Ovaj je dokument samo dokumentacijska pomoć za čiji sadržaj institucije ne preuzimaju odgovornost.

►**B**

UREDBA (EU) 913/2010 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 22. rujna 2010.

o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 276, 20.10.2010., str. 22)

Promijenio:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Uredba (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013.	L 348	129	20.12.2013

▼B

UREDBA (EU) 913/2010 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 22. rujna 2010.

o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ([1]),

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ([2]),

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ([3]),

budući da:

(1) U okviru nove Strategije Europske unije za rast i zapošljavanje, stvaranje unutarnjeg željezničkog tržišta, posebno u pogledu prijevoza robe, predstavlja ključni čimbenik u postizanju održive pokretljivosti.

(2) Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice ([4]) i Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture ([5]) predstavljaju važne korake za ostvarenje unutarnjeg željezničkog tržišta.

(3) Kako bi bili konkurentni u odnosu na druge vrste prijevoza, međunarodne i nacionalne usluge prijevoza robe, koje su otvorene za tržišno natjecanje od 1. siječnja 2007., moraju imati na raspolaganju dovoljno financiranu željezničku infrastrukturu dobre kvalitete, koja omogućava pružanje usluga prijevoza robe pod povoljnim uvjetima u pogledu komercijalne brzine i vremena vožnje, te biti pouzdane, što znači da usluga koju pružaju u stvarnosti mora odgovarati sporazumu sklopljenom s određenim željezničkim prijevoznikom.

(4) Iako je otvaranje tržišta za željeznički prijevoz robe omogućilo ulazak novih operatera na željezničku mrežu, tržišni mehanizmi

([1]) SL C 317, 23.12.2009., str. 94.
([2]) SL C 79, 27.3.2010., str. 45.
([3]) Stajalište Europskog parlamenta od 23. travnja 2009. (SL C 184 E, 8.7.2010., str. 354.), stajalište Vijeća na prvom čitanju od 22. veljače 2010. (SL C 114 E, 4.5.2010., str. 1.), Stajalište Europskog parlamenta od 15. lipnja 2010. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 13. rujna 2010.
([4]) SL L 237, 24.8.1991., str. 25.
([5]) SL L 75, 15.3.2001., str. 29.

▼B

još uvijek nisu zadovoljavajući za organizaciju, reguliranje i osiguranje željezničkog prijevoza robe. S ciljem korištenja željezničke mreže na najbolji mogući način i osiguranja njezine pouzdanosti bilo bi korisno uvesti dodatne postupke za jačanje suradnje između upravitelja infrastrukture pri dodjeli međunarodnih trasa za teretne vlakove.

(5) U ovom smislu, uspostava međunarodnih željezničkih koridora za europsku željezničku mrežu za konkurentni prijevoz robe na kojima teretni vlakovi mogu voziti pod povoljnim uvjetima i bez većih zaustavljanja prelaziti iz jedne nacionalne mreže u drugu, omogućila bi poboljšanja u pogledu uvjeta korištenja željezničke infrastrukture.

(6) S ciljem uspostave međunarodnih željezničkih koridora za europsku željezničku mrežu za konkurentni prijevoz robe, inicijative koje su već pokrenute u pogledu željezničke infrastrukture pokazuju kako je uspostava međunarodnih koridora, koji ispunjavaju određene potrebe u jednom ili više jasno označenih dijelova tržišta za prijevoz robe, najprihvatljiviji način.

(7) Ova Uredba, ako nije drukčije propisano, ne bi trebala dovoditi u pitanje prava i obaveze upravitelja infrastrukture koje su navedene u Direktivi 91/440/EEZ i Direktivi 2001/14/EZ, te ako je to relevantno, tijela za dodjelu kapaciteta iz članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14/EZ. Ovi propisi ostaju na snazi, uključujući i one odredbe koje se odnose na teretne koridore.

(8) Pri uspostavi teretnih koridora potrebno je voditi računa, ako je to primjereno, o potrebi za boljom povezanošću sa željezničkom infrastrukturom trećih europskih zemalja.

(9) Planirana izvedba teretnih koridora trebala bi pokušati osigurati kontinuitet na koridorima tako da omogući zahtijevanu povezanost između postojećih željezničkih infrastruktura.

(10) Provedba međunarodnih teretnih koridora koji čine europsku željezničku mrežu za konkurentni prijevoz robe trebala bi biti u skladu s Transeuropskom prometnom mrežom (TEN-T) i/ili Europskim sustavom upravljanja željezničkim prometom (ERTMS). U tom smislu, potreban je usklađeni razvoj mreža, a posebno u pogledu uključivanja međunarodnih teretnih koridora u postojeće TEN-T i ERTMS koridore. Nadalje, usklađivanje propisa koji se odnose na teretne koridore mora se provesti na razini Unije. Potrebno je poticati projekte usmjerene na smanjivanje buke koju emitiraju teretni vlakovi. Ako je potrebno, uspostavi tih koridora mora se pružiti financijska podrška u okviru TEN-T-a, Marco Polo istraživačkih programa, te putem drugih fondova i politika Unije, poput Europskog fonda za regionalni razvoj ili Kohezijskog fonda kao i putem Europske investicijske banke.

▼B

(11) Na jednom teretnom koridoru potrebno je osigurati učinkovitu međusobnu suradnju između država članica i dotičnih upravitelja infrastrukture, dati dovoljnu prednost željezničkom prijevozu robe, kao i uspostaviti učinkovite i odgovarajuće veze s ostalim vrstama prijevoza i stvoriti uvjete koji su povoljni za razvoj tržišnog natjecanja između pružatelja usluga željezničkog prijevoza robe.

(12) Nastavno na teretne koridore uspostavljene u skladu s člankom 3., na razini Unije potrebno je ispitati i odobriti uspostavu dodatnih teretnih koridora u skladu s jasno određenim transparentnim postupcima koji omogućuju državama članicama i upraviteljima infrastrukture dovoljnu razinu samostalnosti pri donošenju odluka i upravljanju tako da oni mogu uzeti u obzir postojeće inicijative za posebne koridore, npr. ERTMS, RailNetEurope (RNE) i TEN-T, te poduzimati mjere primjerene njihovim posebnim potrebama.

(13) Kako bi se potaknula međusobna suradnja između država članica i upravitelja infrastrukture, te omogućio kontinuitet na koridoru, potrebno je uspostaviti odgovarajuću upravljačku strukturu za svaki teretni koridor, vodeći pritom računa o potrebi izbjegavanja preklapanja ovlasti s postojećim upravljačkim strukturama.

(14) S ciljem zadovoljenja tržišnih potreba, načini uspostave teretnih koridora trebali bi se predstaviti u jednom provedbenom planu, koji bi trebao uključivati određivanje mjera za poboljšanje učinkovitosti željezničkog prijevoza robe te vremenski raspored njihove provedbe. Nadalje, kako bi se osiguralo da planirane ili provedene mjere za uspostavu teretnih koridora ispunjavaju potrebe ili očekivanja svih korisnika teretnih koridora, potrebno je provesti savjetovanje s podnositeljima zahtjeva koji će vjerojatno koristi teretne koridore u skladu s postupcima koje je odredio upravni odbor.

(15) Također je potrebno razmotriti razvoj kombiniranih terminala za prijevoz robe kao podršku uspostavi teretnih koridora u Uniji.

(16) S ciljem osiguranja sukladnosti i kontinuiteta infrastrukturnih kapaciteta koji su na raspolaganju na jednom teretnom koridoru, potrebno je međusobno uskladiti ulaganje u teretne koridore između država članica i dotičnih upravitelja infrastrukture, te ako je to primjereno, između država članica i trećih europskih zemalja, te ga planirati na način koji ispunjava, podložno zahtjevu gospodarske održivosti, potrebe teretnih koridora. Raspored provedbe ulaganja potrebno je objaviti kako bi podnositelji zahtjeva koji će u budućnosti možda obavljati svoju djelatnost na koridoru bili dobro obaviješteni. Ulaganje bi trebalo uključivati projekte koji se odnose na razvoj interoperabilnih sustava i povećanje kapaciteta vlakova.

(17) Iz istih razloga svi radovi na željezničkoj infrastrukturi i pripadajućim postrojenjima koji bi ograničili raspoložive kapacitete na teretnom koridoru trebaju se također uskladiti na razini teretnih koridora te biti objavljeni u ažuriranim izdanjima.

▼B

(18) S ciljem olakšavanja podnošenja zahtjeva za dodjelu infrastrukturnih kapaciteta za usluge međunarodnog prijevoza robe, prikladno je odrediti ili osnovati jedinstveno kontaktno mjesto (*one-stop shop*) za svaki pojedini teretni koridor. U tom smislu treba razvijati postojeće inicijative, posebno one koje je poduzelo RNE, tijelo koje djeluje kao sredstvo usklađivanja za upravitelje infrastrukture i pruža niz usluga međunarodnim prijevoznicima robe.

(19) Upravljanje teretnim koridorima trebalo bi uključivati i postupke za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta za međunarodne teretne vlakove na tim koridorima. Ti postupci trebali bi prepoznati potrebu za kapacitetima drugih vrsta prijevoza, uključujući prijevoz putnika.

(20) S ciljem osiguranja boljeg korištenja željezničke infrastrukture, potrebno je međusobno uskladiti upravljanje i rad te infrastrukture i terminala na teretnim koridorima.

(21) Pravila prvenstva mogu također značiti ciljeve prvenstva, ovisno o okolnostima u određenoj državi članici.

(22) Teretni vlakovi koji voze na teretnim koridorima trebali bi ostvarivati, u najvećoj mogućoj mjeri, dovoljnu točnost u slučaju smetnji, pri čemu treba uzeti u obzir potrebe svih vrsta prijevoza.

(23) S ciljem poticanja tržišnog natjecanja između pružatelja usluga željezničkog prijevoza robe na teretnom koridoru i podnositeljima zahtjeva koji nisu željeznički prijevoznici ili njihove grupacije, treba biti dozvoljeno zahtijevati infrastrukturne kapacitete na teretnim koridorima.

(24) Kako bi se objektivno procijenile koristi od mjera usmjerenih na uspostavu teretnih koridora, potrebno je nadzirati učinkovitost željezničkih usluga na teretnim koridorima te redovito podnositi izvješća o kvaliteti. Ocjena učinkovitosti treba uključivati rezultate anketa o zadovoljstvu korisnika dotičnog teretnog koridora.

(25) S ciljem osiguranja nediskriminirajućeg pristupa međunarodnim željezničkim uslugama, potrebno je osigurati učinkovitu koordinaciju između regulatornih tijela na različitim mrežama koje obuhvaća teretni koridor.

(26) Kako bi se olakšao pristup informacijama koji se odnose na korištenje svih bitnih željezničkih infrastruktura na teretnom koridoru te osigurao nediskriminirajući pristup tom koridoru, upravni odbor trebao bi sastaviti, redovito ažurirati i objaviti poseban dokument koji sadrži sve te informacije.

▼B

(27) S obzirom da cilj ove Uredbe, uspostavu europske željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe koja se sastoji od teretnih koridora, ne mogu dostatno ostvariti države članice, te se isti zbog svog opsega i učinaka može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može usvojiti mjere u skladu s načelima supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenog članka, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(28) Potrebno je uvesti pravedna pravila u pogledu usklađivanja ulaganja i upravljanja kapacitetima i prometom koja se temelje na suradnji između upravitelja infrastrukture, koji moraju pružiti kvalitetne usluge teretnim prijevoznicima na jednom međunarodnom teretnom koridoru.

(29) S obzirom da međunarodni vlakovi moraju voziti na trasama koji uključuju više koridora, kako je to propisano u ovoj Uredbi, upravitelji infrastrukture mogu također koordinirati svoje aktivnosti kako bi na dotičnim koridorima osigurali dovoljnu raspoloživost kapaciteta, neprekinuto odvijanje prometa i ravnomjernu primjenu pravila prvenstva za različite vrste prijevoza u slučaju smetnji u prometu.

(30) Cilj je ove Uredbe poboljšati učinkovitost željezničkog prijevoza robe u odnosu na druge vrste prijevoza. Potrebno je osigurati međusobnu suradnju između država članica i upravitelja infrastrukture s ciljem osiguranja najučinkovitijeg funkcioniranja teretnih koridora. U tu svrhu potrebno je poduzeti operativne mjere usporedno s ulaganjima u infrastrukturu i tehničku opremljenost poput ERTMS-a s ciljem povećanja kapaciteta i učinkovitosti željezničkog prijevoza robe.

(31) Provedba pravila o uspostavi i izmjeni teretnih koridora, te o iznimkama koje se odobravaju državama članicama mora biti ostvarena pod jednakim uvjetima kako bi se osigurala sukladnost prijedloga za uspostavljanje teretnih koridora s kriterijima iz ove Uredbe, te je stoga treba dodijeliti Komisiji. U skladu s člankom 291. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, pravila i opća načela koja se odnose na mehanizme nadzora država članica nad provedbom izvršnih ovlasti od strane Komisije propisuju se unaprijed putem uredbe usvojene u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom. Do stupanja na snagu te uredbe, Odluka Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji [1] i dalje se primjenjuje, s izuzetkom regulatornog postupka s kontrolom, koji se ne primjenjuje,

[1] SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

▼B

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Svrha i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za uspostavu i organizaciju međunarodnih teretnih koridora za konkurentni prijevoz robe s ciljem razvoja europske željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe. Određuju se pravila za odabir, organizaciju, upravljanje i indikativno planiranje ulaganja u teretne koridore.

2. Ova se Uredba primjenjuje na upravljanje i korištenje željezničke infrastrukture uključene u teretne koridore.

Članak 2.

Definicije

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije utvrđene u članku 2. Direktive 2001/14/EZ.

2. Pored definicija iz stavka 1.:

(a) „teretni koridor” znači sve utvrđene željezničke pruge, uključujući željezničke trajekte, na području ili između područja država članica, i prema potrebi, trećih europskih zemalja, koje povezuju dva ili više terminala na glavnoj trasi ili, prema potrebi, na zaobilaznim trasama i dionicama pruga koje ih povezuju, uključujući željezničku infrastrukturu i pripadajuću opremu, te odgovarajuće željezničke usluge u skladu s člankom 5. Direktive 2001/14/EZ;

(b) „provedbeni plan” znači dokument u kojemu su predstavljena sredstva i strategija koju dotične stranke imaju namjeru primijeniti u tijeku određenog razdoblja, a koje su potrebne i dovoljne za uspostavljanje teretnog koridora;

(c) „terminal” znači mjesto koje se nalazi na teretnom koridoru posebno predviđeno za utovar i/ili istovar robe na/iz teretnih vlakova, te za povezivanje željezničkih usluga za prijevoz robe s cestovnim, morskim, riječnim i zračnim prijevozom, kao i za sastavljanje ili izmjenu sastava teretnih vlakova; te ako je potrebno, obavljanje graničnih postupaka na granicama s europskim trećim zemljama.

▼B

POGLAVLJE II.

ODREĐIVANJE I UPRAVLJANJE MEĐUNARODNIM TERETNIM KORIDORIMA ZA KONKURENTNI PRIJEVOZ ROBE

Članak 3.

Određivanje početnih teretnih koridora

Države članice navedene u Prilogu stavljaju u uporabu, do datuma propisanih u istom, početne teretne koridore navedene u Prilogu. Dotične države članice obavješćuju Komisiju o uspostavi teretnih koridora.

Članak 4.

Kriteriji za daljnje teretne koridore

Pri odabiru daljnjih teretnih koridora iz članka 5., te izmjena teretnih koridora iz članka 6. mora se voditi računa o sljedećim kriterijima:

(a) teretni koridor prolazi kroz područje najmanje tri države članice, ili dvije države članice ako je udaljenost između terminala kojima se služi teretni koridor veća od 500 km;

(b) sukladnosti teretnih koridora s TEN-T-om, ERTMS koridorima i/ili koridorima koje je odredila RNE;

(c) uključivanju TEN-T prioritetnih projekata ([1]) u teretni koridor;

(d) ravnoteži između društvenoekonomskih koristi i troškova koji proizlaze iz uspostave teretnog koridora;

(e) usklađenost svih teretnih koridora koje su predložile države članice s ciljem uspostave europske željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe;

(f) razvoju željezničkog prijevoza robe i glavnih trgovinskih tokova te učinkovitog prijevoza robe na teretnom koridoru;

(g) ako je potrebno, boljim međusobnim vezama između država članica i trećih europskih zemalja;

(h) interesu podnositelja zahtjeva na teretnom koridoru;

(i) postojanju dobrih veza s drugim vrstama prijevoza, posebno zahvaljujući odgovarajućoj mreži terminala, što uključuje morske luke i luke unutarnjih voda.

([1]) Vidjeti Prilog III. Odluci br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske željezničke mreže (SL L 204, 5.8.2010, str. 1).

▼B

Članak 5.

Odabir daljnjih teretnih koridora

1. Svaka država članica koja je željezničkom prugom povezana s drugom državom članicom sudjeluje u uspostavi barem jednog teretnog koridora, osim ako ovaj zahtjev nije već ispunjen u skladu s člankom 3.

2. Bez obzira na stavak 1., države članice na zahtjev određene države članice sudjeluju u uspostavi teretnog koridora na način naveden u tom stavku ili u produljenju postojećeg koridora, kako bi omogućile pojedinoj susjednoj državi članici ispunjavanje svoje obveze iz tog stavka.

3. Ne dovodeći u pitanje obveze država članica iz članka 7. Direktive 91/440/EEZ, ako pojedina država članica, nakon provedene društveno-ekonomske analize, smatra kako uspostava teretnog koridora ne bi bila u interesu podnositelja zahtjeva koji će koristiti taj teretni koridor ili ne bi donijela značajne društveno-ekonomske koristi ili bi uzrokovala nerazmjerno opterećenje, ta država članica nije obvezna sudjelovati kako je navedeno u stavcima 1. i 2. ovog članka, podložno odluci Komisije koja djeluje u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 21. stavka 2.

4. Pojedina država članica nije obvezna sudjelovati na način naveden u stavcima 1. i 2. ako njezina željeznička mreža ima širinu kolosijeka različitu od glavne željezničke mreže u Uniji.

5. Uspostavu teretnih koridora predlažu dotične države članice. U tom smislu one šalju zajedničko pismo namjere Komisiji koje uključuje prijedlog sastavljen nakon savjetovanja upravitelja infrastrukture i dotičnih podnositelja zahtjeva, vodeći pritom računa o kriterijima iz članka 4.

S ciljem ostvarivanja obveza iz stavaka 1. i 2., dotične države članice šalju zajedničko pismo namjere Komisiji do 10. studenoga 2012.

6. Komisija ispituje prijedloge za uspostavu teretnih koridora na način naveden u stavku 5. te, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 21. stavka 3., donosi odluku o sukladnosti takvog prijedloga s ovim člankom najkasnije 9 mjeseci nakon podnošenja takvog prijedloga.

7. Dotične države članice uspostavljaju teretni koridor najkasnije dvije godine nakon odluke Komisije iz stavka 6.

Članak 6.

Izmjena daljnjih teretnih koridora

1. Teretni koridori iz članka 5. mogu se izmijeniti na temelju zajedničkog prijedloga koje dotične države članice podnose Komisiji nakon savjetovanja s dotičnim upraviteljima infrastrukture i podnositeljima zahtjeva.

▼B

2. Komisija u skladu s regulatornim postupkom iz članka 21. stavka 3., donosi odluku o prijedlogu vodeći računa o kriterijima navedenim u članku 4.

Članak 7.

Postupak mirenja

Kada se dvije ili više dotičnih država članica ne slažu u vezi uspostave ili izmjene teretnih koridora, te u pogledu željezničke infrastrukture koja se nalazi na njihovom području, Komisija se, na zahtjev jedne od dotičnih država članica, savjetuje s Odborom iz članka 21. o tom pitanju. Mišljenje Komisije šalje se dotičnim državama članicama. Dotične države članice dužne su uvažiti to mišljenje s ciljem pronalaženja rješenja, te donijeti odluku na temelju zajedničkog pristanka.

Članak 8.

Upravljanje teretnim koridorima

1. Za svaki pojedini teretni koridor, dotične države članice uspostavljaju izvršni odbor koji je zadužen za određivanje općih ciljeva teretnih koridora, nadzor i provedbu mjera kako je izričito navedeno u stavku 7. ovog članka, te u člancima 9. i 11., članku 14. stavku 1. i članku 22. Izvršni odbor sastoji se od predstavnika državnih tijela dotičnih država članica.

2. Za svaki pojedini teretni koridor, dotični upravitelji infrastrukture te, ako je to bitno, tijela za dodjelu iz članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14/EZ, uspostavljaju upravni odbor zadužen za poduzimanje mjera izričito navedenih u stavcima 5., 7., 8. i 9. ovog članka, te u člancima 9. do 12., članku 13. stavku 1., članku 14. stavku 2., 6. i 9., članku 16. stavku 1., članku 17. stavku 1. i člancima 18. i 19. ove Uredbe. Upravni odbor sastoji se od predstavnika upravitelja infrastrukture.

3. Države članice i dotični upravitelji infrastrukture na pojedinom teretnom koridoru surađuju u okvirima iz stavaka 1. i 2. s ciljem osiguranja razvoja teretnih koridora u skladu s provedbenim planom.

4. Izvršni odbor donosi odluke na temelju zajedničkog pristanka predstavnika državnih tijela dotičnih država članica.

5. Upravni odbor donosi svoje odluke, uključujući odluke vezane za pravni status, uspostavu organizacijske strukture, sredstva i zaposlenike, uz zajednički pristanak dotičnih upravitelja infrastrukture. Upravni odbor može biti neovisni pravni subjekt. Može imati oblik europskoga gospodarskog interesnog udruženja u smislu Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2137/85 od 25. srpnja 1985. o Europskom gospodarskom interesnom udruženju (EEIG) ([1]).

6. Odgovornosti izvršnog i upravnog odbora ne dovode u pitanje neovisnost upravitelja infrastrukture kako je to određeno u članku 4. stavku 2. Direktive 91/440/EEZ.

([1]) SL L 199, 31.7.1985., str. 1.

▼B

7. Upravni odbor osniva savjetodavnu skupinu koja se sastoji od upravitelja i vlasnika terminala na teretnom koridoru uključujući, ako je to potrebno, morske luke i luke unutarnjih voda. Ova savjetodavna skupina može dati mišljenje o bilo kojem prijedlogu upravnog odbora koje ima izravne posljedice za ulaganja i upravljanje terminalima. Ona također može izdati samoinicijativna mišljenja. Upravni odbor mora uvažiti svako od ovih mišljenja. U slučaju neslaganja između upravnog odbora i savjetodavne skupine, potonja se može obratiti izvršnom odboru. Izvršni odbor djeluje kao posrednik i pravovremeno daje svoje mišljenje. Međutim konačnu odluku donosi upravni odbor.

8. Upravni odbor osniva daljnju savjetodavnu skupinu koja se sastoji od željezničkih prijevoznika zainteresiranih za korištenje teretnih koridora. Ova savjetodavna skupina može dati mišljenje o svakom prijedlogu upravnog odbora koji ima utjecaj na te željezničke prijevoznike. Ona također može izdati samoinicijativna mišljenja. Upravni odbor dužan je voditi računa o svakom od ovih mišljenja.

9. Upravni odbor dužan je u skladu s nacionalnim i europskim provedbenim planovima uskladiti korištenje interoperabilnih informatičkih tehnologija ili alternativnih rješenja koja će možda u budućnosti rješavati zahtjeve za dodjelu međunarodnih željezničkih trasa vlakova te upravljati međunarodnim prometom na teretnom koridoru.

Članak 9.

Mjere za provedbu plana za teretni koridor

1. Upravni odbor sastavlja provedbeni plan najmanje 6 mjeseci prije stavljanja u uporabu teretnog koridora, te ga predaje na odobrenje izvršnom odboru. Taj plan sadrži:

(a) opis značajki teretnog koridora, uključujući uska grla, te programe mjera za uspostavljanje teretnih koridora;

(b) osnovne elemente studije iz stavka 3.;

(c) ciljeve teretnih koridora, posebno u pogledu učinkovitosti teretnih koridora izražene kroz kvalitetu usluge i kapacitet teretnih koridora u skladu s odredbom iz članka 19.;

(d) plan ulaganja iz članka 11.; te

(e) mjere za provedbu odredbi iz članaka 12. do 19.

2. Upravni odbor redovito pregledava provedbeni plan vodeći pritom računa o napretku ostvarenom u pogledu njegove provedbe, tržišta željezničkog prijevoza robe na teretnom koridoru i njegove učinkovitosti mjerene sukladno s ciljevima iz točke (c) stavka 1.

3. Upravni odbor provodi i redovito ažurira istraživanje prometnog tržišta vezano za uočene i očekivane promjene u prometu na teretnom koridoru kao posljedicu njegove uspostave, što obuhvaća različite vrste prijevoza, i prijevoz robe i prijevoz putnika. Ovo istraživanje također ispituje, kada je to potrebno, društvenoekonomske troškove i koristi koje proizlaze iz uspostave teretnih koridora.

▼B

4. Provedbeni plan vodi računa o izgradnji terminala s ciljem ispunjavanja potreba prijevoza robe koji se odvija na teretnom koridoru, posebno pretovarne kolodvore na teretnim koridorima.

5. Upravni odbor, kada je to potrebno, poduzima mjere s ciljem ostvarivanja suradnje s regionalnim i/ili lokalnim tijelima u pogledu provedbenog plana.

Članak 10.

Savjetovanje s podnositeljima zahtjeva

Upravni odbor uvodi postupke za savjetovanje s ciljem odgovarajućeg uključivanja podnositelja zahtjeva koji će vjerojatno koristi teretni koridor. Poglavito, on je dužan osigurati savjetovanje s podnositeljima zahtjeva prije predaje provedbenog plana iz članka 9. izvršnom odboru.

POGLAVLJE III.

ULAGANJA U TERETNI KORIDOR

Članak 11.

Planiranje ulaganja

1. Upravni odbor sastavlja i redovito pregledava plan ulaganja, koji uključuje pojedinosti o indikativnim srednjoročnim i dugoročnim ulaganjima u infrastrukturu teretnih koridora, te ga predaje na odobrenje izvršnom odboru. Taj plan uključuje:

(a) popis svih projekata predviđenih za proširenje, obnovu ili modernizaciju željezničke infrastrukture i pripadajućih postrojenja na teretnom koridoru te odgovarajuće financijske potrebe i izvore financiranja;

(b) plan vezan za provedbu interoperabilnih sustava na teretnom koridoru koji ispunjava osnovne zahtjeve i tehničke specifikacije za interoperabilnost koje se primjenjuju na mrežu na način određen u Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici ([1]). Ovaj plan provedbe temelji se na analizi troškova i koristi interoperabilnih sustava;

(c) plan upravljanja kapacitetom teretnih vlakova koji bi se mogli kretati na teretnom koridoru, koji uključuje otklanjanje utvrđenih uskih grla. Ovaj plan može se temeljiti na poboljšanju upravljanja brzinom vlakova te na povećanju duljine vlakova, slobodnog profila, te dozvoljenog opterećenja ili osovinskog opterećenja koji su odobreni za vlakove koji prometuju na teretnom koridoru; te

(d) ako je to primjenjivo, upućivanje na doprinos Unije predviđen u okviru financijskih programa Unije.

([1]) SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

▼B

2. Primjena ove Uredbe ne dovodi u pitanje nadležnost država članica za planiranje i osiguranje financijskih sredstava za željezničku infrastrukturu.

Članak 12.

Usklađivanje radova

Upravni odbor dužan je, na jedinstvenom mjestu, te na odgovarajući način i u odgovarajućem vremenskom roku, uskladiti i osigurati objavu svog rasporeda za obavljanje svih radova na infrastrukturi i pripadajućoj opremi koji bi mogli ograničiti raspoložive kapacitete na teretnom koridoru.

POGLAVLJE IV.

UPRAVLJANJE TERETNIM KORIDOROM

Članak 13.

Kontaktno mjesto (*one-stop shop*) za podnošenje zahtjeva za infrastrukturne kapacitete

1. Upravni odbor za teretni koridor određuje ili uspostavlja jedno zajedničko mjesto kojem podnositelji zahtjeva podnose svoje zahtjeve i dobivaju odgovore, na jedinstvenom mjestu i u okviru jedinstvenog postupka, za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta za teretne vlakove koji prelaze barem jednu granicu prometujući na teretnom koridoru (dalje u tekstu *one-stop shop*).

2. *One-stop shop*, kao sredstvo usklađivanja, također pruža osnovne informacije o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, uključujući informacije iz članka 18. Isti prikazuje kapacitete željezničke infrastrukture raspoložive u vrijeme podnošenja zahtjeva i njihove značajke u skladu s unaprijed zadanim parametrima, poput brzine i, duljine vlaka, slobodnog profila i osovinskog opterećenja odobrenog za vlakove koji prometuju na teretnom koridoru.

3. *One-stop shop* također donosi odluku u pogledu podnositelja zahtjeva za unaprijed određene trase vlakova navedene u članku 14. stavku 3. te za rezervni kapacitet naveden u članku 14. stavku 5. On dodjeljuje kapacitete u skladu s pravilima za dodjelu kapaciteta iz Direktive 2001/14/EC. On bez odlaganja obavješćuje nadležne upravitelje infrastrukture o tim zahtjevima i donesenim odlukama.

4. Za svaki zahtjev za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta koji ne može biti ispunjen u skladu sa stavkom 3., *one-stop shop* prosljeđuje bez odlaganja zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta nadležnim upraviteljima infrastrukture, te ako je to potrebno, tijelima za dodjelu iz članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14/EC, koja su dužni donijeti odluku o tom zahtjevu u skladu s člankom 13. i poglavljem III. te Direktive te prenijeti tu odluku *one-stop shopu* na daljnju obradu.

▼B

5. Djelovanje *one-stop shopa* odvija se na transparentan i nediskriminirajući način. U tu svrhu vodi se registar koji je dostupan svim zainteresiranim strankama. On sadržava datume svih zahtjeva, nazive podnositelja zahtjeva, pojedinosti podnesene dokumentacije te događaje koji su se pojavili u međuvremenu. To djelovanje podložno je nadzoru regulatornih tijela u skladu s člankom 20.

Članak 14.

Dodjela kapaciteta teretnim vlakovima

1. Izvršni odbor određuje okvirna pravila za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na teretnom koridoru u skladu s člankom 14. stavkom 1. Direktive 2001/14/EZ.

2. Upravni odbor ocjenjuje potrebu za kapacitetom koji se dodjeljuje teretnim vlakovima koji prometuju na teretnom koridoru vodeći računa o istraživanju tržišta prijevoza iz članka 9. stavka 3. ove Uredbe, zahtjevima za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta koji se odnosi na prošle i sadašnje vozne redove i okvirne sporazume.

3. Na temelju procjena iz stavka 2. ovog članka, upravitelji infrastrukture na teretnom koridoru zajednički određuju i organiziraju međunarodne unaprijed zadane trase za teretne vlakove u skladu s postupkom iz članka 15. Direktive 2001/14/EZ uvažavajući pritom potrebu za kapacitetima drugih vrsta prijevoza, uključujući putnički prijevoz. Oni poboljšavaju dužinu trajanja putovanja, učestalost, vremena polaska i odredišta te dionice pruga koje odgovaraju uslugama prijevoza robe u pogledu povećanja prijevoza robe teretnim vlakovima koji prometuju na teretnom koridoru. Te unaprijed određene trase objavljuju se najkasnije 3 mjeseca prije posljednjeg dana za primanje zahtjeva za dodjelu kapaciteta iz Priloga III. Direktivi 2001/14/EZ. Upravitelji infrastrukture na nekoliko teretnih koridora mogu, ako je to potrebno, uskladiti međunarodne unaprijed zadane trase nudeći kapacitet na teretnom koridoru.

4. Te unaprijed zadane trase najprije se dodjeljuju teretnim vlakovima koji prelaze barem jednu granicu.

5. Upravitelji infrastrukture zajedno određuju, ako je to opravdano tržišnom potrebom i ocjenom na način određen u stavku 2. ovog članka, rezervni kapacitet za međunarodne teretne vlakove koji prometuju na teretnom koridoru uvažavajući pritom potrebu za kapacitetom drugih vrsta prijevoza, uključujući prijevoz putnika te drže ovu rezervu na raspolaganju u okviru svojih konačnih voznih redova kako bi mogli brzo i učinkovito odgovoriti na ad-hoc zahtjeve za dodjelu kapaciteta iz članka 23. Direktive 2001/14/EZ. Ovaj kapacitet je rezerviran do određenog vremenskog roka prije njegovog zakazanog vremena u voznom redu kako odluči upravni odbor. Ovaj vremenski rok ne smije preći 60 dana.

▼B

6. Upravni odbor promiče koordinaciju pravila prvenstva vezanih za dodjelu kapaciteta na teretnom koridoru.

7. Upravitelj infrastrukture može uključiti u svoje uvjete naknadu za trase koje su dodijeljene, ali se u konačnici ne iskoriste. Visina ove naknade mora biti primjerena, odvraćajuća i učinkovita.

8. Osim u slučaju više sile, uključujući hitne i nepredviđene sigurnosno relevantne radove, trasa vlaka dodijeljena usluzi prijevoza robe na temelju ovog članka ne smije biti otkazana manje od dva mjeseca prije njegovog zakazanog vremena u voznom redu osim ako dotični podnositelj zahtjeva ne odobri takvo otkazivanje. U tom slučaju dotični upravitelj infrastrukture dužan je potruditi se predložiti podnositelju zahtjeva drugu trasu jednake kakvoće i pouzdanosti koji podnositelj zahtjeva ima pravo prihvatiti ili odbiti. Ova odredba ne dovodi u pitanje bilo koja prava koja podnositelj zahtjeva može imati na temelju sporazuma iz članka 19. stavka 1. Direktive 2001/14/EZ. U svakom slučaju, podnositelj zahtjeva može uputiti ovo pitanje regulatornom tijelu iz članka 20. ove Uredbe.

9. Upravni odbor teretnih koridora i savjetodavna skupina iz članka 8. stavka 7. određuju postupke za osiguranje najbolje moguće suradnje u pogledu dodjele kapaciteta upraviteljima infrastrukture, kako za zahtjeve iz članka 13. stavka 1. tako i za zahtjeve koje je zaprimio dotični upravitelj infrastrukture. Isti moraju voditi računa o pristupu terminalima.

10. U stavcima 4. i 9. ovog članka, upućivanja na upravitelja infrastrukture uključuju, kada je to relevantno, tijela za dodjelu kapaciteta iz članka 14. stavka 2. Direktive 2001/14/EZ.

Članak 15.

Ovlašteni podnositelji zahtjeva

Bez obzira na članak 16. stavak 1. Direktive 2001/14/EZ, podnositelji zahtjeva koji nisu željeznički prijevoznici ili međunarodna udruženja koja oni tvore, poput otpremnika, špeditera ili operatera kombiniranog prijevoza mogu zahtijevati međunarodne unaprijed zadane trase navedene u članku 14. stavku 3. te rezervne kapacitete navedene u članku 14. stavku 5. S ciljem korištenja takve trase za prijevoz robe na teretnom koridoru ovi podnositelji zahtjeva imenuju željezničkog prijevoznika za sklapanje ugovora s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 10. stavkom 5. Direktive 91/440/EEZ.

Članak 16.

Upravljanje prometom

1. Upravni odbor teretnih koridora određuje postupke za koordinaciju upravljanja prometom na teretnom koridoru. Upravni odbori povezanih teretnih koridora pripremaju postupke za koordinaciju prometa na tim teretnim koridorima.

▼B

2. Upravitelj infrastrukture teretnih koridora te savjetodavna skupina iz članka 8. stavka 7. određuje postupke za osiguranje najbolje moguće koordinacije korištenja željezničke infrastrukture i terminala.

Članak 17.

Upravljanje prometom u slučaju smetnji

1. Upravni odbor usvaja zajedničke ciljeve za točnost i/ili smjernice za upravljanje prometom u slučaju smetnji u željezničkom prometu na teretnom koridoru.

2. Svaki dotični upravitelj infrastrukture dužan je sastaviti pravila prvenstva za upravljanje prometom za različite vrste prometa na dijelu teretnog koridora koji je pod njegovom nadležnošću, u skladu sa zajedničkim ciljevima i/ili smjernicama iz stavka 1. ovog članka. Ta pravila prvenstva objavljuju se u izvješću o mreži iz članka 3. Direktive 2001/14/EZ.

3. Načela za određivanje pravila prvenstva moraju osigurati da se trasa vlaka iz članka 14. stavaka 3. i 4., koja je dodijeljena teretnim vlakovima i usklađena s voznim redom, ne mijenja koliko god je to moguće. Načela uspostave pravila prvenstva usmjerena su na smanjivanje cjelokupnog vremena potrebnog za vraćanje u prvobitno stanje u pogledu potreba svih vrsta prijevoza. U tu svrhu, upravitelj infrastrukture može koordinirati upravljanje prometom za različite vrste prijevoza na više teretnih koridora.

Članak 18.

Informacije o uvjetima korištenja teretnih koridora

Upravni odbor sastavlja, redovito ažurira i objavljuje dokument koji sadrži:

(a) sve informacije sadržane u nacionalnom izvješću o mreži vezane za teretne koridore, izrađene u skladu s postupkom određenim u članku 3. Direktive 2001/14/EZ;

(b) popis i značajke terminala, posebno podatke vezane za uvjete i načine pristupa terminalima;

(c) informacije vezane za postupke iz članaka 13. do 17. ove Uredbe; te

(d) provedbeni plan.

Članak 19.

Kvaliteta usluga na teretnom koridoru

1. Upravni odbor teretnog koridora potiče usklađenost između voznih redova na teretnim koridorima, kako je određeno u članku 11. Direktive 2001/14/EZ.

▼B

2. Upravni odbor nadzire učinkovitost željezničkog prijevoza robe na teretnom koridoru te objavljuje rezultate tog nadzora jednom godišnje.

3. Upravni odbor organizira ispitivanje o zadovoljstvu korisnika na teretnom koridoru, te jednom godišnje objavljuje rezultate tog ispitivanja.

Članak 20.

Regulatorna tijela

1. Regulatorna tijela iz članka 30. Direktive 2001/14/EZ surađuju u nadzoru tržišnog natjecanja na željezničkom teretnom koridoru. Poglavito, ona osiguravaju nediskriminirajući pristup koridoru te djeluju kao tijela za žalbe iz članka 30. stavka 2. te Direktive. Ona razmjenjuju potrebne informacije dobivene od upravitelja infrastrukture i drugih relevantnih stranki.

2. Države članice, s ciljem uspostave slobodnog i pravednog tržišnog natjecanja na teretnom koridoru, dužne su pokušati uspostaviti usporedivu regulatornu razinu. Regulatorna tijela dužna su biti lako dostupna svim sudionicima tržišta, te donositi odluke neovisno i učinkovito.

3. U slučaju žalbe podnesene regulatornom tijelu od strane podnositelja zahtjeva u pogledu međunarodnih usluga prijevoza robe, ili u okviru samoinicijativne istrage koju je provelo regulatorno tijelo, to regulatorno tijelo savjetuje se s regulatornim tijelima svih drugih država članica kroz koje prolaze međunarodne trase vlaka za dotične teretne vlakove i zahtijeva sve potrebne informacije od njih prije donošenja svoje odluke.

4. Regulatorna tijela s kojima se obavlja savjetovanje iz stavka 3. dužna su dotičnom regulatornom tijelu pružiti sve informacije koje sama imaju pravo zahtijevati na temelju njihovog nacionalnog zakonodavstva. Te informacije mogu se koristiti isključivo u svrhu rješavanja žalbe ili istrage iz stavka 3.

5. Regulatorno tijelo koje zaprimi žalbu ili koje je pokrenulo samoinicijativnu istragu dužno je prenijeti sve relevantne informacije nadležnom regulatornom tijelu kako bi to tijelo moglo poduzeti mjere u pogledu dotičnih stranki.

6. Svi odgovarajući predstavnici upravitelja infrastrukture iz članka 15. stavka 1. Direktive 2001/14/EZ dužni su osigurati, bez odgode, davanje informacija potrebnih za rješavanje žalbe ili istrage iz stavka 3. ovog članka te onih koje zahtijeva regulatorno tijelo države članice u kojoj odgovarajući predstavnik ima poslovni nastan. Ovo regulatorno tijelo ovlašteno je prenijeti takve informacije u pogledu dotičnih međunarodnih trasa vlaka regulatornim tijelima navedenim u stavku 3. ovog članka.

▼B

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 21.

Odborski postupak

1. Komisiji pomaže odbor iz članka 11.a Direktive 91/440/EEZ.

2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

3. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

Članak 22.

Praćenje provedbe

Svake dvije godine od vremena uspostave teretnih koridora, izvršni odbor iz članka 8. stavka 1. predstavlja Komisiji rezultate provedbenog plana za taj koridor. Komisija analizira te rezultate i obavješćuje Odbor iz članka 21. o svojoj analizi.

Članak 23.

Izvješće

Komisija redovito ispituje primjenu ove Uredbe. Ona podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću, prvi put 10. studenoga 2015., a nakon toga svake tri godine.

Članak 24.

Prijelazne mjere

Ova se Uredba ne primjenjuje na Republiku Cipar i Maltu dok god na njihovom državnom području ne postoji željeznički sustav.

Članak 25.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije.*

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

▼**M1**

PRILOG

DIO V. POPIS POČETNIH TERETNIH KORIDORA

	Države članice	Glavni putovi ([1])	Uspostava teretnih koridora:
„Rajnsko-alpski koridor”	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	Do 10. studenoga 2013.
„Koridor Sjeverno more – Sredozemlje”	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Do 10. studenoga 2013.
„Skandinavsko-mediteranski koridor”	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö- København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Do 10. studenoga 2015.
„Atlantski koridor”	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Do 10. studenoga 2013.
„Baltičko – jadranski koridor”	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdinj-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/ Klagenfurt-Udine-Venecija/ Trst/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Kopar/Trst	Do 10. studenoga 2015.
„Mediteranski koridor”	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venecija-Trst/ Kopar- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (mađarsko-ukrajinska granica)	Do 10. studenoga 2013.
„Koridor Bliski istok - Istočni Mediteran”	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureşti-Constanţa Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofija-Burgas (*)/Svilengrad (*) (bugarsko-turska granica)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Do 10. studenoga 2013.

▼M1

	Države članice	Glavni putovi ([1])	Uspostava teretnih koridora:
„Koridor Sjeverno more – Baltik” (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/ Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Varšava-Terespol (granica Poljske i Bjelarusa)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Do 10. studenoga 2015.
„Rajnsko-dunavski koridor” (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna i Tisou (granica Slovačke i Ukrajine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Do 10. studenoga 2020.

([1]) „/” znači alternativne putove. U skladu sa smjernicama za TEN-T, atlantski i mediteranski koridori trebali bi u budućnosti biti dovršeni u okviru teretne osovine Sines/Algeciras-Madrid-Paris koja prolazi središnjim Pirinejima kroz bazni tunel.

(+) Putovi označeni simbolom + uključuju se u dotične koridore najkasnije 3 godine od datuma uspostave određenog u ovoj tablici. Postojeće strukture određene na temelju članka 8. i članka 13. stavka 1. ove Uredbe prilagođavaju se sudjelovanju dodatnih država članica i upravitelja infrastrukturom u dotičnim koridorima. Ta uključenja temelje se na istraživanjima tržišta te se njima uzima u obzir aspekt postojećeg putničkog i teretnog prijevoza u skladu s člankom 14. stavkom 3. ove Uredbe.

(*) Putovi označeni simbolom * uključuju se u dotične koridore najkasnije 5 godina od datuma uspostave određenog u ovoj tablici. Postojeće strukture određene na temelju članka 8. i članka 13. stavka 1. ove Uredbe prilagođavaju se sudjelovanju dodatnih država članica i upravitelja infrastrukturom u dotičnim koridorima. Ta uključenja temelje se na istraživanjima tržišta te se njima uzima u obzir aspekt postojećeg putničkog i teretnog prijevoza u skladu s člankom 14. stavkom 3. ove Uredbe.

(°) Do realizacije željezničke baltičke linije nominalne širine kolosijeka od 1435 mm, obilježja različitih sustava širine kolosijeka uzimaju se u obzir pri uspostavi i radu ovog koridora.

(‡) Stvaranje ovog koridora temelji se na istraživanjima tržišta te se njime uzima u obzir aspekt postojećeg putničkog i teretnog prijevoza u skladu s člankom 14. stavkom 3. ove Uredbe.Dionica „Čierna i Tisou (granica Slovačke i Ukrajine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg” uspostavlja se do 10. studenoga 2013.