIV

Въвеждането на специално правомощие на Комисията да актуализира приложение I към регламента, за да се вземат предвид измененията на CIV, ще осигури съгласуваност между двата.

Планиране за действие в извънредни ситуации

- Задълженията за непрекъснатост на услугите и планиране за действие в извънредни ситуации се прилагат за участници, различни от железопътните предприятия.

Разпределянето на тежестта с други заинтересовани страни ще ограничи разходите за железопътните предприятия.

Право на обезщетение

- Право на обезщетение от трети страни

Железопътните предприятия по-лесно ще могат да получат обезщетение от трети страни, отговорни за закъснения.

Разглеждане на жалби за железопътни предприятия

- Определяне на срокове за подаване на жалби от пътниците

Въвеждането на срокове за подаване на жалби ще намали разходите, защото няма да се налага данните за инцидентите бъдат съхранявани дълъг период от време.

3.5. Основни права

Съгласно член 38 от Хартата на основните права в политиките на Съюза се осигурява високо равнище на защита на потребителите. В член 26 от Хартата се призовава за интеграция на хората с увреждания и се изисква те да се ползват от мерки, които осигуряват тяхната автономност, социалната и професионалната им интеграция и участието им в живота на общността. Укрепването на правата на пътниците в железопътния транспорт в ЕС допълнително ще повиши общото високо равнище на защита на потребителите.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

5.1. Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване

Комисията ще осъществява мониторинг на изпълнението и ефективността на тази инициатива въз основа на показатели за напредъка, като например брой на услугите, за които се прилагат изключения, процентен дял на служителите, получаващи обучение относно уврежданията, брой на исканията за помощ, съответствие с изискванията за информация и брой на продадените директни билети, жалбите и компенсационните плащания. Пет години след влизането в сила на предложения законодателен акт Комисията ще оцени дали целите му са постигнати.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора ~~за създаване на Европейската икономическа общност~~
☒ за функционирането на Европейския съюз ☒, и по-специално член ~~74~~ ☒ 91 ☒ (1)
от него,

като взеха предвид предложението на ~~Комисията~~ ☒ Европейската комисия ☒,

☒ след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти, ☒

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с ~~процедурата, предвидена в член 251 от Договора, в светлината на~~
~~съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 31 юли 2007 г.~~³
☒ обикновената законодателна процедура ☒,

като имат предвид, че:

↓ НОВ

(1) В Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета⁴ трябва да бъдат внесени редица изменения. С оглед постигане на яснота, посоченият регламент следва да бъде преработен.

¹ ОВ С , г., стр. .

² ОВ С , г., стр. .

³ ~~Становище на Европейския парламент от 28 септември 2005 г. (ОВ С 227 Е, 21.9.2006 г., стр. 490), Обща позиция на Съвета от 24 юли 2006 г. (ОВ С 289 Е, 28.11.2006 г., стр. 1), Позиция на Европейския парламент от 18 януари 2007 г. (все още непубликувана в Официален вестник), Законодателна резолюция на Европейския парламент от 25 септември 2007 г. и Решение на Съвета от 26 септември 2007 г.~~

↓ 1371/2007/ЕО съображение 1

- (2) В рамките на общата транспортна политика е важно да се гарантират правата на ползватели на пътниците, използващи железопътен транспорт, и да се подобрят качеството и ефективността на услугите за железопътен превоз на пътници с оглед подпомагане увеличаването на дяла на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.
-

↓ 1371/2007/ЕО съображение 2
(адаптиран)

~~Съобщението на Комисията „Стратегия за политика за защита на потребителите 2002-2006 г.“⁴ поставя за цел постигането на висока степен на защита на потребителя в областта на транспорта в съответствие с член 153, параграф 2 от Договора.~~

↓ НОВ

- (3) Въпреки постигнатия значителен напредък в защитата на потребителите в Съюза все още трябва да се внесат допълнителни подобрения в защита на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт.
-

↓ 1371/2007/ЕО съображение 3

- (4) Доколкото пътникът, използващ железопътен транспорт, е по-слабата страна по договора за превоз, правата на пътниците в това отношение следва да бъдат гарантирани.
-

↓ НОВ

- (5) Предоставянето на същите права на пътниците, използващи железопътен транспорт за извършване на международни и вътрешни пътувания, следва да повиши равнището на защита на потребителите в Съюза, да осигури еднакви условия на конкуренция за железопътните предприятия и да гарантира еднакво равнище на права за пътниците.
- (6) Градските, крайградските и регионалните услуги за железопътен превоз на пътници се различават по своя характер от услугите за превоз на дълги разстояния. Поради това на държавите членки следва да бъде позволено да освобождават градските, крайградските и регионалните услуги за железопътен

⁴ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).

⁵ ~~ОВ С 137, 8.6.2002 г., стр. 2.~~

превоз на пътници, които не са трансгранични услуги в рамките на Съюза, от прилагането на някои разпоредби относно правата на пътниците.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
24 (адаптиран)
⇒ НОВ

- (7) Една от целите на настоящия регламент е да подобри услугите за железопътен превоз на пътници в ☒ Съюза ~~☒ Общността~~. Затова държавите членки следва да могат да допускат изключения за услуги в области, в които значителна част от услугата се осъществява извън ☒ Съюза, ~~☒ Общността~~ ⇒ при условие че се гарантира подходящо равнище на защита на правата на пътниците за частта от такива услуги, предоставяна на територията на тези държави членки, в съответствие с тяхното национално право ⇐.
-

↓ НОВ

- (8) Изключенията обаче не следва да се прилагат по отношение на разпоредбите на настоящия регламент, които улесняват използването на железопътни услуги от лица с увреждания или лица с намалена подвижност. Освен това изключенията не следва да се прилагат към правата на тези, които искат да закупят билети за пътуване с влак, да направят това без неоправдани трудности, към разпоредбите за отговорността на железопътните предприятия по отношение на пътниците и техния багаж, към изискването за подходяща застраховка на железопътните предприятия и към изискването тези предприятия да предприемат подходящи мерки за гарантиране на личната сигурност на пътниците в гарите и във влаковете и да управляват риска.
-

↓ 1371/2007/ЕО съображение 4
⇒ НОВ

- (9) Правата на ползвателите на железопътни услуги включват получаването на информация относно услугата както преди, така и по време на пътуването. Когато е възможно, железопътните предприятия и продавачите на билети следва да предоставят тази информация предварително и колкото е възможно по-рано. ⇒ Въпросната информация следва да се предоставя в достъпни формати за лица с увреждания или с намалена подвижност. ⇐
-

↓ 1371/2007/ЕО съображение 5
(адаптиран)

- (10) По-подробни изисквания относно предоставянето на информация за пътуването ~~не бъдат~~ ☒ са ~~са~~ ☒ изложени в техническите спецификации за оперативна

съвместимост (TCOC), посочени в Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията⁶ ~~Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система~~⁷.

↓ 1371/2007/ЕО съображение 6
(адаптиран)

- (11) ~~Укрепването на правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да става на базата на съществуващата система от международноправни норми~~ ~~не въпроса~~, съдържащи се в допълнение А — Единни правила за Договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменени ~~съгласно~~ с Протокола за изменение на Конвенцията за международни железопътни превози от 3 юни 1999 г. (Протокол от 1999 г.). Желателно е обаче обхватът на настоящия регламент да се разшири и да се защитят пътниците не само по международните, но и по вътрешните линии. ☒ На 23 февруари 2013 г. Съюзът се присъедини към COTIF. ☒

↓ НОВ

- (12) В контекста на продажбата на билети за превоза на пътници държавите членки следва да предприемат всички необходими мерки за забрана на дискриминацията въз основа на гражданство или местопребиваване независимо дали съответният пътник пребивава постоянно или временно в друга държава членка. Тези мерки следва да обхващат всички прикрити форми на дискриминация, които могат да имат същия ефект чрез прилагане на други критерии, като например местопребиваване, физическо или виртуално местоположение. Предвид развитието на онлайн платформи за продажба на пътнически билети държавите членки следва да обърнат специално внимание да се гарантира недопускането на дискриминация при осъществяването на достъп до онлайн интерфейси или закупуване на билети. Не следва обаче автоматично да се изключва възможността за транспортни схеми, включващи социални тарифи, при условие че те са пропорционални и независими от гражданството на засегнатите лица.
- (13) Растящата популярност в целия Съюз на придвижването с велосипед има последици за общата мобилност и за туризма. Увеличеният дял както на железопътния транспорт, така и на придвижването с велосипед в т.нар. модален сплит намалява въздействието на транспорта върху околната среда. Поради това железопътните предприятия следва да улесняват в максималната възможна степен комбинирането на пътувания с велосипед и с влак, по-специално чрез предоставянето на възможност за превоз на велосипеди във влаковете.

⁶ Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).

⁷ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).

↓ 1371/2007/ЕО съображение 7
(адаптиран)

- (14) Железопътните предприятия следва да ~~са си сътрудничат,~~ да улеснят прехвърлянето на пътниците, използващи железопътен транспорт, от един превозвач на друг, като предоставят директни билети, когато това е възможно.
-

↓ 1371/2007/ЕО съображение 8

~~Предоставянето на информация и билети на пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да се улеснява посредством адаптирането на компютризираните системи съгласно обща спецификация.~~

↓ 1371/2007/ЕО съображение 9

~~По нататъшното изграждане на системите за информация за пътуването и резервации следва да се осъществява в съответствие с ТСОС.~~

↓ 1371/2007/ЕО съображение 10 (адаптиран)
⇒ нов

- (15) ⇒ Предвид Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания и с цел да се предоставят на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност възможности за пътуване с влак, сравними с тези на останалите граждани, следва да бъдат установени правила за недопускане на дискриминация и за оказване на помощ по време на пътуването им. ~~Услугите за железопътен превоз на пътници следва да се ползват от гражданите като цяло. Затова~~ Лицата с увреждания и лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност, причинена от инвалидност, възраст или какъвто и да било друг фактор, следва да имат възможности за пътуване с железопътния транспорт, сравними с тези на останалите граждани. Лицата с увреждания и лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност имат същото право на свободно движение, ~~свобода на избор~~ и недискриминация като останалите граждани. Специално внимание следва да се обърне, ~~inter alia~~ наред с другото, на предоставянето на информация на лица с увреждания и лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност относно достъпността на железопътните услуги, условията за достъп до подвижния състав и до различните съоръжения във влака. С цел на пътниците с увредени сетива да се предостави най-добра информация за закъснения, следва да се използват подходящи зрителни и аудио системи. На лица с увреждания и лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност следва да се даде възможност за закупуване на билети във влака без допълнителни такси. ⇒ Персоналът следва да е подходящо обучен, за да отговаря на нуждите на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, по-специално когато оказва помощ. С оглед да се гарантират еднакви условия за пътуване, на такива лица следва да се оказва помощ в гарите и във влаковете

през цялото време на движение на влаковете, а не само в определени часове на деня. ⇐

↓ 1371/2007/ЕО съображение
11 (адаптиран)
⇒ НОВ

- (16) Железопътните предприятия и управителите на гари трябва да вземат предвид нуждите на лицата с увреждания или лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност, като спазват ТСОС за лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност, за да осигурят, ☒ Освен това ☒ съгласно правилата за обществените поръчки на ~~Общността~~, ~~достъп до~~ ☒ Съюза, ☒ и по-специално по силата на Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и Съвета⁸ ⇐ всички сгради ~~и до подвижния състав~~ ☒ и подвижен състав следва да са достъпни ☒ чрез последователно отстраняване на физическите пречки и функционални затруднения при придобиване на нови съоръжения или извършване на строителни или основни ремонтни работи.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
14 (адаптиран)
⇒ НОВ

- (17) Желателно е настоящият регламент да създаде система за обезщетяване на пътниците в случай на закъснение, за което носи отговорност железопътното предприятие, на същата основа като международната система, предвидена в COTIF, и по-специално в ~~допълнението~~ ☒ Единните правила относно ☒ CIV към нея, отнасящо се до правата на пътниците. ⇐ В случай на закъснение на пътническа услуга, железопътното предприятие следва да даде на пътниците обезщетение въз основа на процент от цената на билета. ⇐

↓ 1371/2007/ЕО съображение
12
⇒ НОВ

- (18) Железопътните предприятия следва да бъдат задължени да сключат застраховка или да вземат равностойни мерки при възникване на отговорност спрямо пътниците, използващи железопътен транспорт, в случай на транспортно произшествие. ~~Минималната застрахователна сума за железопътните предприятия следва да бъде предмет на бъдещо преразглеждане.~~ ⇐ Когато държавите членки определят максимален размер за обезщетението за вреди в случай на смърт или телесна повреда на пътници, този размер следва да е най-малко равностоеен на размера, определен в Единните правила относно CIV. ⇐

⁸ Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществени поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

- (19) Засилените права на обезщетение и помощ в случай на закъснение, пропусната връзка или отменяне на услуга следва да доведат до по-добро насърчаване на пазара на железопътния превоз на пътници в полза на пътниците.
-

- (20) В случай на закъснение следва да се предоставят на пътниците варианти за продължаване или пренасочване на придвижването при сравними условия на превоз. В такъв случай следва да се вземат предвид нуждите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.
- (21) Железопътното предприятие не следва обаче да бъде задължено да плати обезщетение, ако може да докаже, че закъснението е било причинено от лоши атмосферни условия или сериозни природни бедствия, застрашаващи безопасното осъществяване на услугата. Всеки такъв случай следва да има характера на изключително природно бедствие за разлика от нормалните сезонни метеорологични условия, като например есенни бури или редовно случващи се наводнения в градове, причинени от приливи или снеготопене. Железопътните предприятия следва да докажат, че те не са могли нито да предвидят, нито да предотвратят закъснението дори при вземане на всички разумни мерки.
- (22) Съвместно с управителите на инфраструктура и железопътните предприятия управителите на гари следва да изготвят планове за действие при извънредни ситуации с оглед да сведат до минимум въздействието на големи смущения, като предоставят на блокираните пътници подходяща информация и грижи.
- (23) Настоящият регламент не следва да ограничава правата на железопътните предприятия да търсят обезщетение от всяко едно лице, включително и от трети лица, в съответствие с приложимото национално право.
-

- (24) Когато държава членка допуска изключение от разпоредбите на настоящия регламент за железопътни предприятия, тази държава ги окуражава, след консултации с представляващи пътниците организации, да създадат механизми за обезщетение и помощ в случай на голямо смущение на услугите за железопътен превоз на пътници.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
16

- (25) Желателно е също така пострадалите при произшествия и лицата на тяхна издръжка да бъдат освободени от краткосрочни финансови грижи в периода непосредствено след произшествието.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
17

- (26) В интерес на пътниците, използващи железопътен транспорт, е да бъдат взети необходимите съгласувани с публичните власти мерки за осигуряване на личната им сигурност както на гарите, така и във влаковете.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
18

- (27) Пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да могат да подадат жалба до всяко участващо железопътно предприятие, отнасящо се до правата и задълженията, предоставени от настоящия регламент, и да имат право да получат отговор в рамките на разумен срок.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
19
⇒ НОВ

- (28) Железопътните предприятия ⇒ и управителите на гари ⇐ следва да определят, ⇒ публикуват, ⇐ управляват и контролират стандартите за качество на железопътните услуги за превоз на пътници.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
20

~~Съдържанието на настоящия регламент следва да бъде преразглеждано с оглед корекция на финансовите стойности в зависимост от инфлацията, както и с оглед изискванията за информация и качество на услугите в светлината на развитието на пазара и на ефекта от настоящия регламент върху качеството на услугите.~~

↓ НОВ

- (29) За поддържане на високо равнище на защита на потребителите в железопътния транспорт от държавите членки следва да се изиска да определят национални правоприлагащи органи, които да наблюдават отблизо прилагането на настоящия регламент и налагат спазването му на национално равнище. Тези

органи следва да са в състояние да предприемат разнообразни правоприлагащи мерки. Пътниците следва да имат възможност да подават жалби до тези органи за предполагаеми нарушения на регламента. С оглед да се гарантира удовлетворително разглеждане на такива жалби, органите следва също така да си сътрудничат.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
21 (адаптиран)
⇒ нов

- (30) ⇒ Обработването на лични данни следва да се извършва в съответствие с правото на Съюза в тази област, и по-специално с ⇐ ~~Настоящият регламент не следва да засяга засяга~~ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁹ ~~Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни~~¹⁰.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
22

- (31) Държавите членки следва да предвидят санкции за нарушаване на настоящия регламент и да осигурят прилагането на тези санкции. Предвидените санкции, които може да включват изплащане на обезщетение на засегнатото лице, следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

↓ 1371/2007/ЕО съображение
23 (адаптиран)

- (32) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно развитието на железниците на ☒ Съюза ☒ ~~Общността~~ и въвеждането на права на пътниците, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държави членки и следователно могат да бъдат по-добре постигнати на ☒ съюзно ☒ ~~общностно~~ равнище, ☒ Съюзът ☒ ~~Общността~~ може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, уреден в член 5 на Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

⁹ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

¹⁰ ~~ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).~~

(33) С цел да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове, в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, за изменение на приложения I, II и III по отношение на Единните правила относно CIV, информацията, която задължително се предоставя от железопътните предприятия и продавачите на билети, и по минималните стандарти за качество на услугите, както и да коригира в зависимост от инфлацията финансовите стойности, посочени в регламента. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹¹ По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

↓ 1371/2007/ЕО съображение 25 (адаптиран)

~~Железопътните предприятия в някои държави членки могат да изпитат трудности при прилагането на разпоредбите на настоящия регламент в тяхната цялост при влизането му в сила. Затова държавите членки следва да могат да допуснат временни изключения от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент по отношение на вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници на дълги разстояния. Временните изключения обаче не следва да се прилагат по отношение на разпоредбите на настоящия регламент, предоставящи достъп до железопътен превоз на лица с увреждания или лица с ограничена подвижност, нито относно правото на тези, които искат да закупят билет за пътуване, да направят това без неоправдани трудности, нито към разпоредбите за отговорността на железопътните предприятия по отношение на пътниците и техния багаж, изискването за подходяща застраховка на предприятието и изискването тези предприятия да предприемат подходящи мерки за осигуряване на личната сигурност на пътниците в гарите и във влаковете и да управляват риска.~~

↓ 1371/2007/ЕО съображение 26

~~Градските, крайградските или регионалните услуги за железопътен превоз на пътници се различават по своя характер от услуги на дълги разстояния. Затова, с изключение на някои разпоредби, които следва да се прилагат по отношение на всички услуги за железопътен превоз на пътници навсякъде в Общността, държавите членки могат да~~

¹¹ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

~~допуснат временни изключения от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент по отношение на градеки, крайградеки или регионални пътнически услуги.~~

↓ 1371/2007/ЕО съображение 27

~~Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹².~~

↓ 1371/2007/ЕО съображение 28

~~По специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приеме мерки по прилагането. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент или да го допълнят с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.~~

↓ НОВ

(34) Настоящият регламент защита основните права и съблюдава принципите, признати в Хартата на основните права на Европейския съюз, и по-специално членове 21, 26, 38 и 47, отнасящи се съответно до забраната на всякаква форма на дискриминация, интеграцията на хората с увреждания, високото равнище на защита на потребителите и правото на ефективни правни средства за защита и на справедлив съдебен процес. Настоящият регламент трябва да се прилага от съдилищата на държавите членки при зачитане на тези права и принципи,

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)

¹² ~~ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).~~

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Глава I

Общи разпоредби

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се уреждат правилата ☒ , приложими за железопътния транспорт, ☒ по отношение на следното:

~~а) информацията, която железопътните предприятия трябва да предоставят, включването на договори за превоз, издаването на билети, както и въвеждането на Компютризирана система за информация и резервации за железопътния транспорт;~~

↓ НОВ

а) недопускане на дискриминация между пътниците по отношение на условията за превоз;

↓ 1371/2007/ЕО

б) отговорността на железопътните предприятия и техните задължения за застраховане на пътниците и техния багаж;

~~в) задълженията на железопътните предприятия спрямо пътниците в случай на закъснение;~~

↓ НОВ

в) правата на пътниците в случай на произшествия, причинени от използването на железопътни услуги и водещи до смърт, телесна повреда, загуба или повреда на багажа им;

г) права на пътниците в случай на отмяна или закъснение;

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

⇒ д) минималната ☒ информация, която трябва да бъде предоставена на пътниците; ☒

~~ре) защитата~~ ⇒ недискриминацията спрямо ☒ и ⇒ задължителната ☒ помощта за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, ~~пътници с железопътен превоз;~~

~~жж~~) определянето и контрола на стандарти за качество на услугите; ☒ и ☒ управлението на рисковете за личната сигурност на пътниците; ~~ж~~

з) разглеждането на жалби; ~~ж~~

(~~еи~~) общите правила за контрол по прилагането.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага по отношение на ~~всеички~~ ☒ вътрешни и международни ☒ железопътни пътувания и услуги в цялата ~~Общност~~ ☒ целия Съюз ☒, предоставяни от едно или повече железопътни предприятия, лицензирани в съответствие с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и Съвета¹³ ~~95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия~~¹⁴.

~~2. Настоящият регламент не се прилага за железопътни предприятия и транспортни услуги, които не са лицензирани съгласно Директива 95/18/ЕО.~~

~~3. При влизането в сила на настоящия регламент членове 9, 11, 12, 19, член 20, параграф 1 и член 26 се прилагат по отношение на всеички услуги за железопътен превоз на пътници в цялата Общност.~~

~~4. С изключение на разпоредбите на параграф 3, държавите членки могат да допуснат, на прозрачна и недискриминационна основа, изключение от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент за вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници за максимален срок от 5 години, който може да бъде подновен два пъти за не повече от 5 години всеки път.~~

~~5. С изключение на разпоредбите на параграф 3 от настоящия член, държава-членка може да допусне, на прозрачна и недискриминационна основа, изключение от прилагането на разпоредбите на настоящия регламент за градеки, крайградеки или регионални услуги за железопътен превоз на пътници. С цел да се направи разграничение между градеки, крайградеки или регионални услуги за железопътен превоз на пътници, държавите членки прилагат определенията, съдържащи се в Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността¹⁵. При прилагането на тези определения държавите членки използват следните критерии: разстояние, честота на услугата, брой на спирките по разписание, вида на използваната влакова композиция, билетните схеми, динамиката в броя на пътниците между пиковите и непиковите часове, влакови кодове и разписания.~~

~~6. За максимален период от 5 години определена държава-членка може да допусне, на прозрачна и недискриминационна основа, изключение от прилагане на разпоредбите на настоящия регламент за определени услуги или пътувания, тъй като значителна част от услугата за железопътен превоз на пътници, включително най-малко една спирка на предвидена в разписанието гара, се извършва извън Общността.~~

¹³ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

¹⁴ ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70. Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

¹⁵ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344).

~~7. Държавите членки информират Комисията за изключенията, допуснати съгласно параграфи 4, 5 и 6. Комисията предприема подходящи действия, ако такова изключение се счита за несъответстващо на настоящия член. Не по-късно от 3 декември 2014 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно изключенията, допуснати съгласно параграфи 4, 5 и 6.~~

↓ НОВ

2. Като спазват параграф 4, държавите членки могат да освобождават следните услуги от прилагането на настоящия регламент:
- а) посочени в Директива 2012/34/ЕС градски, крайградски или регионални услуги за железопътен превоз на пътници с изключение на трансгранични услуги в рамките на Съюза;
 - б) услуги за международен железопътен превоз на пътници, значителна част от които, включително най-малко една спирка на предвидена в разписанието гара, се извършва извън Съюза, при условие че правата на пътниците са подходящо гарантирани от съответното национално право на територията на държавата членка, допускаща изключението.
3. Държавите членки информират Комисията за освобождаванията, предоставени съгласно параграф 2, букви а) и б) и за адекватността на националното им право на тяхна територия за целите на параграф 2, буква б).
4. Членове 5, 10, 11 и 25, както и глава V се прилагат по отношение на всички услуги за железопътен превоз на пътници, посочени в параграф 1, включително услуги, изключени в съответствие с параграф 2, букви а) и б).

↓ 1371/2007/ ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- (1) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие според определението на член ~~2~~ 3, параграф 1 от Директива ~~2001/14/ЕО~~¹⁶ 2012/34/ЕС, както и всяко друго държавно или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието е длъжно да осигури теглителната сила; това включва и предприятията, които предоставят само теглителна сила;

¹⁶

~~Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29). Директива, последно изменена с Директива 2004/49/ЕО.~~

~~2. „превозвач“ означава железопътно предприятие, действащо на договорен принцип, е което пътникът е сключил договор за превоз, или поредица от последователни железопътни предприятия, които носят отговорност по силата на този договор;~~

~~3. „заместващ превозвач“ означава железопътно предприятие, което не е сключило договор за превоз с пътника, но на което железопътното предприятие страна по договора е поверило, изцяло или частично, извършването на железопътния превоз;~~

(42) ~~„управител на инфраструктура“ означава орган или предприятие, които отговарят специално за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура, или на част от нея, според определението в член 3 от Директива 91/440/ЕИО 2012/34/ЕС, което може да включва и управлението на инфраструктурните системи за контрол и безопасност; функциите на управителя на инфраструктурата на определена железопътна мрежа или част от мрежа могат да бъдат предоставени на различни органи или предприятия;~~

(53) „управител на гара“ означава организационно образувание в държава членка, на което е поверена отговорността за управлението на железопътна гара и което може да бъде и управител на инфраструктурата;

(64) „туроператор“ означава организатор или продавач на дребно, които не са железопътно предприятие, по смисъла на член 23, точки 28 и 39 от Директива 90/314/ЕИО¹⁷ (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета¹⁸;

(75) „продавач на билети“ означава продавач на дребно на железопътни транспортни услуги, сключващ договори за превоз и продаващ билети от името на железопътно предприятие или за собствена сметка;

(86) „договор за превоз“ означава възмезден или безвъзмезден договор за превоз между железопътно предприятие или продавач на билети и пътник за предоставяне на една или повече транспортни услуги;

(97) „резервация“ означава разрешение, в писмена или в електронна форма, даващо право на превоз при спазване на предварително персонализирани условия за превоз;

(108) „директен билет“ означава билет или билети, представляващ(и) ☒ един-единствен ☒ договор за превоз за последователни железопътни услуги, предоставян(и) от едно или ~~няколко~~ ☒ повече ☒ железопътни предприятия;

↓ НОВ

(9) „услуга“ означава услуга за железопътен превоз на пътници, който се осъществява между железопътни гари или спирки в съответствие с разписание;

¹⁷ ~~Директива на Съвета 90/314/ЕИО от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки (ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59);~~

¹⁸ Директива (ЕС) 2015/2302 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2015 г. относно пакетните туристически пътувания и свързаните пътнически услуги, за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2011/83/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 90/314/ЕИО на Съвета (ОВ L 326, 11.12.2015 г., стр. 1).

(10) „пътуване“ означава превоз на пътник между гарата на заминаване и гарата на пристигане по един-единствен договор за превоз;

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

(11) „вътрешна услуга за железопътен превоз на пътници“ означава услуга за железопътен превоз на пътници, при която не се пресича граница на държава членка;

⇒ (12) „международна услуга за железопътен превоз на пътници“ означава международна услуга за железопътен превоз на пътници съгласно определението в член 3, точка 5 от Директива 2012/34/ЕС; ⇐

~~(12)~~ (13) „закъснение“ означава разликата във времето между часа на пристигане на пътника според публикуваното разписание и часа на неговото действително или очаквано пристигане ☒ в крайната гара на местоназначение ☒;

~~(13)~~ (14) „абонаментна карта“ или „сезонен билет“ означава билет за неограничен брой пътувания, който предоставя на титуляря право на железопътно пътуване по определен маршрут или мрежа през определен период от време;

↓ НОВ

(15) „пропусната връзка“ означава ситуация, при която пътникът изпуска една или повече услуги по време на пътуване в резултат на закъснение или отмяна на една или повече предходни услуги;

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

~~14. „Компютризирана система за информация и резервации за железопътния транспорт (КСИРЖТ)“ означава компютризирана система, съдържаща информация за железопътните услуги, предоставяни от железопътните предприятия; информацията за услугите за превоз на пътници, съхранявана в КСИРЖТ, включва информация относно:~~

~~а) графици и разписания на услугите за превоз на пътници;~~

~~б) наличие на места за услугите за превоз на пътници;~~

~~в) тарифи и специални условия;~~

~~г) достъпност на влаковете за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност;~~

~~д) механизми, посредством които могат да се правят резервации или да се издават билети или директни билети, доколкото някои или всички тези механизми са на разположение на ползвателите;~~

~~(15)~~ (16) „лице с увреждания“ ~~или~~ ☒ и ☒ „лице с ~~ограничена~~ намалена подвижност“ означава лице, ~~чиято способност за придвижване при ползване на транспорт е ограничена поради~~ ☒ което има постоянно или временно ☒ физическо увреждане (сетивно или двигателно, постоянно или временно), ☒ душевно,

умствено ☒ умствен недостатък или ☒ сетивно ☒ увреждане, както и поради друга причина за инвалидност, ⇨ което при взаимодействие с различни пречки може да му попречи да използва пълноценно и ефективно транспорта наравно с другите пътници ⇐ или поради ☒ чиято мобилност при използване на транспорт е намалена поради ☒ възраст, и чието състояние се нуждае от съответното внимание и от приспособяване на услугите, предоставяни на другите пътници, към неговите специални нужди;

(1617) „общи условия за превоз“ означава условията на ~~превоза~~ ☒ железопътното предприятие ☒ под формата на общи условия или тарифи в сила във всяка държава членка и които, по силата на сключения договор, са станали неразделна част от него;

(1718) „превозно средство“ означава моторно превозно средство или ремарке, превозвано по повод превоза на пътници;

↓ НОВ

(19) „Единни правила за CIV“ означава единните правила, отнасящи се за Договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV), изложени в допълнение А към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF).

↓ 1371/2007/ ЕО

Глава II

Договор за превоз, информация и билети

Член 4

Договор за превоз

При спазване на разпоредбите на настоящата глава, сключването и изпълнението на договор за превоз и предоставянето на информация и билети се урежда от разпоредбите на дял II и дял III от приложение I.

↓ НОВ

Член 5

Недискриминационни условия на договора за превоз

Без да се засягат социалните тарифи, железопътните предприятия или продавачите на билети предлагат договорни условия и тарифи на широката публика без пряка или косвена дискриминация въз основа на гражданството или местопребиваването на

крайния потребител или мястото на установяване на железопътното предприятие или продавача на билети в рамките на Съюза.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член ~~5~~ 6

Велосипеди

~~Железопътните предприятия дават възможност на~~ Пътниците ☒ имат право ☒ да ~~превозват~~ ☒ вземат ☒ велосипеди във влака, евентуално срещу заплащане ☒ на разумна такса ☒ , ~~ако велосипедите са лесно преносими и това не се отразява неблагоприятно на съответната железопътна услуга, и подвижният железопътен състав позволява това.~~ ☒ Те упражняват надзор върху своите велосипеди по време на пътуването и гарантират, че не се причинява неудобство или щета на други пътници, оборудване за подпомагане на двигателната способност, багаж или железопътни операции. Превозът на велосипеди може да бъде отказан или ограничен по съображения за безопасността или за експлоатацията, при условие че железопътните предприятия, продавачите на билети, туроператорите и, когато е уместно, управителите на гари информират пътниците за условията за такъв отказ или ограничение в съответствие с Регламент (ЕС) № 454/2011. ☒

Член ~~6~~ 7

Недопускане на отказ от задължения и ограничаване

1. Задълженията по отношение на пътниците съгласно настоящия регламент не могат да бъдат ограничавани или отменяни, особено чрез клауза за дерогация или ограничителна клауза в договора за превоз.
2. Железопътните предприятия могат да предлагат договорни условия, които са по-благоприятни за пътниците от тези, предвидени в настоящия регламент.

Член ~~7~~ 8

Задължение за предоставяне на информация относно преустановяването на услуги

Железопътните предприятия, или според случая — компетентните органи, отговарящи за договора за обществена услуга за железопътен превоз, оповестяват по подходящ начин ☒ , включително в достъпни формати за лица с увреждания в съответствие с изискванията за достъпност, определени в Директива XXX¹⁹, ☒ и преди тяхното изпълнение решенията за ☒ временно или постоянно ☒ преустановяване на услуги.

Член ~~8~~ 9

Информация за пътуването

¹⁹ Директива XXX за сближаване на законовите, подзаконовите и административните разпоредби на държавите членки по отношение на изискванията за достъпност за продукти и услуги (Европейски акт за достъпността) (ОВ L X, X.X.XXXX г., стр. X).

1. ~~Без да се засягат разпоредбите на член 10, ~~ж~~Железопътните предприятия и продавачите на билети, предлагащи договори за превоз от името на едно или повече железопътни предприятия, предоставят на пътника, по ~~негова молба~~ негово искане, поне информацията, посочена в приложение II, част I, във връзка с пътувания, за които съответното железопътно предприятие предлага договор за превоз. Продавачите на билети, предлагащи договори за превоз за собствена сметка, и туроператорите предоставят такава информация, когато тя е налице.~~
2. Железопътните предприятия $\Rightarrow$ и, когато това е възможно, продавачите на билети $\Leftarrow$ предоставят на пътниците по време на пътуванията $\Rightarrow$, включително на свързващите гари, $\Leftarrow$ най-малко информацията, посочена в приложение II, част II.
3. Информацията, посочена в параграфи 1 и 2, се предоставя в най-подходящия вид $\Rightarrow$, включително чрез използване на съвременни съобщителни технологии $\Leftarrow$. ~~Във връзка с това, ~~о~~Особено внимание следва да се отдели на нуждите на лица със слухови и/или зрителни увреждания $\Rightarrow$ осигуряването на тази информация в достъпен вид за лица с увреждания в съответствие с изискванията за достъпност, определени в Директива XXX и Регламент (ЕС) № 454/2011 $\Leftarrow$.~~

$\Downarrow$ НОВ

4. Управителите на гари и управителите на инфраструктура предоставят по недискриминационен начин на железопътните предприятия и продавачите на билети данни в реално време за влаковете, включително за тези, експлоатирани от други железопътни предприятия.

$\Downarrow$ 1371/2007/ЕО (адаптиран)

$\Rightarrow$ НОВ

Член ~~9~~ 10

Наличие на билети, директни билети и резервации

1. Железопътните предприятия и продавачите на билети предлагат, ~~при наличие на такива,~~ билети $\boxtimes$ и, при наличие на такива, $\boxtimes$ директни билети и резервации. $\Rightarrow$ Те полагат всички възможни усилия, за да предлагат директни билети, включително за трансгранични пътувания и с повече от едно железопътно предприятие. $\Leftarrow$
2. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 3 и 4, железопътните предприятия $\Rightarrow$ и продавачите на билети $\Leftarrow$ разпространяват билети на пътниците посредством поне един от следните пунктове за продажба:
 - а) билетни гишета или автомати;
 - б) телефон, интернет или друга широко разпространена информационна технология;
 - в) във влаковете.

~~3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 и 5, ⇨ Държавите членки могат да изискват от ⇨ железопътните предприятия ~~разпространяват~~ ⇨ да предоставят ⇨ билети за услуги, ~~предоставяни според~~ по договори за обществени услуги посредством ~~поне един от~~ ⇨ повече от ⇨ един ~~следните~~ пунктове за продажба:~~

~~а) билетни гишета или автомати;~~

~~б) във влаковете.~~

43. Железопътните предприятия предоставят възможност за закупуване на билети за съответната услуга във влака, освен ако тази възможност е ограничена или отказана по съображения, свързани със сигурността или борбата с измамите, или поради изискване за задължителна резервация, както и по разумни търговски съображения.

54. Ако на ~~дадена гара за~~ гарата на заминаване няма билетно гише или автомат за продажба на билети, пътниците се информират на гарата:

- а) за възможността за закупуване на билети по телефона или по интернет, или във влака и за реда на такова закупуване;
- б) за най-близката железопътна гара или място, където има билетни гишета и/или автомати.

↓ НОВ

5. Ако в гарата на заминаване няма билетно гише или достъпен автомат за продажба на билети, на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност се позволява да закупят билети във влака без надценка.

6. Когато пътникът получава отделни билети за еднократно пътуване, включващо последователни железопътни услуги, извършвани от едно или повече железопътни предприятия, неговите права на информация, помощ, грижа и обезщетение са равностойни на тези по директен билет и обхващат цялото пътуване от заминаването до крайното местоназначение, освен ако пътникът изрично е информиран другояче в писмена форма. В тази информация по-специално се посочва, че когато пътникът изпусне връзка, той няма право на помощ или обезщетение въз основа на общата дължина на пътуването. Тежестта за доказване, че информацията е била предоставена, се носи от железопътното предприятие, неговия агент, туроператора или продавача на билети.

↓ 1371/2007/ЕО

~~Член 10~~

~~Системи за информация за пътуванията и за резервации~~

~~1. С оглед предоставянето на информация и издаването на билети, споменати в настоящия регламент, железопътните предприятия и продавачите на билети използват КСИРЖТ, която предстои да бъде създадена посредством процедурите, посочени в настоящия член.~~

~~2. За целите на настоящия регламент се прилагат ТСОС, посочени в Директива 2001/16/ЕО.~~

~~3. По предложение на Европейската железопътна агенция (ЕЖА) Комисията приема ТСОС на телематични програмни приложения за пътници до 3 декември 2010 г. ТСОС правят възможно предоставянето на информацията, установена в приложение II, и издаването на билети, както се предвижда в настоящия регламент.~~

~~4. Железопътните предприятия приенособяват своите КСИРЖТ към изискванията, установени в ТСОС, според план за развитие на системата, заложен в тази ТСОС.~~

~~5. При спазване на разпоредбите на Директива 95/46/ЕО железопътните предприятия и продавачи на билети не могат да разкриват лична информация относно отделни резервации на други железопътни предприятия и/или продавачи на билети.~~

ГЛАВА III

ОТГОВОРНОСТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЗА ПЪТНИЦИТЕ И ТЕХНИЯ БАГАЖ

Член 11

Отговорност за пътници и багаж

При спазване на разпоредбите на настоящата глава и без да се засяга приложимото национално право, което предоставя на пътниците допълнителни възможности за обезщетяване на причинените им вреди, отговорността на железопътните предприятия спрямо пътниците и техния багаж се урежда от глави I, III и IV от дял IV, дял VI и дял VII от приложение I.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 12

Застраховка ☒ и покритие на отговорността в случай на смърт или телесна повреда на пътници ☒

~~1. Задължението, установено в член 9 от Директива 95/18/ЕО, доколкото е свързано с отговорност спрямо пътниците, се разбира като изискване към ж Железопътното предприятие ☒ трябва ☒ да бъде подходящо застраховано ⇨, в съответствие с член 22 от Директива 2012/34/ЕС и въз основа на оценка на рисковете си, ⇐ или да осигури равностоен механизъм за покриване на отговорностите си по настоящия регламент.~~

~~2. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно определянето на минимална сума за застраховка за железопътните предприятия до 3 декември 2010 г. Ако е уместно, докладът е придружен от подходящи предложения или препоръки по въпроса.~~

Член 13

Авансови плащания

1. Ако пътник загине или бъде наранен, железопътното предприятие по член 26, параграф 5 от приложение I, незабавно и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни след установяването на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, извършва авансовите плащания, необходими за посрещането на непосредствените му икономически нужди пропорционално на претърпените вреди.
2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, авансовото плащане в случай на смърт не може да бъде по-малко от 21 000 EUR на пътник.
3. Авансово плащане не представлява признаване на отговорност и може да се приспадне от сумите, изплатени впоследствие на базата на настоящия регламент, но не подлежи на възстановяване, освен в случаите, при които причинените вреди са резултат от небрежност или вина от страна на пътника или при които лицето, получило авансовото плащане, не е лицето, имащо право на обезщетение.

Член 14

Оспорване на отговорността

Дори железопътното предприятие да оспорва своята отговорност за физическо увреждане на пътника, когото превозва, то полага всички разумни усилия за подпомагане на пътник, търсещ обезщетение за вреди от трети лица.

ГЛАВА IV

ЗАКЪСНЕНИЯ, ПРОПУСНАТИ ВРЪЗКИ И ОТМЕНЯНЕ

Член 15

Отговорност за закъснения, пропуснати връзки и отменяне

При спазване на разпоредбите на настоящата глава отговорността на железопътните предприятия за закъснения, пропуснати връзки и отменяне се урежда от приложение I, дял IV, глава II.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 16

Възстановяване на средства и пренасочване

1. В случаите, в които е основателно да се очаква ⇨, при заминаването или при изпускане на връзка в хода на пътуване с директен билет, ⇨ закъснението при пристигането на крайното местоназначение да превишава 60 минути, пътникът има незабавно правото на избор между ☒ следните варианти ☒:

- а) възстановяване на пълната стойност на билета, при условията при които е била платена, за неосъществената част или части от пътуването и за вече осъществената част или части, ако пътуването е вече ненужно от гледна точка на първоначалния план за пътуване на пътника, придружено, когато това е приложимо, от услуга за връщане до първоначалната отправна точка при първа възможност. Изплащането на възстановената сума се извършва при същите условия като обезщетението, посочено в член 17; ~~###~~
- б) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение при първа възможност; ~~###~~
- в) продължаване или пренасочване, при сравними транспортни условия, до крайното местоназначение на по-късна, удобна за пътника дата.

↓ НОВ

За целите на параграф 1, буква б) пренасочването при сравними транспортни условия може да бъде осъществено от всяко железопътно предприятие и може да включва използването на транспорт от по-висок клас и на алтернативни видове транспорт, без това да поражда допълнителни разходи за пътника. Железопътните предприятия полагат разумни усилия за избягване на допълнителни връзки. Общото време за пътуване при използване на алтернативен вид транспорт за частта от пътуването, която не е завършена според планираното, трябва да е сравнимо с времето за първоначалното пътуване съгласно разписанието. Пътниците не се настаняват в транспортни съоръжения от по-нисък клас, освен ако те са единственото налично средство за пренасочване.

3. Доставчиците на транспортни услуги за пренасочване обръщат особено внимание на осигуряването на сходно равнище на достъпност до алтернативна услуга за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 17

Обезщетяване на стойността на билета

1. Без да губи правото си на превоз, пътникът може да иска обезщетение за закъснения от железопътното предприятие, ако му предстои закъснение между мястото на тръгване и местоназначението, посочени в билета ⇒ договора за превоз ⇐, за което стойността на билета му не е възстановена съгласно член 16. Минималните обезщетения за закъснения са, както следва:
 - а) 25 % от цената на билета за закъснение от 60 до 119 минути;
 - б) 50 % от цената на билета за закъснение, равно на или превишаващо 120 минути.

2. ☒ Параграф 1 се прилага и за ☒ ~~П~~ пътници, които имат абонаментна карта или сезонен билет. ☒ Ако ☒ ~~не~~ срещат чести закъснения или отменения през периода на ~~пътната~~ валидност ⇒ на абонаментната карта или сезонния билет, те ⇐ могат да поискат подходящо обезщетение в съответствие с разпоредбите относно обезщетенията на железопътните предприятия. Тези разпоредби установяват критериите за определяне на закъснение и за изчисляването на обезщетението. ⇒ Когато многократно се случват закъснения от по-малко от 60 минути през периода на валидност на абонаментната карта или сезонния билет, закъсненията се сумират и пътниците се обезщетяват в съответствие с разпоредбите относно обезщетенията на железопътните предприятия. ⇐
3. Обезщетението за закъснение се изчислява във връзка с ☒ пълната ☒ ~~цена~~, която пътникът е платил в действителност за извършената със закъснение услуга. Когато договорът за превоз е за двупосочно пътуване, обезщетението за закъснение на отиване или на връщане се изчислява спрямо половината цена, платена за билета. Аналогично цената на извършена със закъснение услуга при каквато и да е друга форма на договор за превоз, който позволява пътуване по няколко последователни отсечки, се изчислява пропорционално на цялостната цена.
4. При изчисляване на периода на закъснение не се вземат предвид закъснения, за които железопътното предприятие може да докаже, че са станали извън териториите ☒ на Съюза ☒ ~~, на които се прилага Договора за създаване на Европейската общност.~~
25. Обезщетението за стойността на билета се изплаща в рамките на един месец след подаването на ~~молба~~ искане за обезщетение. Обезщетението може да бъде изплатено във ваучери и/или други услуги, ако договорните условия позволяват гъвкавост (по-специално, що се отнася до срока на валидност и местоназначението). Обезщетението се изплаща в брой по искане на пътника.
36. От обезщетението за стойността на билета не се приспадат финансови разходи като различни такси, разходи за телефон или марки. Железопътните предприятия могат да въведат минимален праг, под който не се изплащат обезщетения. Този праг не може да надвишава 4 EUR ☒ за билет ☒.
47. Пътникът няма право на обезщетение, ако е бил информиран за закъснението преди закупуване на билета или ако закъснението, дължащо се на продължаване с друг превоз или пренасочване, е по-малко от 60 минути.

↓ НОВ

8. Железопътното предприятие не е задължено да плати обезщетение, ако може да докаже, че закъснението е било причинено от лоши атмосферни условия или сериозни природни бедствия, застрашаващи безопасното осъществяване на услугата, и не е било възможно то да бъде предвидено или предотвратено дори при вземане на всички разумни мерки.

Член 18

Помощ

1. В случай на закъснение при пристигане или заминаване пътниците биват информирани от железопътното предприятие ⇒ или от продавача на билети, ⇐ или от управителя на гарата за положението, за очакваното време на заминаване и очакваното време на пристигане, още щом се получи такава информация.
2. В случай на закъснение, което съгласно указаното в параграф 1 надвишава 60 минути, на пътниците се предлагат също така безплатно:
 - а) храна и напитки в зависимост от времето на чакане, ако има такива във влака или на гарата, или е възможно да бъдат доставени ⇒, вземайки предвид фактори като разстояние от доставчика, необходимо време за доставяне и разходи ⇐;
 - б) хотел или друг вид настаняване, както и транспорт между гарата и мястото на настаняване, в случаите, при които се налага престой от една или повече нощи или се налага допълнителен престой, където и когато това е физически възможно;
 - в) ако влакът е блокиран на релсовия път, транспорт от влака до гарата, до алтернативна отправна точка или до крайното местоназначение на превозната услуга, където и когато това е физически възможно.
3. Ако услуга за железопътен превоз не може да бъде продължена, железопътните предприятия организират във възможно най-кратки срокове алтернативни транспортни услуги за пътниците.
4. По ~~моля~~ искане на пътника железопътното предприятие удостоверява върху билета ⇒ или по друг начин, ⇐ че железопътният превоз е претърпял закъснение или съответно е довел до пропускане на връзката, или е бил отменен.
5. При прилагането на параграфи 1, 2, ~~и~~ 3 ⇒ и 4 ⇐, експлоатиращото железопътно предприятие обръща специално внимание на нуждите на лицата с увреждания и лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност и на техните придружители.

6. В допълнение към задълженията на железопътните предприятия съгласно член 13а, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС управителят на железопътна гара, обработваща дневно най-малко 10 000 пътници усреднено за годината, гарантира, че действията на гарата, железопътните предприятия и управителя на инфраструктура са координирани чрез подходящ план за действие при извънредни ситуации с цел подготвеност за възможността за сериозно смущение и дълги закъснения, водещи до блокиране на значителен брой

пътници в гарата. Планът трябва да гарантира, че на блокираните пътници се предоставя подходяща помощ и информация, включително в достъпни формати в съответствие с изискванията за достъпност, определени в Директива XXX. При поискване управителят на гарата предоставя плана и измененията в него на националния правоприлагащ орган или на друг орган, определен от държавата членка. Управителите на железопътни гари, обработващи дневно по-малко от 10 000 пътници усреднено за годината, полагат всички разумни усилия за координиране на ползвателите на гарата, както и за подпомагане и информиране на блокираните пътници в такива ситуации.

Член 19

Право на обезщетение

Когато железопътно предприятие плаща обезщетение или изпълнява други свои задължения в съответствие с настоящия регламент, нито една разпоредба на този регламент или на националното право не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение за разходи от всяко едно лице, в това число и трети страни, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално настоящият регламент по никакъв начин не ограничава правото на железопътното предприятие да търси възстановяване на разходи от трета страна, с която има договор и която е допринесла за събитието, довело до обезщетение или до други задължения. Нито една разпоредба на настоящия регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на трета страна, различна от пътник, с която дадено железопътно предприятие има договор, да търси възстановяване на разходите или обезщетение от железопътното предприятие в съответствие с приложимите закони.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

ГЛАВА V

ЛИЦА С УВРЕЖДЕНИЯ И ЛИЦА С ~~ОГРАНИЧЕНА~~ НАМАЛЕНА ПОДВИЖНОСТ

Член ~~19~~20

Право на превоз

1. Железопътните предприятия и управителите на гари, с активното участие на представителните организации на лицата с увреждания и лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност, установяват или поддържат недискриминационни правила за достъп до транспорт на лица с увреждания и лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност ⇒, включително на личните им асистенти ⇐. ⇐ Правилата трябва да позволяват пътникът да бъде придружаван от куче-водач съгласно съответните национални правила. ⇐
2. Резервациите и билетите се предлагат на лицата с увреждания и лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност без надценка. Железопътно предприятие, продавач на билети или туроператор не могат да откажат да направят

резервация или да издадат билет на лице с увреждания или лице с ограничена намалена подвижност или да поискат такова лице да бъде придружено от друго лице, освен ако това е строго необходимо, за да се спазят правилата за достъп, посочени в параграф 1.

Член 20

Информация за лица с увреждания и лица с ограничена намалена подвижност

1. При поискване $\Rightarrow$ управителят на гарата, $\Leftarrow$ железопътното предприятие, продавачът на билети или туроператорът ~~осигуряват~~ $\times$ предоставят на лицата с увреждания и $\times$ на лицата с ограничена намалена подвижност информация $\Rightarrow$, включително в достъпни формати в съответствие с изискванията за достъпност, определени в Регламент (ЕС) № 454/2011 и Директива XXX, $\Leftarrow$ относно достъпността на $\Rightarrow$ гарата и свързаните съоръжения, $\Leftarrow$ железопътните превозни услуги и условията за достъп до подвижния състав в съответствие с правилата за достъп, посочени в член 20, параграф 1, както и до различните съоръжения във влака.
2. Когато железопътно предприятие, продавач на билети ~~и/или~~ туроператор прилагат дерогацията, предвидена в член 20, параграф 2, те информират, при поискване, в писмена форма засегнатото лице с увреждания или лице с ограничена намалена подвижност за причините за това в срок от пет работни дни, считано от деня на отказа да направят резервация или да издадат билет, или от налагането на условието за придружител. $\Rightarrow$ Железопътното предприятие, продавачът на билети или туроператорът полагат разумни усилия да предложат алтернативен вариант за превоз на въпросното лице, като се съобразяват с нуждите му по отношение на достъпността. $\Leftarrow$

Член 21

Достъпност

~~1. Железопътните предприятия и управителите на гари гарантират, посредством съобразяване с ТСОС за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, че гарите, пероните, подвижният състав и другите съоръжения са достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност.~~

Член 22

Оказване на помощ на гарата

1. При заминаване, преминаване или пристигане на гара с обслужващ персонал на лице с увреждания или лице с ограничена намалена подвижност, управителят на гарата $\Rightarrow$ или железопътното предприятие, или и двете страни $\Leftarrow$ предоставят~~т~~ безплатна помощ, така че лицето да може да се качи на заминаващ влак или да слезе от пристигащ влак, за които е закупило билет, без да се засягат правилата за достъп, посочени в член 20, параграф 1.
2. При липса ~~на придружаващ персонал във влака или~~ на гарата железопътните предприятия и управителите на гари полагат разумни усилия да осигурят достъп до железопътно пътуване на лицата с увреждания или лицата с ограничена намалена подвижност.

~~2. Държавите членки могат да предвидят дерогация от параграф 1 в случая на лица, ползващи транспортни услуги, представляващи предмет на договор за обществена услуга, възложен в съответствие с общественото право, при условие че компетентният орган е предоставил алтернативни възможности или механизми, осигуряващи равностойно или по високо ниво на транспортни услуги.~~

3. На гари ~~е недостатъчен~~ без обслужващ персонал железопътните предприятия и управителите на гари гарантират, че ~~недостъпна~~ ☒ наличната ☒ информация ⇨, включително в достъпни формати в съответствие с изискванията за достъпност, определени в Директива XXX, ⇨ е показана в съответствие с правилата за достъп, посочени в член ~~2019~~, параграф 1, относно най-близките гари с обслужващ персонал и непосредствено достъпна помощ за лицата с увреждания и лицата с ~~ограничена~~ намалена подвижност.

↓ НОВ

4. На гарите трябва да е налице помощ през цялото време, в което се изпълняват услуги за железопътен превоз.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)

Член 23

Оказване на помощ във влака

1. Без да се засягат правилата за достъп, посочени в член ~~2019~~, параграф 1, железопътните предприятия предоставят на лица с увреждания и лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност безплатна помощ във влака, както и по време на качване и слизане от него.
- ☒ 2. При липса на придружаващ персонал във влака железопътните предприятия полагат разумни усилия да осигурят достъп до железопътно пътуване на лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност. ☒
3. За целите на настоящия член помощ във влака включва всички разумни усилия за оказване на помощ на лице с увреждания или лице с ~~ограничена~~ намалена подвижност за осигуряване на възможност за достъп до същите услуги във влака както на другите пътници, ако увреждането или ~~ограничената~~ намалената подвижност на лицето не му позволява самостоятелен и безопасен достъп до тези услуги.

↓ НОВ

4. Във влаковете трябва да е налице помощ през цялото време, в което се изпълняват услуги за железопътен превоз.

Член 24

Условия за предоставяне на помощ

Железопътни предприятия, управители на гари, продавачи на билети и туроператори си сътрудничат в предоставянето на помощ на лица с увреждания и лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност съгласно членове ~~2022~~ и ~~2122~~ в съответствие със следните условия:

- а) помощ се предоставя, при условие че железопътното предприятие, управителят на гара, продавачът на билети или туроператорът, от който е закупен билетът, е уведомен за нуждите на лицето от такава помощ поне 48 часа преди да възникне нуждата от помощ. В случай че ~~билетът~~ ☒ даден билет ☒ или сезонен билет ☒ позволява многократни пътувания, е достатъчно да се изпрати едно уведомление, при условие че се предостави съответната информация относно времето на следващите пътувания. ☒ Такива уведомления се препращат до всички други железопътни предприятия и управители на гари, участващи в пътуването на лицето; ☒
- б) железопътните предприятия, управителите на гари, продавачите на билети и туроператорите взимат всички необходими мерки уведомленията да бъдат получени;
- в) ако не е извършено уведомление в съответствие с буква а), железопътното предприятие и управителят на гара полагат всички необходими усилия за оказване на помощ, така че лицето с увреждания или лицето с ~~ограничена~~ намалена подвижност да може да пътува;
- г) без да се засягат правомощията на други образувания по отношение на зони, разположени извън помещенията на железопътната гара, управителят на гарата или друго оправомощено лице обозначава точките, във и извън гарата, в които лица с увреждания и лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност могат да ~~обявят~~ ☒ съобщят за ☒ пристигането си на железопътната гара и, при нужда, да потърсят помощ;
- д) помощ се предоставя, при условие че лицето с увреждания или лицето с ~~ограничена~~ намалена подвижност се яви на означеното място по време, указано от железопътното предприятие или управителя на гарата, предоставящи такава помощ. Всяко указано време е не повече от 60 минути преди обявеното време за заминаване или времето, в което всички пътници са поканени за регистрация. Ако не е посочено времето, в което лицето с увреждания или лицето с ~~ограничена~~ намалена подвижност да се яви на означеното място, то се явява на означеното място най-малко 30 минути преди обявеното време за заминаване или времето, в което всички пътници са поканени за регистрация.

Член 25

Обезщетение във връзка с оборудване за ~~придвижване~~ подпомагане на двигателната способност, ~~или~~ друго специфично оборудване ☒ или помощни средства ☒

1. ~~Ако~~ ☒ Когато ☒ ~~железопътното предприятие~~ ☒ железопътни предприятия или управители на гари причинят ☒ ~~носи отговорност за пълната или частична загуба или повреда на~~ ☒ инвалидни колички, друго ☒ оборудване за ~~придвижаване~~ подпомагане на двигателната способност или ~~друго специфично оборудване~~ ☒ помощни средства ☒ ⇨ и кучета-водители ⇨ използване от лица с увреждания или лица с ~~ограничена~~ намалена подвижност, ~~не се предвижда финансова граница~~ ⇨ те носят отговорност за въпросната загуба или повреда и дължат обезщетение за нея ⇨.

↓ НОВ

2. Посоченото в параграф 1 обезщетение се равнява на стойността на замяната или ремонта на загубеното или повредено оборудване или помощни средства.
3. Когато е необходимо, железопътните предприятия и управителите на гари полагат всички разумни усилия бързо да предоставят за временно ползване заместващо специфично оборудване или помощни средства, чиито технически или функционални характеристики по възможност са равностойни на тези на загубените или повредените. На лицето с увреждания или с намалена подвижност се позволява да запази заместващото специфично оборудване или помощни средство за временно ползване, докато бъде изплатено обезщетението, посочено в параграфи 1 и 2.

Член 26

Обучение на персонала

Железопътните предприятия и управителите на гари:

- а) гарантират, че всички служители, включително наетите от подизпълнител, оказващи пряка помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, знаят как да отговорят на нуждите на лицата с увреждания и на лицата с намалена подвижност, включително тези с психични и умствени увреждания;
- б) предоставят обучение за повишаване на осведомеността за нуждите на лицата с увреждания сред целия персонал, работещ на гарата, който пряко обслужва пътниците;
- в) гарантират, че всички нови служители след наемането им получават обучение във връзка с уврежданията, а целият персонал преминава редовни опреснителни курсове;
- г) приемат при поискване за участие в обучението служители с увреждания, пътници с увреждания и с намалена подвижност и/или представляващи ги организации.

ГЛАВА VI

СИГУРНОСТ, ЖАЛБИ И КАЧЕСТВО НА УСЛУГИТЕ

Член ~~26~~27

Лична сигурност на пътниците

След съгласуване с публичните власти, железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и управителите на гари вземат необходимите мерки в областта, за която отговарят, и ги приспособяват към нивото на сигурност, определено от публичните власти за обезпечаване на личната сигурност на пътниците в железопътните гари и във влаковете и за управление на рисковете. Те си сътрудничат и обменят информация относно най-добрите практики за предотвратяване на действия, които могат да понижат нивото на сигурност.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член ~~27~~28

Жалби

1. ☒ Всички ☒ ~~Железопътните~~ железопътни предприятия ☒ , продавачи на билети, управители на гари и управители на инфраструктура на гари, обработващи дневно повече от 10 000 пътници усреднено за годината, ☒ поотделно ☒ създават механизъм за разглеждане на жалбите относно правата и задълженията, обхванати в настоящия регламент ☒ в своята област на отговорност ☒ . ~~Железопътното предприятие~~ ☒ Те ☒ ~~разгласява широко сред пътниците данните~~ ☒ разгласяват широко сред пътниците своите данни ☒ за контакт и работния(те) си език(ци).
2. Пътниците могат да подадат жалба до всяко участващо железопътно предприятие ☒ , продавач на билети, управител на гара или управител на инфраструктура ☒ . ☒ Жалбата се подава в срок от шест месеца от инцидента, за който се отнася. ☒ В срок от един месец ☒ от получаването на жалбата ☒ , адресатът ~~на жалбата~~ дава мотивиран отговор или, в оправдани случаи, информира пътника до коя дата в рамките на период до три месеца от датата на ~~подаването~~ ☒ получаване ☒ на жалбата може да се очаква отговор. ☒ Железопътните предприятия, продавачите на билети, управителите на гари и управителите на инфраструктура съхраняват две години данните за инцидента, които са необходими за оценка на жалбата, и ги предоставят на националните правоприлагащи органи при поискване. ☒

↓ НОВ

3. Лицата с увреждания и с намалена подвижност трябва да имат достъп до подробна информация относно процедурата за разглеждане на жалби.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

34. В годишния си доклад, посочен в член ~~2928~~, железопътното предприятие публикува броя и видовете получени жалби, обработени жалби и времето за отговор, както и мерките, взети за подобряване на положението.

Член ~~28~~29

Стандарти за качество на услугите

1. Железопътните предприятия ~~⇒ и управителите на гари ⇐~~ ~~определят~~ ☒ установяват ☒ стандарти за качество и въвеждат система за управление на качеството с оглед поддържане качеството на услугите. Стандартите за качество на услугите трябва да обхванат най-малко областите, изброени в приложение III.
2. Железопътните предприятия ~~⇒ и управителите на гари ⇐~~ сами следят за изпълнението на тези стандарти за качество. Железопътните предприятия публикуват ежегодно доклад относно качеството на предоставяните от тях услуги заедно с годишния си доклад. ☒ Железопътните предприятия публикуват ☒ Докладите относно качеството на услугите ~~се публикуват и на интернет-страницата~~ ☒ своя уебсайт ☒ ~~на железопътното предприятие.~~ Освен това тези доклади се публикуват и на ~~интернет-страницата на ЕЖА~~ ☒ уебсайта на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз ☒.

ГЛАВА VII

ИНФОРМАЦИЯ И КОНТРОЛ ПО ПРИЛАГАНЕ

Член ~~29~~30

Информирание на пътниците за техните права

1. При продажба на билети за пътувания с железниците железопътните предприятия, управителите на гари ~~⇒, продавачите на билети ⇐~~ и туроператорите информират пътниците за техните права и задължения съгласно настоящия регламент. С оглед спазването на изискването за предоставяне на информация ~~железопътните предприятия, управителите на гари и туроператорите~~ ☒ те ☒ могат да използват обобщение на разпоредбите на настоящия регламент, подготвено и предоставено им от Комисията на всички официални езици на ☒ Съюза ~~и институциите на Европейския съюз.~~ ~~⇒~~ Освен това те отбелязват върху билета на хартиен носител или в електронен формат, или по всякакъв друг начин, включително в

достъпни формати за лица с увреждания и лица с намалена подвижност в съответствие с изискванията за достъпност, определени в Директива XXX, къде може да се получи такава информация в случай на отмяна, изпусната връзка или голямо закъснение. ⇐

2. Железопътните предприятия ~~и~~ и управителите на гари ~~и туроператорите~~ информират пътниците по подходящ начин, ⇐ включително в достъпни формати за лица с увреждания и лица с намалена подвижност в съответствие с изискванията за достъпност съгласно Директива XXX, ⇐ на гарата или във влака, ⇐ за техните права и задължения съгласно настоящия регламент и ⇐ за данните за контакт с органа или органите, определени от държавите членки по реда на член ~~30~~31.

Член ~~30~~31

☒ Определяне на националните правоприлагащи органи ☒ ~~Контрол по прилагането~~

~~1.~~ 1. Всяка държава членка ~~назначава~~ определя орган или органи, отговорен(ни) за контрола по прилагането на настоящия регламент. Всеки орган предприема необходимите мерки за осигуряване зачитането на правата на пътниците.

По отношение на организацията си, решенията за финансиране, правната си структура и вземането на решения, всеки орган е независим от управителите на инфраструктури, таксуващите органи, разпределящите органи и от железопътните предприятия.

Държавите членки информират Комисията относно органа или органите, определени по реда на настоящия ~~параграф~~член, и неговите или техните съответни отговорности.

~~2. Всеки пътник може да подаде жалба пред съответния орган, посочен в параграф 1, или на всеки друг подходящ орган, назначен от държавата членка, относно твърдени нарушения на настоящия регламент.~~

↓ НОВ

Член 32

Задачи по контрол на прилагането

1. Националните правоприлагащи органи внимателно следят за съответствието с настоящия регламент и вземат необходимите мерки, за да гарантират, че правата на пътниците се спазват. За тази цел железопътните предприятия, управителите на гари и управителите на инфраструктура предоставят на органите съответните документи и информация по тяхно искане. При изпълнението на своите функции органите вземат предвид информацията, която им е предоставена от органа, определен съгласно член 33 да разглежда жалби, ако това е различен орган. Те могат също така да вземат решения относно действията за контрол по прилагането въз основа на индивидуални жалби, предавани от такъв орган.
2. Националните правоприлагащи органи публикуват статистически данни за дейността си, включително относно наложените санкции, всяка година най-късно до края на април следващата година.

3. Железопътните предприятия подават данни за контакт с тях на националния правоприлагащ орган или органи в държавите членки, в които извършват дейност.

Член 33

Разглеждане на жалби от национални правоприлагащи органи

1. Без да се засягат правата на потребителите да търсят алтернативна правна защита съгласно Директива 2013/11/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁰, ако подадената от пътник жалба съгласно член 28 до железопътното предприятие, продавача на билети или управителя на гара или инфраструктура бъде отхвърлена, пътникът може да подаде жалба до правоприлагащ орган. Правоприлагащите органи информират жалбоподателите относно правото им да подават жалби до органите за алтернативно решаване на спорове в търсене на индивидуална правна защита.
2. Всеки пътник може да подаде жалба до националния правоприлагащ орган или до всеки друг орган, определен за тази цел от държавата членка, относно предполагаемо нарушение на настоящия регламент.
3. Органът потвърждава получаването на жалбата в срок от две седмици, след като я получи. Процедурата за разглеждането на жалби продължава максимум три месеца. В сложни случаи органът може по своя преценка да удължи този срок на шест месеца. В такъв случай той информира пътника за причините за удължаването и за очакваното време, което е необходимо за приключване на процедурата. Само дела, които включват правни процедури, могат да отнемат повече от шест месеца. Когато органът е и орган за алтернативно решаване на спорове по смисъла на Директива 2013/11/ЕС, определените в посочената директива срокове имат предимство.
Процедурата за разглеждането на жалби трябва да се направи достъпна за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.
4. Жалбите на пътници относно инцидент, в който е замесено железопътно предприятие, се разглеждат от националния правоприлагащ орган на държавата членка, издала лиценз на въпросното предприятие.
5. Когато дадена жалба се отнася за предполагаеми нарушения от страна на управители на гари или на инфраструктура, националният правоприлагащ орган следва да е този на държавата членка, на чиято територия е възникнал инцидентът.
6. В рамките на сътрудничеството съгласно член 34 националните правоприлагащи органи могат да се отклоняват от разпоредбите на параграф 4 или 5, когато по основателни причини, свързани по-специално с езика или местопребиваването, това е в интерес на пътника.

²⁰ Директива 2013/11/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. за алтернативно решаване на потребителски спорове и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 и Директива 2009/22/ЕО (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 14).

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член ~~31~~ 34

☒ Обмен на информация и трансгранично ☒ сътрудничество между
☒ националните правоприлагащи ☒ органите ~~за контрол по прилагането~~

↓ НОВ

1. Когато са определени различни органи съгласно членове 31 и 33, се създават механизми за докладване с оглед да се осигури обменът на информация между тях, в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679, за да се подпомогне националният правоприлагащ орган да изпълнява своите задачи за надзор и контрол по прилагането, и то така че органът за разглеждане на жалби, определен съгласно член 33, да може да събере нужната информация за проучване на отделните жалби.

↓ 1371/2007/ЕС (адаптиран)
⇒ НОВ

2. ☒ Националните правоприлагащи ☒ ~~Органите за контрол по прилагането, посочени в член 30,~~ обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения с цел ☒ координация ☒ ~~съгласуване на принципите им за вземане на решения в цялата Общност.~~ Комисията ги подкрепя в тази им дейност.
- ⇒ 3. Националните правоприлагащи органи следват процедурата, посочена в приложение IV. ⇐

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

ГЛАВА VIII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член ~~32~~ 35

Санкции

1. Държавите членки ~~предвиждат правила за~~ установяват правилата относно санкциите, приложими при нарушения на ~~разпоредбите на~~ настоящия регламент, и взимат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции ~~са~~ трябва да бъдат ефективни, съразмерни и

възпиращи. Държавите членки съобщават ~~тези правила и мерки~~ на Комисията ☒ тези правила и мерки ☒ до 3 юни 2010 г. и незабавно нотифицират всяко следващо изменение, свързано с тях.

- ⇒ 2. Съгласно рамката за сътрудничество, посочена в член 34, националният правоприлагащ орган, който е компетентен за целите на прилагането на член 33, параграф 4 или 5, разследва по искане на разглеждащия жалби национален правоприлагащ орган установени от последния нарушения на настоящия регламент и при необходимост налага санкции. ⇐

~~Член 33~~

~~Приложения~~

~~Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез изменение на приложенията, с изключение на приложение I, се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 2.~~

~~Член 34~~ 36

~~Разпоредби за изменение~~ ☒ Делегиране на правомощия ☒

- ~~1. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез допълването му, необходими за прилагане на членове 2, 10 и 12, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 2.~~
- ~~2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент чрез адаптиране на сумите, посочени в него, освен указаните в приложение I, с оглед на инфлацията се приемат съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 2.~~

⇒ Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 37, за да: ⇐

- ⇒ i) коригира в зависимост от инфлацията финансовите стойности, посочени в член 13; ⇐
- ⇒ ii) изменя приложения I, II и III с цел отчитане на изменения на Единните правила относно CIV и на технологичното развитие в тази област. ⇐

↓ НОВ

Член 37

Упражняване на делегираните правомощия

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на условията, предвидени в настоящия член.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 36, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на влизане в сила на

настоящия регламент]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове със същата продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Решението поражда действие в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.²¹
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно настоящия член, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

~~Член 35~~

Процедура на комитет

~~За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:~~

- ~~1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 11а от Директива 91/440/ЕИО.~~
- ~~2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

~~Член 36~~ 38

Доклад

²¹ Междунституционално споразумение между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Европейската комисия за по-добро законотворчество (ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1).

Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането и резултатите от настоящия регламент ~~до 3 декември 2012 г., и по специално не се отнася до стандартите за качеството на услугите~~ ⇒ [пет години след приемането на настоящия регламент] ⇐ .

Докладът се основава на информация, която се предоставя съгласно настоящия регламент ~~и член 106 от Директива 91/440/ЕИО~~. При нужда докладът се придружава от подходящи предложения.

↓ НОВ

Член 39

Отмяна

Регламент (ЕО) № 1371/2007 се отменя.

Позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение V.

↓ 1371/2007/ЕО (адаптиран)

Член ~~37~~ 40

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила ☒ на двадесетия ден след деня ☒ ~~24 месеца след датата~~ на неговото публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател