Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 913/2010 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 22 септември 2010 година

относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22)

Изменен със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013	L 348	129	20.12.2013 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 913/2010 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 22 септември 2010 година

относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([3]),

като имат предвид, че:

(1) Създаването на вътрешен железопътен пазар, и в частност на вътрешен пазар на железопътния товарен превоз, представлява ключов елемент за постигане на устойчива мобилност в рамките на новата стратегия на Европейския съюз за работни места и растеж.

(2) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ([4]) и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура ([5]) представляваха важни стъпки към създаването на вътрешен железопътен пазар.

(3) За да бъдат конкурентоспособни спрямо останалите видове транспорт, международните и вътрешните услуги за железопътен товарен превоз, либерализирани от 1 януари 2007 г., трябва да бъдат обезпечени с качествена и достатъчно добре финансирана железопътна инфраструктура, т.е. такава, която да позволява предоставянето на услуги за товарен превоз при добри условия по отношение на търговската скорост и времето на пътуване, и която да е надеждна, т.е. предоставеното с нея обслужване съответства реално на споразуменията, сключени с железопътните предприятия.

(4) Въпреки че отварянето на пазара за железопътен товарен превоз позволи навлизането на нови оператори в железопътната мрежа, пазарните механизми не успяха и не

([1]) ОВ C 317, 23.12.2009 г., стр. 94.
([2]) ОВ C 79, 27.3.2010 г., стр. 45.
([3]) Позиция на Европейския парламент от 23 април 2009 г. (ОВ C 184 E, 8.7.2010 г., стр. 354), позиция на Съвета на първо четене от 22 февруари 2010 г. (ОВ C 114 E, 4.5.2010 г., стр. 1), позиция на Европейския парламент от 15 юни 2010 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 13 септември 2010 г.
([4]) ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.
([5]) ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

▼B

успяват по задоволителен начин да организират, регулират и гарантират сигурността на железопътния товарен трафик. За да се оптимизира използването на мрежата и да се гарантира нейната надеждност, е полезно да се въведат допълнителни процедури за засилване на сътрудничеството между управителите на инфраструктурата във връзка с разпределянето на международните влакови маршрути за товарни влакове.

(5) В тази връзка създаването на международни железопътни коридори за европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз с благоприятни условия за движение на товарните влакове и за лесно преминаване от една национална мрежа към друга би позволило подобряване на условията за използване на инфраструктурата.

(6) Предприетите вече инициативи в областта на железопътната инфраструктура сочат, че най-подходящият метод за установяване на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, е създаването на международни коридори, които да отговарят на специфични нужди в един или повече ясно установени сегменти на пазара за товарен превоз.

(7) Освен ако не е предвидено друго, настоящият регламент не следва да засяга правата и задълженията на управителите на инфраструктурата, предвидени в Директива 91/440/ЕИО и Директива 2001/14/ЕО и — където е приложимо — на разпределящите органи по член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО. Тези актове остават в сила, включително по отношение на разпоредбите относно коридорите за товарен превоз.

(8) При създаването на коридор за товарен превоз следва да се взема предвид, когато това е целесъобразно, нуждата от подобри взаимовръзки с железопътната инфраструктура на европейски трети държави.

(9) Проектирането на коридори за товарен превоз следва да бъде насочено към осигуряване на свързаността по протежение на коридорите, като се осигури възможност за изграждане на необходимите взаимовръзки между съществуващите железопътни инфраструктури.

(10) Изграждането на международни коридори за железопътен товарен превоз, образуващи Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, следва да се осъществява по начин, съвместим с трансевропейската транспортна мрежа („TEN-T“) и/или коридорите в рамките на системата за управление на европейския железопътен трафик („ERTMS“). За тази цел е необходимо развитието на мрежите да бъде координирано, по-специално по отношение на интегрирането на международните коридори за железопътен товарен превоз в съществуващите коридори в рамките на TEN-T и ERTMS. Освен това следва да се установят хармонизиращи правила по отношение на коридорите за товарен превоз на равнището на Съюза. Следва да се поощряват проектите, насочени към намаляване на шума от товарните влакове. При необходимост, създаването на тези коридори следва да се ползва от финансова подкрепа в рамките на програмата TEN-T, програмите за научни изследвания и програмата „Марко Поло“ и други политики и фондове на Съюза като Европейския фонд за регионално развитие или Кохезионния фонд, както и Европейската инвестиционна банка.

▼B

(11) В рамките на даден коридор за товарен превоз следва да се осигури добра координация между държавите-членки и съответните управители на инфраструктурата, да се даде достатъчен приоритет на железопътния товарен превоз, да се изградят ефективни и подходящи връзки с останалите видове транспорт, както и да се създадат благоприятни условия за развитието на конкуренцията между доставчиците на услуги за железопътен товарен превоз.

(12) В допълнение към коридорите за товарен превоз, създадени съгласно член 3, на равнището на Съюза следва да се разгледа и одобри създаването на допълнителни коридори за товарен превоз, в съответствие с ясно определени и прозрачни процедура и критерии, които оставят на държавите-членки и управителите на инфраструктура достатъчна самостоятелност при вземането на решение и управлението, така че да могат да вземат предвид съществуващите инициативи за специални коридори, например ERTMS, RailNetEurope („RNE“) и TEN-T, и да предприемат мерки, съобразени с техните специфични нужди.

(13) За да се насърчи координацията между държавите-членки и управителите на инфраструктура, както и за да се осигури свързаност по протежението на коридора, следва да се създаде подходяща структура на управление за всеки коридор за товарен превоз, като се вземе предвид необходимостта от избягване на дублиране с вече съществуващи структури на управление.

(14) За да се отговори на потребностите на пазара, методите за създаване на коридор за товарен превоз следва да бъдат представени под формата на план за изграждане, в който да бъдат определени мерките, които биха подобрили ефективността на железопътния товарен превоз, и графикът за тяхното изпълнение. Освен това, за да се гарантира, че планираните или вече приведени в изпълнение мерки за създаването на коридор за товарен превоз отговарят на потребностите или очакванията на всички негови ползватели, кандидатите, които най-вероятно ще използват коридора, трябва да бъдат редовно консултирани съгласно процедури, определени от управителния съвет.

(15) Развитието на интермодални товарни терминали следва също да бъде разглеждано като необходимо с цел подкрепа за създаването на коридори за железопътен товарен превоз в Съюза.

(16) За осигуряването на съгласуваността и свързаността на наличните по дължината на коридора за товарен превоз инфраструктурни капацитети е необходимо инвестициите в коридора за товарен превоз да бъдат координирани между държавите-членки и съответните управители на инфраструктура, а ако е целесъобразно — и между държавите-членки и европейски трети държави, както и да бъдат планирани по начин, отговарящ на нуждите на коридора за товарен превоз, при условие че е налице икономическа жизнеспособност. Графикът на инвестициите следва да бъде публикуван, за да се осигури добрата осведоменост на кандидатите, които може да осъществяват дейност по този коридор. Инвестициите следва да обхващат проекти, свързани с разработването на оперативно съвместими системи и увеличаването на капацитета на влаковете.

(17) По същите причини и всички работи по инфраструктурата и нейното оборудване, които биха ограничили наличния капацитет на коридора за товарен превоз, следва да бъдат координирани на равнище товарен коридор, както и да бъдат предмет на актуализирани публикации.

▼B

(18) С цел улесняване на подаването на заявления за инфраструктурен капацитет за международните услуги за железопътен товарен превоз е подходящо да се определи или въведе едно „обслужващо гише“ за всеки коридор за товарен превоз. В тази връзка следва да се използват съществуващи инициативи, по-специално на RNE — организация, която служи за координация между управителите на инфраструктурата и която предоставя редица услуги на предприятията за международен товарен превоз.

(19) Управлението на коридорите за товарен превоз следва да включва и процедури за разпределяне на инфраструктурния капацитет за международни товарни влакове, движещи се по тези коридори. При тези процедури следва да се отчита необходимостта от капацитет за други видове транспорт, включително пътнически транспорт.

(20) За да се осигури по-добро използване на железопътната инфраструктура, е необходима координация на експлоатацията на инфраструктурата и на експлоатацията на терминалите по коридора за товарен превоз.

(21) Правилата за приоритет може да означават също и приоритетни цели в зависимост от положението в съответната държава-членка.

(22) Товарни влакове, движещи се по коридор за товарен превоз, следва да могат да разчитат, доколкото е възможно, на достатъчна точност в случай на нарушение на движението, като се вземат предвид потребностите на всички видове транспорт.

(23) За да се насърчи развитието на конкуренцията между доставчиците на услуги за железопътен товарен превоз по коридора за товарен превоз, следва да се осигури възможност и кандидати, различни от железопътните предприятия или техните обединения да подадат искане за инфраструктурен капацитет по коридорите за товарен превоз.

(24) С цел обективно оценяване на ползите от мерките за създаване на коридора за товарен превоз, извършването на услугите за железопътен товарен превоз по коридор за товарен превоз следва да бъде наблюдавано и редовно да се публикуват доклади за качеството. Оценяването на услугата следва да включва резултатите от проучвания на мнението на ползвателите на товарния коридор.

(25) С цел да се гарантира недискриминационен достъп до международните железопътни услуги е необходимо да се осигури ефикасна координация между регулаторните органи по отношение на различните мрежи, обхванати от коридора за товарен превоз.

(26) За улесняване на достъпа до информация за използването на цялата основна инфраструктура на товарния коридор и за гарантиране на недискриминационен достъп до този коридор управителният съвет следва да изготви, актуализира редовно и публикува документ, съдържащ цялата тази информация.

▼B

(27) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно създаването на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, съставена от коридори за товарен превоз, не може да бъде постигната в достатъчна степен самостоятелно от държавите-членки и следователно, поради обхвата и последиците му, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(28) По отношение на координирането на инвестициите, управлението на капацитетите и трафика следва да бъдат установени справедливи правила, основани на сътрудничеството между управителите на инфраструктурата, които трябва да предоставят качествено обслужване на предприятията за товарен превоз в рамките на даден международен железопътен коридор.

(29) Тъй като се налага международните влакове да се движат по трасета, обхващащи няколко коридора по смисъла на настоящия регламент, управителите на инфраструктурата на няколко коридора могат също да координират дейностите си така, че да гарантират за съответните коридори наличието на капацитет, безпрепятствено придвижване и последователно прилагане на правилата за приоритет за различните видове превоз в случай на нарушение на движението.

(30) Целта на настоящия регламент е да се подобри ефикасността на железопътния товарен транспорт в сравнение с другите видове транспорт. Между държавите-членки и управителите на инфраструктура следва да се осигури координация, така че да се гарантира най-ефикасното функциониране на коридорите за товарен превоз. За да може да се осъществи това, следва да се вземат оперативни мерки наред с инвестициите в инфраструктура и техническо оборудване като ERTMS, които следва да целят увеличаване на капацитета и ефикасността на железопътния товарен превоз.

(31) Прилагането на правилата относно създаването и промяната на коридорите за товарен превоз, както и относно разрешените на държавите-членки изключения, следва да бъде постигнато при еднакви условия, за да се гарантира съответствието на предложенията за създаване на коридори за товарен превоз с критериите, определени в настоящия регламент и следователно следва да се възложи на Комисията. В съответствие с член 291 от Договора за функционирането на Европейския съюз общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията следва да бъдат установени предварително чрез регламент, приет в съответствие с обикновената законодателна процедура. До приемането на такъв регламент продължава да се прилага Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията [1], с изключение на процедурата по регулиране с контрол, която не е приложима,

[1] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Член 1

Цел и приложно поле

1. Настоящият регламент определя правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят правила за избора, организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз.

2. Настоящият регламент се прилага за управлението и ползването на железопътната инфраструктура, включена в коридорите за товарен превоз.

Член 2

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, предвидени в член 2 от Директива 2001/14/ЕО.

2. Следните определения се прилагат в допълнение към посочените в параграф 1:

а) „коридор за товарен превоз“ означава всички определени железопътни линии, включително железопътни фериботни линии, на територията на или между държавите-членки, а когато е целесъобразно — и в трети европейски държави, свързващи два или повече терминала по основно трасе, а ако е целесъобразно — и заобиколни трасета и свързващите ги части, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване, както и съответните железопътни услуги в съответствие с член 5 от Директива 2001/14/ЕО;

б) „план за изграждане“ означава документ, в който са представени средствата и стратегията, които заинтересованите страни възнамеряват да използват, за да разгърнат в рамките на даден период мерките, които са необходими и достатъчни за създаване на коридора за товарен превоз;

в) „терминал“ означава разположено по протежението на коридора за товарен превоз съоръжение, специално пригодено за товарене на стоки на товарни влакове и/или за разтоварването им от тези влакове, както и за интегриране на услугите за железопътен товарен превоз и услугите в областта на автомобилния, морския, речния и въздушния транспорт, и за образуване или промяна на композиции от товарни влакове; а когато е необходимо — за провеждане на гранични процедури на границите с трети европейски държави.

▼B

ГЛАВА II

ОПРЕДЕЛЯНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ КОРИДОРИ ЗА КОНКУРЕНТОСПОСОБЕН ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

Член 3

Определяне на първоначални коридори за товарен превоз

Държавите-членки, посочени в приложението, пускат в експлоатация, не по-късно от определените в него дати, първоначалните коридори за товарен превоз, предвидени в приложението. Съответните държави-членки уведомяват Комисията за създаването на коридорите за товарен превоз.

Член 4

Критерии относно допълнителните коридори за товарен превоз

При избора на допълнителните коридори за товарен превоз, посочен в член 5, и промяната на коридорите за товарен превоз, посочена в член 6, се вземат предвид следните критерии:

а) преминаването на коридора за товарен превоз през територията на най-малко три държави-членки или на две държави-членки, ако разстоянието между обслужваните от коридора терминали е по-голямо от 500 km;

б) съгласуваността между коридора за товарен превоз и TEN-T, коридорите в рамките на ERTMS и/или определените от RNE коридори;

в) интегрирането на приоритетни проекти на TEN-T ([1]) в коридора за товарен превоз;

г) балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от създаването на коридора за товарен превоз;

д) съгласуваността между всички коридори за товарен превоз, предложени от държавите-членки за изграждането на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;

е) развитието на железопътния товарен трафик и на основните търговски потоци и трафика на стоки по коридора за товарен превоз;

ж) ако е целесъобразно — по-добрите връзки между държавите-членки и европейски трети държави;

з) интересът от страна на кандидатите към коридора за товарен превоз;

и) наличието на добри връзки с други видове транспорт, по-специално благодарение на подходяща мрежа от терминали, включително в морските пристанища и пристанищата във вътрешността.

([1]) Вж. приложение III към Решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (преработка) (ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1).

▼B

Член 5

Избор на допълнителни коридори за товарен превоз

1. Всяка държава-членка, която има железопътна линия на границата с друга държава-членка, участва в създаването на най-малко един коридор за товарен превоз, освен ако вече не е изпълнила това задължение съгласно член 3.

2. Независимо от параграф 1, по искане на държава-членка, държавите-членки участват в създаването на коридора за товарен превоз съгласно посочения параграф или в продължаването на съществуващ коридор, за да предоставят на съседна държава-членка възможността да изпълни задължението си по посочения параграф.

3. Без да се засягат задълженията на държавите-членки по член 7 от Директива 91/440/ЕИО, ако след като е представила социално-икономически анализ, държава-членка счита, че създаването на коридор за товарен превоз не би било в интерес на кандидатите, които вероятно биха използвали коридора за товарен превоз, или не би осигурило значителни социално-икономически ползи, или би довело до несъразмерна тежест, съответната държава-членка не е задължена да участва, както е посочено в параграфи 1 и 2 от настоящия член, при условие че бъде прието решение на Комисията в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 21, параграф 2.

4. Дадена държава-членка не е задължена да участва, както е посочено в параграфи 1 и 2, ако има железопътна мрежа с междурелсие, различно от това на основната железопътна мрежа на Съюза.

5. Създаването на коридор за товарен превоз се предлага от съответните държави-членки. За тази цел те изпращат до Комисията общо писмо за намерение, включващо предложение, изготвено след консултация с управителите на инфраструктурата и съответните кандидати, като вземат предвид предвидените в член 4 критерии.

За да изпълнят задължението по параграфи 1 и 2, съответните държави-членки изпращат на Комисията общо писмо за намерение в срок до 10 ноември 2012 г.

6. Комисията разглежда предложенията за създаване на коридор за товарен превоз, посочен в параграф 5, и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 21, параграф 3, приема решение относно съответствието на тези предложения с настоящия член най-късно девет месеца след представянето им.

7. Съответните държави-членки създават коридор за товарен превоз най-късно две години след приемането на посоченото в параграф 6 решение от Комисията.

Член 6

Промяна на допълнителните коридори за товарен превоз

1. Коридорите за товарен превоз, посочени в член 5, може да бъдат променяни въз основа на общо предложение до Комисията, представено от съответните държави-членки след консултация с управителите на инфраструктурата и заинтересованите кандидати.

▼B

2. В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 21, параграф 3, Комисията приема решение по предложението, като взема предвид посочените в член 4 критерии.

Член 7

Помирителна процедура

Когато две или повече заинтересовани държави-членки не могат да постигнат съгласие относно създаването или промяната на коридор за товарен превоз, нито относно разположена на техните територии железопътна инфраструктура, по искане на една от съответните държави-членки Комисията се консултира по въпроса с комитета, посочен в член 21. Становището на Комисията се изпраща на съответните държави-членки. Съответните държави-членки вземат това становище под внимание с оглед разрешаване на проблема и вземат решение по взаимно съгласие.

Член 8

Управление на коридорите за товарен превоз

1. За всеки коридор за товарен превоз съответните държави-членки създават изпълнителен съвет, отговорен за определянето на общите цели на коридора за товарен превоз, за надзора и предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграф 7 от настоящия член и в членове 9 и 11, член 14, параграф 1 и член 22. Изпълнителният съвет е съставен от представители на органите на съответните държави-членки.

2. За всеки коридор за превоз съответните управители на инфраструктурата и, където е приложимо, разпределящите органи посочени в член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО създават управителен съвет, отговорен за предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграфи 5, 7, 8 и 9 от настоящия член и в членове 9—12, член 13, параграф 1, член 14, параграфи 2, 6 и 9, член 16, параграф 1, член 17, параграф 1 и членове 18 и 19 от настоящия регламент. Управителният съвет е съставен от представители на управителите на инфраструктурата.

3. Държавите-членки и управителите на инфраструктура, заинтересовани от коридора за товарен превоз, си сътрудничат в рамките на посочените в параграфи 1 и 2 съвети, така че да се осигури развитието на коридора за товарен превоз в съответствие с плана за изграждането му.

4. Изпълнителният съвет взема решенията си по взаимно съгласие на представителите на органите на съответните държави-членки.

5. Управителният съвет взема решенията си, включително решенията относно правния си статус, създаването на собствената си организационна структура, ресурси и персонал, по взаимно съгласие на съответните управители на инфраструктурата. Управителният съвет може да бъде независим правен субект. Той може да бъде създаден като европейско обединение по икономически интереси по смисъла на Регламент (ЕИО) № 2137/85 от 25 юли 1985 г. относно Европейското обединение по икономически интереси (ЕОИИ) ([1]).

6. Отговорностите на изпълнителния и управителния съвет не засягат независимостта на управителите на инфраструктурата, предвидена в член 4, параграф 2 от Директива 91/440/ЕИО.

([1]) ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр. 1.

▼B

7. Управителният съвет създава консултативна група, съставена от управителите и собствениците на терминалите на коридора за товарен превоз, включително, при необходимост, на морски и вътрешни пристанища. Консултативната група може да приема становище по всяко предложение на управителния съвет, което има преки последици за инвестициите в терминалите и управлението на терминалите. Тя може също така да приема становища по собствена инициатива. Управителният съвет взема под внимание всяко от тези становища. При различия в мненията на управителния съвет и на консултативната група последната може да се обърне към изпълнителния съвет. Изпълнителният съвет действа като посредник и своевременно представя становище. Окончателното решение обаче се взема от управителния съвет.

8. Управителният съвет създава допълнителна консултативна група, съставена от железопътни предприятия, заинтересовани от използването на коридора за товарен превоз. Тази консултативна група може да приема становище по всяко предложение на управителния съвет, което има последици за тези предприятия. Тя може също така да приема становища по собствена инициатива. Управителният съвет взема под внимание всяко едно от тези становища.

9. В съответствие с националните и европейските планове за разполагане управителният съвет координира използването на оперативно съвместими информационни приложения или алтернативни решения, които е възможно да възникнат в бъдеще, за обслужване на заявки за международни влакови маршрути и на преминаването на международния трафик по коридора за товарен превоз.

Член 9

Мерки за изпълнение на плана за изграждане на коридора за товарен превоз

1. Управителният съвет изготвя план за изграждане най-късно шест месеца преди пускането в експлоатация на коридора за товарен превоз и го представя за одобрение на изпълнителния съвет. Този план включва:

а) описание на характеристиките на коридора за товарен превоз, включително участъците с недостатъчен капацитет, както и програма, съдържаща необходимите за създаването му мерки;

б) основните елементи на посоченото в параграф 3 проучване;

в) целите на коридорите за товарен превоз, особено по отношение на ефективността на даден коридор, изразена чрез качеството на обслужването и капацитета на коридора, в съответствие с разпоредбите на член 19;

г) инвестиционният план, посочен в член 11; и

д) мерките за прилагане на разпоредбите на членове 12—19.

2. Управителният съвет прави периодичен преглед на плана за изграждане, като взема предвид напредъка по изпълнението му, развитието на пазара за железопътен товарен превоз по протежението на коридора за товарен превоз и резултатите, постигнати по отношение посочените в параграф 1, буква в) цели.

3. Управителният съвет провежда и периодично актуализира проучване на транспортния пазар, отнасящо се до установените и очакваните промени в трафика по коридора за товарен превоз, вследствие на неговото създаване, и обхващащо различните видове превози, както по отношение на превоза на товари, така и по отношение на превоза на пътници. В това проучване следва също така да се разгледа, при необходимост, балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от създаването на коридора за товарен превоз.

▼B

4. В плана за изграждане се взема предвид развитието на терминалите в отговор на нуждите на железопътния товарен превоз, преминаващ по коридора за товарен превоз, и по-специално чрез поемането на функциите на интермодални възли по коридорите за товарни превози.

5. Ако е целесъобразно, управителният съвет взема мерки с цел осъществяване на сътрудничество с регионалните и/или местни администрации във връзка с плана за изграждане.

Член 10

Консултация с кандидатите

Управителният орган установява механизми за консултация с цел осигуряване на подходящо участие на кандидатите, които биха използвали коридора за товарен превоз. По-специално, той прави необходимото за провеждане на консултация с кандидатите преди посоченият в член 9 план за изграждане да бъде представен на изпълнителния съвет.

ГЛАВА III

ИНВЕСТИЦИИ В КОРИДОРА ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

Член 11

Планиране на инвестициите

1. Управителният съвет изготвя и прави периодичен преглед на инвестиционния план, включващ подробни данни за индикативните средносрочни и дългосрочни инвестиции в инфраструктура на коридора за товарен превоз, и го представя за одобрение на изпълнителния съвет. Този план включва:

а) списъка на предвидените проекти за разширяване, обновяване или пренасочване на железопътната инфраструктура и нейното оборудване по протежението на коридора за товарен превоз, както и свързаните с това финансови потребности и източници на финансиране;

б) план за разполагане на оперативно съвместими системи по протежението на коридора за товарен превоз, който отговаря на основните изисквания и техническите спецификации за оперативна съвместимост, приложими към мрежата, както е определено в Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (преработена) ([1]). Този план за разполагане се основава на анализ на разходите и ползите от оперативно съвместими системи;

в) план за управлението на капацитета на товарните влакове, които могат да се движат по коридора за товарен превоз, включително отстраняване на установените стеснени участъци. Този план може да се основава на подобряването на управлението на скоростта и на увеличаването на разрешените дължина, габарити в натоварено състояние и теглен товар или осово натоварване на влаковете, които се движат по коридора за товарен превоз;

г) когато това е приложимо, посочване на участието на Съюза, предвидено по финансовите програми на Съюза.

([1]) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

▼B

2. Прилагането на настоящия регламент не засяга компетентността на държавите-членки в областта на планирането и финансирането на железопътната инфраструктура.

Член 12

Координация на работата

Управителният съвет координира и осигурява публикуването на едно място, по подходящ начин и в подходящи срокове, на техните графици за извършване на цялата работа по инфраструктурата и нейното оборудване, която би ограничила наличния капацитет на коридора за товарен превоз.

ГЛАВА IV

УПРАВЛЕНИЕ НА КОРИДОРА ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

Член 13

Обслужване на едно гише на заявленията за инфраструктурен капацитет

1. Управителният съвет на коридор за товарен превоз посочва или създава съвместен орган, с което се дава възможност на кандидатите да изискват и да получават отговори, само на едно място и чрез само една операция, относно инфраструктурния капацитет за товарни влакове, пресичащи най-малко една граница по коридора за товарен превоз (наричан по-нататък „орган, отговорен за обслужването на едно гише“).

2. Органът, отговорен за обслужването на едно гише, предоставя също така, като средство за координация, основна информация за разпределението на инфраструктурен капацитет, включително информацията, посочена в член 18. Показва се наличният инфраструктурен капацитет по време на подаване на заявлението и неговите характеристики в съответствие с предварително определени параметри, като скорост, дължина, габарити в натоварено състояние или осово натоварване, разрешени за влаковете, които се движат по коридора за товарен превоз.

3. Органът, отговорен за обслужването на едно гише, взема решение по отношение на заявления за предварително установени влакови маршрути, посочени в член 14, параграф 3, и за резервния капацитет, посочен в член 14, параграф 5. Органът, отговорен за обслужването на едно гише, разпределя капацитета в съответствие с правилата за разпределяне на капацитет, предвидени в Директива 2001/14/ЕО. Компетентните управители на инфраструктурата се информират без забавяне за тези заявления и взетото решение.

4. За всяко искане за инфраструктурен капацитет, което не може да бъде изпълнено съгласно параграф 3, органът, отговорен за обслужването на едно гише, изпраща без отлагане заявлението за инфраструктурен капацитет на компетентните управители на инфраструктурата и ако е целесъобразно — на разпределящите органи, посочени в член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО, които вземат решение по това заявление в съответствие с член 13 и глава III от посочената директива, като уведомяват за това решение органа, отговорен за обслужването на едно гише, с цел по-нататъшна обработка.

▼B

5. Дейностите на органа, отговорен за обслужването на едно гише, се извършват по прозрачен и недискриминационен начин. За тази цел се води регистър, който се предоставя на разположение на всички заинтересовани страни без ограничения в достъпа. Той съдържа датите на заявленията, имената на кандидатите, данните относно предоставената документация и настъпилите инциденти. Тези дейности подлежат на контрол от страна на регулаторните органи в съответствие с член 20.

Член 14

Капацитет, разпределен на товарните влакове

1. Изпълнителният съвет определя рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз в съответствие с член 14, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО.

2. Управителният съвет прави оценка на необходимостта от разпределяне на капацитет на товарните влакове, движещи се по коридора за товарен превоз, като взема предвид проучването на транспортния пазар, посочено в член 9, параграф 3 от настоящия регламент, заявленията за инфраструктурен капацитет, свързани с предходни и настоящи работни разписания, и рамковите споразумения.

3. Въз основа на посочената в параграф 2 от настоящия член оценка управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз определят и организират съвместно предварително установени международни влакови маршрути за товарни влакове, в съответствие с процедурата, посочена в член 15 от Директива 2001/14/ЕО, като отчитат потребностите от капацитет на другите видове транспорт, включително на пътническия транспорт. Те създават улеснения по отношение на времето и честотата на пътуванията, времето на отпътуване и на пристигане, както и определянето на подходящите маршрути за услугите, свързани с товарния превоз, с оглед увеличаване на превоза на стоки с товарни влакове, движещи се по коридора за товарен превоз. Данни за тези предварително установени влакови маршрути се публикуват не по-късно от три месеца преди крайната дата за получаване на заявленията за капацитет, посочени в приложение III към Директива 2001/14/ЕО. При необходимост управителите на инфраструктурата на няколко коридора за товарен превоз могат да съгласуват предварително установени международни влакови маршрути, осигуряващи капацитет на въпросните коридори за товарен превоз.

4. Тези предварително установени влакови маршрути първо се разпределят на товарните влакове, които пресичат най-малко една граница.

5. Ако е оправдано от нуждите на пазара и посочената в параграф 2 от настоящия член оценка, управителите на инфраструктурата определят съвместно резервния капацитет за международните товарни влакове, движещи се по коридорите за товарен превоз, като отчитат потребностите от капацитет на другите видове транспорт, включително пътническия транспорт, като в окончателните си работни разписания поддържат такива резерви, които да им дадат възможност за бърз и адекватен отговор на *ad hoc* заявления за капацитет, посочени в член 23 от Директива 2001/14/ЕО. Този резервен капацитет се запазва за срока преди началото на графика както е решено от управителния съвет. Този срок не надвишава 60 дни.

▼B

6. Управителният съвет насърчава координирането на правилата за приоритет, свързани с разпределянето на капацитет в коридора за товарен превоз.

7. Управителите на инфраструктурата могат да включват в своите условия за използване такса за влаковите маршрути, които са били разпределени, но в крайна сметка не се използват. Тази такса се определя на равнище, което е подходящо, има възпиращо действие и е ефективно.

8. С изключение на случаите на непреодолима сила, включително спешни и непредвидени работи от критично значение за безопасността, определеният в съответствие с настоящия член влаков маршрут за товарен превоз не може да бъде отменен помалко от два месеца преди началото на графика, определен за него в работното разписание, ако съответният кандидат не даде съгласието си за отменянето. В такъв случай съответният управител на инфраструктура се стреми да предложи на кандидата влаков маршрут с равностойно качество и надеждност, който кандидатът има право да приеме или отхвърли. Настоящата разпоредба не засяга права, които кандидатът може да има съгласно споразумение, посочено в член 19, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО. Във всички случаи кандидатът може да отнесе въпроса до регулаторния орган, посочен в член 20 от настоящия регламент.

9. Управителният съвет на коридора за товарен превоз и посочената в член 8, параграф 7 консултативна група установяват процедури за осигуряване на възможно най-добра координация на разпределянето на капацитета между управителите на инфраструктурата както по отношение на посочените в член 13, параграф 1 заявления, така и по отношение на заявления, получени от съответните управители на инфраструктурата. Взема се под внимание и достъпът до терминалите.

10. Позоваването на управителите на инфраструктурата в параграфи 4 и 9 от настоящия член се отнася, ако е целесъобразно, и до разпределящите органи, посочени в член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО.

Член 15

Одобрени кандидати

Независимо от член 16, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО, кандидатите, различни от железопътни предприятия или международни обединения на железопътни предприятия, като например изпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, могат да поискат предварително установените международни влакови маршрути, посочени в член 14, параграф 3, и резервния капацитет, посочен в член 14, параграф 5. За да използват такъв влаков маршрут за превоз на товари по коридора за товарен превоз, тези кандидати определят железопътно предприятие да сключи споразумение с управителя на инфраструктурата в съответствие с член 10, параграф 5 от Директива 91/440/ЕИО.

Член 16

Управление на трафика

1. Управителният съвет на коридора за товарен превоз установява процедури за координиране на управлението на трафика по протежението на коридора. Управителните съвети на свързани коридори за товарен превоз установяват процедури за координиране на трафика по протежение на такива коридори за товарен превоз.

▼B

2. Управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз и посочената в член 8, параграф 7 консултативна група установяват процедури за осигуряване на възможно най-добра координация между експлоатацията на железопътната инфраструктура и тази на терминалите.

Член 17

Управление на трафика случаи на нарушение на движението

1. Управителният съвет приема общи цели за точност и/или насоки за управление на трафика, в случай че движението на влаковете по коридора за товарен превоз бъде нарушено.

2. Всеки съответен управител на инфраструктура изготвя правила за приоритет при управление на различните видове превози в частта от коридора за товарен превоз, за която отговаря, в съответствие с насоките, посочени в параграф 1 от настоящия член. Тези правила за приоритет се публикуват в референтния документ за мрежата, посочен в член 3 от Директива 2001/14/ЕО.

3. Принципите за съставяне на правилата за приоритет предвиждат като минимално изискване, доколкото е възможно, да не се променя влаков маршрут, определен за товарни влакове в съответствие с член 14, параграфи 3 и 4, който съответства на техния график в работното разписание. Принципите за съставяне на правилата за приоритет имат за цел да се сведе до минимум общото време за възстановяване на мрежата по отношение на нуждите на всички видове транспорт. За тази цел управителите на инфраструктурата могат да координират управлението на различните видове превози по няколко коридора за товарен превоз.

Член 18

Информация за условията на използване на коридора за товарен превоз

Управителният съвет изготвя, актуализира редовно и публикува документ, в който се съдържат:

а) цялата информация от референтния документ за вътрешните мрежи относно коридора за товарен превоз, изготвен в съответствие с предвидената в член 3 от Директива 2001/14/ЕО процедура;

б) списъкът и характеристиките на терминалите, и по-специално информация за реда и условията за достъп до терминалите;

в) информацията за процедурите, посочени в членове 13—17 от настоящия регламент; и

г) планът за изграждане.

Член 19

Качество на обслужването по коридора за товарен превоз

1. Управителният съвет на коридора за товарен превоз насърчава съвместимостта между отчитащите функционирането схеми по протежението на коридора за товарен превоз, посочени в член 11 от Директива 2001/14/ЕО.

▼B

2. Управителният съвет наблюдава извършването на услугите за железопътен товарен превоз по коридора за товарен превоз и веднъж годишно публикува резултатите от наблюдението.

3. Управителният съвет организира проучване на мнението на ползвателите на коридора за товарен превоз и публикува резултатите от него веднъж годишно.

Член 20

Регулаторни органи

1. Регулаторните органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, си сътрудничат при наблюдението на конкуренцията по коридора за товарен превоз. По-специално, те осигуряват недискриминационен достъп до коридора и изпълняват ролята на органи, пред които може да се подаде жалба съгласно предвиденото по член 30, параграф 2 от посочената директива. Те обменят необходимата информация, получена от управителите на инфраструктурата и други заинтересовани страни.

2. С цел насърчаване на свободната и лоялна конкуренция в рамките на коридорите за товарен превоз държавите-членки полагат усилия за създаването на сравнимо равнище на регулиране. Регулаторните органи са лесно достъпни за участниците на пазара и могат да вземат решенията си независимо и по ефикасен начин.

3. При жалба, подадена до регулаторен орган от страна на кандидат във връзка с международните услуги за железопътен товарен превоз, или разследване, извършвано служебно от даден регулаторен орган, преди да вземе решение съответният регулаторен орган се консултира с регулаторните органи на всички останали държави-членки, през чиято територия преминава съответният международен влаков маршрут за товарен превоз, и иска от тях цялата необходима информация.

4. Регулаторните органи, с които се провежда консултация съгласно параграф 3, предоставят на съответния регулаторен орган цялата информация, която самите те имат право да изискват в съответствие с националното си законодателство. Тази информация може да се използва само за целите на разглеждането на жалбата или за целите на разследването, посочени в параграф 3.

5. Регулаторният орган, до който е отправена жалбата или който служебно е започнал разследване, предава относимата информация на компетентния регулаторен орган, който от своя страна взема мерки спрямо съответните страни.

6. Приобщените представители на управителите на инфраструктурата, посочени в член 15, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО, осигуряват без отлагане предоставянето на цялата информация, необходима за целите на разглеждането на жалбата или за целите на разследването, посочени в параграф 3 от настоящия член, която е поискана от регулаторния орган на държавата-членка, на чиято територия е установен приобщеният представител. Въпросният регулаторен орган има право да предава такава информация за съответния международен влаков маршрут на регулаторните органи, посочени в параграф 3 от настоящия член.

▼B

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 21

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 11а от Директива 91/440/ЕИО.

2. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

3. При позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

Член 22

Наблюдение на изпълнението

На всеки две години от създаването на даден коридор за товарен превоз изпълнителният съвет, посочен в член 8, параграф 1, представя на Комисията резултатите от изпълнението на плана за изглаждане на съответния коридор. Комисията ги анализира и информира за този анализ посочения в член 21 комитет.

Член 23

Доклад

Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент. Тя представя на Европейския парламент и на Съвета първия си доклад до 10 ноември 2015 г., и на всеки три години след това.

Член 24

Преходни мерки

Настоящият регламент не се прилага за Република Кипър и Малта, докато на териториите им няма създадени железопътни системи.

Член 25

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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

▼**M1**

ПРИЛОЖЕНИЕ

СПИСЪК НА ПЪРВОНАЧАЛНИТЕ КОРИДОРИ ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

	Държави членки	Основни маршрути ([1])	Създаване на коридори за товарен превоз:
„Рейнско-Алпийски“	NL, BE, DE, IT	Зеебруге-Антверпен/Амстердам/Влисинген (+)/ Ротердам-Дуисбург-[Базел]-Милано-Генуа	До 10 ноември 2013 г.
„Северно-морско-Средиземноморски“	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Глазгоу (*)/Единбург (*)/Саутхамптън (*)/ Филикстоу (*)-Лондон (+)/Дюнкерк (+)/Лил (+)/Лиеж (+)/ Париж (+)/Амстердам (+)-Ротердам-Зеебруге (+)/ Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базел]-Марсилия (+)	До 10 ноември 2013 г.
„Скандинавско-Средиземноморски“	SE, DK, DE, AT, IT	Стокхолм/[Осло] (+)/Трелебори (+)-Малмьо-Копенхаген-Хамбург-Инсбрук-Верона-Специя (+)/Ливорно (+)/ Анкона (+)/Таранто (+)/Аугуста (+)/ Палермо	До 10 ноември 2015 г.
„Атлантически“	PT, ES, FR, DE (+)	Синеш-Лисабон/Леиксоеш — Мадрид-Медина дел Кампо/ Билбао/Сан Себастиан-Ирун-Бордо-Париж/Хавър/Мец – Страсбург (+)/ Манхайм (+) Синеш-Елваш/Алхесирас	До 10 ноември 2013 г.
„Балтийско-Адриатически“	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Швиноуйшче (+)/Гдиня-Катовице-Острава/Жилина-Братислава/Виена/Клагенфурт-Удине-Венеция/Триест/ Болоня/Равена Грац-Марибор-Любляна-Копер/Триест	До 10 ноември 2015 г.
„Средиземноморски“	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Алмерия-Валенсия/Алхесирас/Мадрид-Сарагоса/ Барселона-Марсилия-Лион-Торино-Милано-Верона-Падуа/Венеция-Триест/Копер-Любляна-Будапеща Любляна (+)/Риека (+)-Загреб (+)-Будапеща-Захон (унгарско-украинската грани;а)	До 10 ноември 2013 г.
„Ориент/ Източно-Средиземноморски“	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Букурещ-Констанца Бремерхафен (*)/Вилхелмсхафен (*)/Росток (*)/ Хамбург (*)-Прага-Виена/Братислава-Будапеща — Видин-София-Бургас (*)/Свиленград (*) (българо-турската граница)/ Драготин-Солун-Атина-Патра (*)	До 10 ноември 2013 г.

▼**M1**

	Държави членки	Основни маршрути ([1])	Създаване на коридори за товарен превоз:
„Северно-морско-Балтийски“ ([°])	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Вилхелмсхафен ([+])/Бремерхафен/Хамбург ([+])/ Амстердам ([+])/Ротердам/Антверпен-Аахен/Берлин-Варшава-Тереспол (полско-беларуската граница)/ Каунас-Рига (*)-Талин (*)	До 10 ноември 2015 г.
„Рейнско-Дунавски“ ([‡])	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Страсбург-Манхайм-Франкфурт-Нюрнберг-Велс Страсбург-Щутгарт-Мюнхен-Залцбург-Велс-Виена-Братислава-Будапеща-Арад-Брашов/Крайова-Букурещ-Констанца Черна над Тисоу (словашко-украинската граница)-Кошице-Жилина-Горни Лидеч-Прага-Мюнхен/ Нюрнберг	До 10 ноември 2020 г.

([1]) „/“ означава алтернативни маршрути. В съответствие с насоките за TEN-T атлантическите и средиземноморските коридори в бъдеще следва да бъдат допълнени с оста за товарен превоз Синеш/Алхесирас-Мадрид-Париж, която пресича Централните Пиренеи посредством нисковисочинен тунел.

([+]) Маршрутите, отбелязани с [+], се включват в съответните коридори най-късно 3 години след датата на създаване, посочена в таблицата. Съществуващите структури, посочени в член 8 и член 13, параграф 1 от настоящия регламент, се адаптират към включването на други държави членки и управители на инфраструктури в съответните коридори. Тези нови участия се базират на пазарни проучвания и вземат под внимание съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент.

(*) Маршрутите, отбелязани с *, се включват в съответните коридори най-късно 5 години след датата на създаване, посочена в таблицата. Съществуващите структури, посочени в член 8 и член 13, параграф 1 от настоящия регламент, се адаптират към включването на други държави членки и управители на инфраструктури в съответните коридори. Тези нови участия се базират на пазарни проучвания и вземат под внимание съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент.

([°]) До изграждането на балтийска железопътна линия с номинално междурелсие от 1435 mm, спецификите на различните номинални междурелсия се вземат предвид при създаването и експлоатацията на този коридор.

([‡]) Създаването на този коридор се базира на пазарни проучвания и взема предвид съществуващия пътнически и товарен транспорт в съответствие с член 14, параграф 3 от настоящия регламент. Участъкът „Черна над Тисоу (словашко-украинската граница)-Кошице-Жилина-Горни Лидеч-Прага“ трябва да бъде създаден до 10 ноември 2013 г.