

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 11.12.2008
COM(2008) 852 окончателен

2008/0247 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен железопътен
товарен превоз**

{SEC(2008) 3028}

{SEC(2008) 3029}

(представена от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ВЪВ ВРЪЗКА С РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

1.1. Изграждане на дълготрайна транспортна система: цел от първостепенно значение за Общността

Необходимостта Общността да съблюдава ангажиментите си за намаляване на емисиите на парникови газове и за усъвършенстване на екологосъобразността на икономиката си, както и все по-осезаемите ограничения по отношение на енергийните ресурси, са важни елементи на нейната транспортна политика.

По този начин Общността възнамерява в услуга на гражданите и предприятията си да изгради възможно най-незамърсяващата и ефикасна транспортна система. За постигането на набелязаната цел, Комисията предложи в междинния преглед на Бялата книга за транспорта¹ усилията да се съсредоточат върху т.нар. „интегриран подход”, който представлява оптимално използване на различните видове транспорт поотделно и в съчетание един с друг.

Това развитие се основава предимно на изграждането на реално функциониращ европейски вътрешен пазар на видовете транспорт. Въздушният и пътният транспорт вече осъществиха многостранен напредък в тази област. От друга страна, на железопътния транспорт му предстои да измине в това отношение дълъг път.

1.2. Предизвикателствата пред железопътния транспорт

Пазарът на услугите за железопътен товарен превоз беше либерализиран от 1 януари 2007 г. Историческите оператори се реструктурираха или са в процес на реструктуриране. Появиха се и нови участници. В редица държави-членки качеството на предоставяните на операторите услуги от страна на управителите на инфраструктура е ниско и е необходимо да се подобри. От друга страна, търсенето на железопътен транспорт би могло значително да се увеличи следващите години в много региони на ЕС.

Фактически, пазарът на железопътния товарен превоз, от който международните услуги съставляват половината, не може да се развива безпрепятствено, ако железопътната инфраструктура не предоставя на операторите на железопътен товарен превоз по-добро обслужване. За тази цел е необходимо да бъдат преодолені няколко трудности: значително по-малко внимание, отделяно на железопътния товарен превоз, спрямо отделяното на пътническите влакове, както по отношение на избора за капиталовложения, така и във връзка с управлението на капацитета и трафика – което в повечето държави-членки се отразява изключително неблагоприятно върху превозваните по релсите стоки; управителите на инфраструктура в национален мащаб действат все още твърде некоординирано, връзките между железопътната инфраструктура и останалите видове транспорт са все още или недостатъчно ефикасни, или ограничени.

¹ COM(2006) 314 окончателен от 22.6.2006 г.

Управителите на инфраструктура трябва, следователно, да си сътрудничат повече. Регулирането на движението на пътническите и товарните влакове трябва да бъде решено по друг начин, поне по важните за товарния превоз оси. Би могло накрая да се отбележи и че предоставянето на операторите на достатъчен брой интегрирани (интермодални) инсталации с възможност да предоставят качествени услуги представлява изключително съществен фактор за развитието на комбинирания превоз, който е стратегически сегмент от съвременния пазар на железопътния товарен превоз.

Без това железопътният товарен превоз няма да може да се развива безпрепятствено и да допринесе с пълния си потенциал за изграждането на интегрирани връзки в Европа.

2. ПОДОБРЯВАНЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ПРЕДОСТАВЯНОТО НА ОПЕРАТОРИТЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТОВАРЕН ПРЕВОЗ ОБСЛУЖВАНЕ ОТ СТРАНА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА В РАМКИТЕ НА ОПРЕДЕЛЕНА МРЕЖА

2.1. Предприетите мерки

През последните години, както на общностно, така и на национално равнище, бяха предприети редица инициативи за увеличаване на качеството на предоставяното обслужване от страна на управителите на инфраструктура. Инвестициите продължават да се рационализират, все повече се използват нови технологии и се приемат все по-комплексни правила за инфраструктурно управление.

На европейско равнище в частност, последователните пакети от мерки за железопътния транспорт позволиха да започне модернизирването на железопътните предприятия на държавите-членки и интегрирането на националните системи. Директивите, съставляващи първия, втория и третия пакет, със съдържащите се в тях разпоредби относно достъпа до инфраструктурата и цените във връзка с този достъп, относно управлението на нейния капацитет и на движението, както и относно сигурността на железопътния транспорт и постигането на оперативна съвместимост, представляват европейска законодателна и политическа рамка за модернизирването на железопътно-транспортния сектор.

В допълнение към това, програмата на трансевропейската транспортна мрежа, изграждането и разгръщането на европейската система за железопътна сигнализация (ERTMS) и техническите изисквания във връзка с прилагането на електронния обмен на данни (TAF TSI) в областта на железопътния товарен превоз допринасят за развитието на оперативната съвместимост и по-доброто интегрирано управление на железопътната инфраструктура в Европа. В рамките на разгръщането на ERTMS например бяха определени международни коридори за железопътния транспорт. Създаването им води до активно сътрудничество между заетите с управлението на инфраструктурата предприятия. Последните поеха също така инициативата да се обединят в организация, наречена „RailNetEurope”, която предоставя някои услуги на операторите на международен товарен превоз и насърчава сътрудничеството между заетите с управлението на инфраструктурата предприятия в областта на управление на капацитета.

2.2. Нерешени проблеми

Всички тези инициативи допринасят за подобряването на управлението на инфраструктурите. Те трябва да бъдат засилени, а темпото им – ускорено, за да може необходимият за интегрирането на железопътния транспорт и развитието на железопътния товарен превоз напредък да се превърне в реалност. Това на първо място означава да се подобри или засили:

- сътрудничеството между управителите на инфраструктура за премахването на граничните ограничения пред железопътния товарен превоз и оптимизирането в международен план, на първо време по най-подходящите оси, на техните инвестиции и управлението на капацитетите;
- развитието и управлението на интегрирани (интермодални) терминали, обслужващи железопътния транспорт;
- качеството и надеждността на инфраструктурния капацитет, определен за железопътния товарен превоз.

В рамките на вече създадените коридори в рамките на ERTMS, сътрудничеството между държавите-членки и заетите с управлението на инфраструктурата предприятия касае предимно инвестициите, като интензивността му е с голяма амплитуда в зависимост от отделните коридори. Освен това, до този момент изграждането на по-добро равновесие при експлоатацията на железопътната мрежа от страна на различните видове транспорт не е било обект на значимо действие въпреки първостепенното му значение за усъвършенстването на качеството на железопътно-транспортните услуги в Европа (вж. Съобщение COM(2008) 536 за качеството на железопътно-транспортните услуги).

3. НЕОБХОДИМОСТ ОТ НОВИ ИНИЦИАТИВИ

3.1. Пазарните участници желаят по този въпрос действие на общностно равнище

В съобщението си от 18 октомври 2007 година „Към европейска железопътна мрежа, приоритетно ориентирана към товарните превози”, Комисията пое задължението да представи през 2008 г. предложения за координираното създаване на международни железопътни коридори, приоритетно ориентирани към товарните превози. Този вариант беше предпочетен пред създаването на железопътни коридори за товарния превоз, което беше сметнено за прекомерно мащабно, твърде скъпоструващо и с продължителен период на осъществяване. В резултат на този ангажимент, Комисията проведе широкообхватно допитване до всички заинтересовани страни.

На първо време, около петнадесет експерти от сектора заедно със службите на Комисията установиха точно проблемите на железопътния товарен превоз във връзка с инфраструктурата, както и насоките за напредък. Заключениеята на тази група, представени в доклад с изброяване на препоръките за всеки сектор на политика, образуваха главната работна основа на настоящото предложение.

На един втори етап беше лансирано обществено допитване. То даде възможност на редица заинтересовани страни (държави-членки, железопътни оператори, управители

на инфраструктура, индустриалци, асоциации, товародатели) да изразят становището си по предложенията на Комисията.

Основното заключение от тези две действия беше, че създаването в обозримо бъдеще на международни коридори за конкурентоспособен железопътен товарен превоз би спомогнало значително за увеличаване на конкурентоспособността на железопътно-транспортния сектор.

От своя страна, Съветът на министрите от 7 и 8 април 2008 г. прикани Комисията да „изготви мерки за довеждането до край на ефикасната операция за [международните] услуги, извършвани от товарни влакове, които пресичат повече от една мрежа, чрез засилване на сътрудничеството между управителите на инфраструктурите в областта на [използването] и инвестициите, и чрез идентифициране на тези трансгранични коридори [включително интегрираните участъци], по които следва да се [осигури ефективно движение] на [международните] товарни превози [по отношение на капацитета и планирането на инвестициите, както и по отношение на достъпността] на надеждни и достатъчни [влакови маршрути].” Европейският парламент, който прие доклад по този въпрос, Икономическият и социален комитет, както и Комитетът на регионите също изразиха желанието си работата по този въпрос да се придвижи възможно най-бързо.

3.2. Регламент относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз и придружаващи го инициативи

Предвид всички тези елементи, Комисията разгледа три варианта (да не предприема ново действие; да засили вече предприетите действия и при необходимост да лансира нови инициативи за политика; да предложи нови законодателни мерки) за създаване на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, съставен от международни коридори. Тя проведе анализ на качествено и количествено въздействие на тези варианти².

Според този анализ, с третия вариант постигнатият резултат би бил най-добър и биха се предоставили гаранции както за Общността, така и за държавите-членки, по отношение на общото участие за постигането на преследваната цел. Основната несигурност при този вариант е във връзка със срока за приемане и влизане в сила на новите законодателни мерки.

Тези заключения, необходимостта да се осъществи бърз напредък по интегрирането на националните мрежи на железопътна инфраструктура с оглед интеграцията на железопътния транспорт да се доближи до тази при другите видове транспорт, както и необходимостта за хармонизиране в тази връзка на правилата за управление на инфраструктурата по дължината на даден коридор за железопътен товарен превоз, доведоха Комисията до предложението към Европейския парламент и до Съвета за приемането на регламент относно създаването на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

Предложението за регламент на Комисията по-специално касае процедурите за избор на коридори и за управление на мрежата от тях, както и необходимите за коридорите

² Работен документ на службите на Комисията COM.

параметри. Тя се вписва като продължение на горепосочените инициативи и разпоредби като програмата на трансевропейската транспортна мрежа, коридорите в рамките на ERTMS и действащото общностно законодателство в областта на железопътния транспорт.

За да се отговори на необходимостта от бързо действие и да се насърчат и насочат предприетите действия, чиято цел съвпада с тази на настоящата инициатива, Комисията също така предлага да придружи предложението си за регламент с други инициативи. Тя ще насърчава сдружаването между държавите-членки за създаването на коридори и съвместното планиране на инвестициите. С оглед благоприятстването на обмена на добри практики и обсъждането на теми от взаимен интерес, тя редовно ще кани на общи срещи заетите с управлението на железопътната инфраструктура предприятия от ЕС.

Освен това, предприятият преглед на политиката на трансевропейската транспортна мрежа предоставя възможността настоящата инициатива да бъде съгласувана с нея, като бъдат разгледани важни синергични ефекти както за мерките, които предстои да бъдат приложени на практика, с оглед ориентирането им към увеличена ефективност при изграждането и използването на инфраструктурите от европейско значение, така и по отношение на инвестициите.

4. ОБЩИ ПРИНЦИПИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО ЗА РЕГЛАМЕНТ

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на субсидиарност. В него се съдържат разпоредби, които обхващат международното управление на железопътните инфраструктури и които не биха могли да бъдат осъществени от държавите-членки поотделно. То спазва и принципа на пропорционалност. Фактически, с него се определят общите за държавите-членки и заетите с управлението на железопътната инфраструктура предприятия цели и процедури. С настоящото предложение, освен това, се допълва действащото законодателство по отношение на железопътно-транспортния сектор, на което то всъщност се основава. С него тълкуването на законодателството се улеснява и по този начин се допринася за опростяването му, решено на общностно равнище.

Настоящото предложение е организирано в пет глави, като три от тях обхващат: идейния проект и управлението на европейската железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз; инвестициите в инфраструктура, терминали и оборудването им; управлението на коридорите за железопътен товарен превоз. Глава 1 обхваща общите, а глава 5 – заключителните разпоредби.

За всеки един коридор за железопътен товарен превоз, предложеният подход се основава на редовно провеждани анализ на пазара и допитване до клиентите, на съставянето на план за прилагане, съдържащ мерките, предназначени да отговорят на нуждите на тези клиенти и да осигурят спазването на разпоредбите на предложението за регламент. Управителите на инфраструктурата и терминалите са натоварени с осъществяването му при поддръжката и насърчаването от страна на участващите в изграждането на съответния коридор за железопътен товарен превоз държави-членки.

4.1. Относно оформянето и управлението на европейската железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз

В глава 2 на първо място се установяват задълженията за държавите-членки по отношение на създаването на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз и процедурата за избор на такива коридори. С тези разпоредби се гарантира, от една страна, качеството на предлаганите коридори, а от друга – съгласуваността между отделните предлагани коридори. В тях също така се предвижда държавите-членки, чието географско разположение не съдържа особености, които биха направили тази цел неприложима за тях, да участват в създаването на европейската железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

Предлаганият подход съдържа следните етапи: в законодателството се определя общо задължение за държавите-членки да създадат коридори за железопътен товарен превоз в рамките на трансевропейската транспортна мрежа; държавите-членки определят съвместно коридорите, които желаят да създадат; този избор се утвърждава на общностно равнище посредством комитологичната процедура след преглед на удачността на предлагания коридор и съгласуваността между всички предлагани коридори за железопътен товарен превоз.

В тази глава се съдържат и основните характеристики на управителния орган на всеки един коридор за железопътен товарен превоз. За определянето на тези основни характеристики, Комисията използва натрупания опит, по-специално в областта на коридорите в рамките на ERTMS и тези, създадени от RailNetEurope, откритите от експертната група елементи, както и резултатите от общественото допитване. Принципно се оказва, че привеждането в действие на международна структура, способна да насърчи сътрудничеството между държавите-членки и управителите на инфраструктура по дължината на даден коридор, е ключов елемент за успеха на начинанието.

4.2. Относно инвестициите

В глава 3 се уточняват задълженията, които трябва да бъдат съблюдавани при отделните коридори за железопътен товарен превоз по отношение на координирането и планирането на инвестициите, както и във връзка с усъвършенстването на оперативната съвместимост между обхванатите мрежи и капацитета на влаковете. Усъвършенстването на оперативната съвместимост ще позволи да се получат съществени ползи по отношение на времето за превоз, капацитета и производителността на железопътния товарен превоз. Увеличаването на капацитета на влаковете чрез удължаване например на максималната дължина на влаковете, които могат да се движат по целия коридор, ще позволи и ефективното усъвършенстване на производителността на железопътния товарен превоз.

В тази глава Комисията предлага и определянето на мрежа от стратегически терминали при всеки коридор. При всеки коридор за железопътен товарен превоз, добрата връзка с останалата част от мрежата и другите видове транспорт в морските пристанища или във вътрешността представлява основен елемент за успеха на тази инициатива. Всеки коридор трябва, следователно, да разполага с ефективна стратегия за развитието на терминалите и по-специално на интегрираните (интермодалните), както и за съгласуването на техния капацитет с нуждите на придвижваните по коридора товари.

4.3. Относно използването на коридор за железопътен товарен превоз

Глава 4 обхваща седем основни точки: разработване на оперативно съвместими процедури; усъвършенстване на координацията при управлението на движението, от една страна, между управителите на инфраструктура и от друга – между управителите на инфраструктура управители на терминали; подобряване на достъпа до различната инфраструктура и терминалите; благоприятно третиране на товарните влакове при разпределянето на влаковете маршрути и управлението на движението; постоянен контрол върху качеството на обслужването по даден коридор за железопътен товарен превоз; сътрудничество между регулиращите органи.

Подобряването на координацията при използването на коридора за железопътен товарен превоз би трябвало да позволи подобряването на ефективността на международния товарен превоз по този коридор при невисоки разходи. Това предполага например на кандидатите за даден влаков маршрут да се предоставя т.нар. „обслужване на едно гише“ за всяко заявление за влаков маршрут, обхващащ повече от една мрежа. Оценката на въздействието между впрочем показва, че една добра координация на използването на терминалите и на основната инфраструктура би позволила значителното подобряване на продуктивността на железопътния товарен превоз. Тя би благоприятствала по-специално намаляването на времето на чакане на влаковете за достъп до терминалите или от тях до основната инфраструктура.

Качеството на информацията за реда и условията на достъп до всички услуги, необходими за безпрепятственото движение на даден товарен влак ще позволи и недискриминационен достъп до всички услуги, предоставени от инфраструктурите на коридора за железопътен товарен превоз.

По отношение на баланса между товарните и пътническите влакове, целта е да се гарантира на първите качествени и надеждни влакови маршрути, които, когато са международни, са съставени от съгласувани помежду си национални маршрути. В тази глава се разглежда и въпроса за по-добро третиране на товарните влакове при управлението на движението. Тук предизвикателството е да се гарантира на железопътния товарен превоз надеждност и качество на предоставяното от страна на управителите на инфраструктура обслужване. Тези гаранции, с които обичайно железопътният товарен превоз не разполага, би трябвало да имат премерено въздействие върху ефикасността на пътническия трафик. Освен това, те не трябва да представляват твърде силно ограничение, с опасност да се отрази неблагоприятно на едно оптимизирано управление на инфраструктурата.

Всички гореописани мерки трябва да имат положителен ефект върху ефикасността на железопътния товарен превоз, като този ефект бъде премерен и редовно анализиран. Това е причината, поради която в глава 4 се постановява задължението за всеки коридор да бъдат определени показатели за резултатност, които да бъдат редовно актуализирани.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен железопътен
товарен превоз**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията³,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁶,

като имат предвид, че:

- (1) Като част от Лисабонската стратегия за растеж и заетост и Стратегията за устойчиво развитие на Общността, създаването на вътрешен железопътен пазар и в частност на вътрешен пазар на железопътния товарен превоз, е ключов елемент по пътя към постигането на устойчива мобилност.
- (2) Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност⁷ представлява важен етап в осъществяването на вътрешен железопътен пазар.
- (3) За да бъдат конкурентоспособни спрямо останалите видове транспорт, услугите за международен и вътрешен железопътен товарен превоз, либерализирани от 1 януари 2007 г., следва да се ползват с качествена железопътна инфраструктура, т.е. такава, която позволява предоставянето на услуги за товарен превоз при добри условия по отношение на търговската скорост и разписание на превоза,

³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁵ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁶ Становище на Европейския парламент от [...] г. и обща позиция на Съвета от [...] г.

⁷ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

както и с надеждна такава, което означава реално предоставяното от нея обслужване да съответства на договорните задължения, поети спрямо железопътните оператори.

- (4) На заседанията си на 7 и 8 април 2008 г. Съветът на министрите заключи, че е необходимо да бъде насърчено ефективното използване на инфраструктурите и при необходимост – да бъде усъвършенстван капацитетът на железопътната инфраструктура чрез мерки, взимани на общностно и национално равнище, главно посредством законодателни текстове.
- (5) В тази връзка създаването на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз при благоприятни условия, както и лесното преминаване от дадена национална към друг вид мрежа, би позволило подобряването на условията за използване на инфраструктурата.
- (6) За изграждането на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, предприетите инициативи в областта на железопътната инфраструктура сочат, че най-подходящото средство за удовлетворяване на конкретните потребности на един или повече ясно установени сегменти на пазара на железопътния товарен превоз е създаването на международни коридори.
- (7) Изграждането на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз следва да бъде извършено съгласувано с трансевропейската транспортна мрежа. За постигането на тази цел е необходимо двете мрежи да бъдат развивани координирано с акцент върху интегрирането на международните коридори за железопътния товарен превоз към съществуващата трансевропейска транспортна мрежа. Освен това е необходимо във връзка с тези коридори за товарен превоз да се установят на общностно равнище еднообразни правила. При необходимост създаването на тези коридори би могло да се ползва от финансова подкрепа в рамките на програмата „Трансевропейска транспортна мрежа”⁸.
- (8) В рамките на даден коридор за товарни превози е подходящо да се установи добра координация между държавите-членки и съответните управители на инфраструктура, да се даде достатъчен приоритет на движението на товарни влакове, да се изградят ефективни и задоволителни връзки с останалите видове транспорт, както и да се създадат подходящи условия за развитието на конкуренцията между доставчиците на железопътно-транспортни услуги на товари.
- (9) Създаването на коридор за товарни превози следва да се разгледа и одобри на общностно равнище според прозрачни и ясно определени процедура и критерии, които оставят на държавите-членки и управителите на инфраструктура достатъчна автономия при взимането на решения и управлението, така че да предприемат съобразени с конкретните си потребности мерки.

⁸ ОВ L 228, 23.9.1995 г., стр. 1, изменен с Регламент (ЕО) № 1655/1999 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 197, 29.7.1999 г., стр.1) и с Регламент (ЕО) № 807/2004 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 46).

- (10) За да се насърчи сътрудничеството между държавите-членки и управителите на инфраструктура, всеки коридор за товарни превози следва да бъде подкрепен от управителен орган, съставен от управителите на инфраструктура, които този коридор касае.
- (11) За да се отговори на потребностите на пазара, създаването на коридор за товарни превози следва да се представи под формата на план за прилагане, който да съдържа ясно установените действия за усъвършенстване на ефективността на железопътния товарен превоз и графика на прилагането им. Освен това, за да се гарантира, че планираните или вече приведени в изпълнение действия за създаването на коридор за товарни превози отговарят на потребностите или очакванията на всички негови ползватели, последните следва да бъдат редовно консултирани според ясно определени процедури.
- (12) 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 между държавите-членки и съответните управители на инфраструктура да бъдат координирани и планирани според логика, отговаряща на нуждите на коридора за товарен превоз. Графикът на изпълнението им следва да бъде публикуван, за да се осигури информираността на кандидатите с възможност да оперират по този коридор. Те следва да включват интервенционни проекти във връзка с изграждането на оперативно съвместими системи и увеличаването на капацитета на влаковете.
- (13) Поради същите причини, тежките работи по поддръжка, които често се отразяват значително на капацитета на железопътната инфраструктура, следва също да бъдат координирани на равнище железопътен товарен превоз, както и да бъдат обект на актуализирана публикация.
- (14) Развитието на железопътния товарен превоз в Общността се нуждае и от привеждането в действие на инфраструктури и системи за развитието на интегрирания (интермодалния) товарен превоз.
- (15) Съответните държави-членки и националните компетентни органи за безопасност по коридора за товарен превоз могат да сключат споразумения за взаимно признаване на подвижния състав и машинистите. Компетентните органи на съответните държави-членки за безопасност по коридора за товарен превоз следва да си сътрудничат за прилагането на тези споразумения.
- (16) За улесняването на инфраструктурния капацитет за международните услуги за железопътен товарен превоз е подходящо прилагането за всеки коридор за товарни превози на т.нар. „обслужване на едно гише”. За тази цел е подходящо да се използват текущите инициативи, по-специално предприетите от RailNetEurope – организация, чрез която управителите на инфраструктура се координират помежду си и която предоставя някои услуги на операторите на международен железопътен товарен превоз.
- (17) Предвид различния график на планиране на разписанието за различните видове транспорт е желателно да се внимава заявленията за инфраструктурен капацитет за товарен превоз да не бъдат неоправдано ограничавани от аналогични заявления за пътнически превоз, особено като се има предвид съответната им

социално-икономическа стойност. Таксата за използване на инфраструктурата следва да се образува в зависимост от качеството и надеждността на предоставения влаков маршрут.

- (18) При смущения в движението, влаковете, които превозват високо чувствителни към срока на превозване и към точността стоки, следва да се ползват с достатъчен приоритет.
- (19) За да се осигури развитието на конкуренцията между доставчиците на предназначени за железопътния товарен превоз услуги по коридора за товарен превоз, е желателно инфраструктурен капацитет да бъде искан и от предприятия, различни от железопътно-транспортните дружества и техните групирания.
- (20) За оптимизирането на управлението на коридора за товарен превоз и за осигуряването на безпрепятствено движение и ефективност на услугите за международен железопътен товарен превоз е необходимо да се осигури добра координация между органите за контрол на железопътното движение, разположени по различни мрежи на коридора за товарен превоз. С оглед осигуряването на по-добро използване на железопътните инфраструктури е необходимо тяхното управление, както и управлението на стратегическите терминали, разположени по коридора за товарен превоз, да бъде координирано.
- (21) За улесняване на достъпа до информацията за условията на използване на инфраструктурите на коридора за железопътен товарен превоз и осигуряване на недискриминационен достъп до тях е желателно на всички доставчици на услугите за международен железопътен товарен превоз да бъде предоставен референтен документ, в който да се съдържа тази информация.
- (22) С оглед обективното оценяване на ползите от действията за създаването на коридор за товарни превози и осигуряването на техен ефективен мониторинг е подходящо да се определят и редовно публикуват показатели за обслужването по коридора за товарни превози.
- (23) С оглед разпространяването на най-добрите практики и осигуряването на ефективен мониторинг на управлението на европейската железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз е желателно сътрудничеството между всички управители на инфраструктура в Общността да бъде засилено и подкрепено от Комисията.
- (24) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно създаването на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, съставен от коридори за товарен превоз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на своята цел.
- (25) По отношение на координирането на инвестициите, управлението на капацитетите и движението следва да бъдат установени справедливи правила, основани на сътрудничеството между управителите на инфраструктура, които

трябва да се стремят да предоставят на операторите на товарни превози качествено обслужване по даден международен железопътен коридор.

- (26) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат приети в съответствие с 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.
- (27) По специално на Комисията следва да се предостави правомощието да определи условията и критериите, необходими за прилагането на настоящия регламент. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент и да го допълнят чрез добавяне на нови несъществени елементи, те следва да се приемат в съответствие с процедура по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Член 1

Предмет и обхват

1. С настоящия регламент се установяват правилата за създаване и организиране на европейската железопътна мрежа с приоритет на товарните превози, съставена от международни железопътни коридори, предназначени с приоритет за товарните превози (оттук нататък наричани „коридори за железопътен товарен превоз”). С него също така се установяват правилата за избор и организация на коридорите за железопътен товарен превоз, както и съгласувани принципи за планирането на инвестициите, управлението на капацитетите и движението.
2. Настоящият регламент се прилага за използването на железопътната инфраструктура за вътрешни и международни железопътни услуги, с изключение на:
- а) самостоятелни местни и регионални мрежи за пътнически услуги по железопътна инфраструктура;
 - б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни пътнически услуги;
 - в) регионални мрежи, които се използват за извършването на регионални услуги за превоз на товари от едно железопътно предприятие, което е

извън обхвата на Директива 91/440/ЕИО⁹, докато друг кандидат не поиска капацитет по тази мрежа;

- г) железопътна инфраструктура – частна собственост, която се използва само от собственика на инфраструктурата за извършване на негови собствени товарни превози.

Член 2

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията от член 2 от Директива 2001/14/ЕО.
2. В допълнение към посочените в параграф 1 определения:
 - а) „коридор за железопътен товарен превоз” означава всички железопътни линии на територията на държавите-членки, а когато е приложимо – и на трети европейски държави, свързващи един или повече стратегически терминали с един или повече други стратегически терминали, съдържащи основна ос, алтернативни маршрути и свързващи ги релсови пътища, както и железопътни инфраструктури и тяхното оборудване в товарните терминали, разпределителните гари и гарите на образуване на композициите, както и релсови пътища за скачването към тях;
 - б) „план за изграждане” означава документът, в който се представя стратегията, действията и средствата, до чиято помощ заинтересованите страни възнамеряват да прибегнат, за да разгърнат в рамките на даден период необходимите и достатъчни за създаването на коридора за железопътен товарен превоз дейности;
 - в) „тежки работи по поддръжка” означава всяка интервенция или поправка на нужната за движението на влаковете по коридора за железопътен товарен превоз инфраструктура и нейното оборудване, при които се изисква да бъде запазен инфраструктурен капацитет в съответствие с член 28 от Директива 2001/14/ЕО;
 - г) „терминал” означава разположената по протежението на коридора за железопътен товарен превоз инсталация, специално пригодена или за товаренето на стоките на товарните влакове и/или разтоварването им от тях, както за и интегрирането на железопътните с пътните, морските, речните и въздушните товаро-транспортни услуги, или за образуването и промяната на товарните влакови композиции;
 - д) „стратегически терминал” означава терминалът на коридора за железопътен товарен превоз, достъпен за всички кандидати, чиято роля в товарния превоз по протежението на коридора за железопътен товарен превоз е значима;

⁹ ОВ L 237, 24. 8.1991 г., стр. 25.

- е) „обслужване на едно гише” означава общата инстанция, създадена от управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз предприятия, която позволява на кандидатите да заявят само на едно място и чрез само една операция влаков маршрут за пътуване, прехвърлящо поне една граница.

ГЛАВА II

ПРОЕКТИРАНЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА С ПРИОРИТЕТ НА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

Член 3

Избор на коридорите за железопътен товарен превоз

1. Коридорът за железопътен товарен превоз цели да позволи предоставянето на национални и международни товаро-транспортни услуги на територията на най-малко две държави-членки. Той има следните характеристики:
 - а) част е от трансевропейската транспортна мрежа;
 - б) позволява значително развитие на интензивността на железопътния товарен превоз;
 - в) икономическият му смисъл се основава на социо-икономически анализ; В него се включва въздействието върху елементите на транспортната система там, където предоставянето на инфраструктурен капацитет на коридора за железопътен товарен превоз се отразява в значителна степен на движението на товари и пътници. Той съдържа и анализ на основното отражение на външните разходи;
 - г) подкрепен е от план за изграждане.
2. Създаването или промяната на даден коридор за товарен превоз се предлага от заинтересованите държави-членки. За тази цел, те предоставят на Комисията предложение, изготвено заедно със заинтересованите управители на инфраструктура с отчитане на съдържащите се в приложението критерии.
3. Коридорите за железопътен товарен превоз се създават по следния ред:
 - а) най-късно една година след влизането в сила на настоящия регламент, всяка държава-членка, която има поне две сухоземни граници с други държави-членки, приема на своя територия поне едно предложение за коридор за железопътен товарен превоз;
 - б) най-късно три години след влизането в сила на настоящия регламент, всяка държава-членка приема на своя територия поне:
 - і) един коридор за железопътен товарен превоз,

- ii) два коридора за железопътен товарен превоз, ако годишният товарен превоз в дадената държава-членка се равнява на или надхвърля 30 млрд. тонкилометри,
 - iii) три коридора за железопътен товарен превоз, ако годишният товарен превоз в дадената държава-членка се равнява на или надхвърля 70 млрд. тонкилометри,
4. Комисията разглежда предложенията за посочените в параграф 2, коридори за железопътен товарен превоз и, в съответствие с регулаторната процедура, посочена в член 18, параграф 3, приема решение за първа съвкупност от коридори за железопътен товарен превоз най-късно една година след влизането в сила на настоящия регламент. При това разглеждане се взимат предвид съдържащите се в приложението критерии.
 5. Коридорът за железопътен товарен превоз може да включва елементи от железопътните системи на трети европейски държави. Когато е необходимо, тези елементи трябва да бъдат в съответствие с политиката на трансевропейската транспортна мрежа.
 6. Посочената в параграф 4 съвкупност от коридори за железопътен товарен превоз бива постепенно променяна и допълвана въз основа на предложенията за създаване или промяна на даден коридор за железопътен товарен превоз и след решение на Комисията, прието в съответствие с посочената в член 18, параграф 3 процедура по регулиране. Предложенията на държавите-членки се разглеждат, като се отчитат съдържащите се в приложението критерии.
 7. При възникнали проблеми между две държави-членки във връзка със създаването или промяната на даден коридор за железопътен товарен превоз с отражение върху разположената на тяхна територия железопътна инфраструктура, по искане от една от заинтересованите държави-членки Комисията се допитва до посочения в член 18 комитет. Становището на комитета се съобщава на заинтересованите държави-членки. Последните го взимат предвид в търсенето на решение.
 9. Мерките за адаптиране на приложението, които са с общо значение и визират изменението на несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 18, параграф 4.

Член 4

Управление на коридорите за железопътен товарен превоз

1. Държавите-членки, които даден коридор за железопътен товарен превоз касае, си сътрудничат за осигуряването на развитие на коридора за железопътен товарен превоз, което да е в съответствие с неговия план за изграждане. Те определят общите цели по отношение на коридора за железопътен товарен превоз и се уверяват, че тези цели са заложили в плана за изграждане.

2. За всеки коридор за железопътен товарен превоз, съответните управители на инфраструктура, както са определени в член 2 на Директива 2001/14/ЕО, създават управителен орган, натоварен с определянето, ръководенето на осъществяването и актуализирането на плана за изграждане за коридора за железопътен товарен превоз. Управителният орган редовно докладва за дейността си на съответните държави-членки, а при необходимост – на европейските координатори на приоритетните проекти на трансевропейската транспортна мрежа, посочени в член 17а от Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, в които се включва коридорът за железопътен товарен превоз.
3. Управителният орган е самостоятелно юридическо лице. Той може да бъде създаден като европейско обединение по икономически интереси по смисъла на Регламент (ЕИО) № 2137/85¹¹ и се ползва със статута на такова обединение.
4. Членовете на управителния орган посочват директора си, чийто мандат трае поне 3 години.
5. Създава се работна група, съставена от управителите и собствениците на посочените в член 9 стратегически за коридора за железопътен товарен превоз терминали. Тя може да излиза със становище по всяко предложение на управителния орган, което има пряко въздействие върху инвестициите и управлението на стратегическите терминали. Управителният орган не може да взема решение, което противоречи на такова становище.

Член 5

Мерки за изграждането на коридор за железопътен товарен превоз

1. Планът за изграждане, одобрен от управителния орган, съдържа:
 - а) описание на характеристиките на коридора за железопътен товарен превоз и графика за прилагане на необходимите за създаването му мерки;
 - б) основните елементи на посоченото в параграф 2 пазарно проучване;
 - в) целите на управителния орган по отношение на ефективността на коридора за железопътен товарен превоз, изразени, в съответствие с посочените в член 16 разпоредби, в качество на обслужването и капацитет на коридора;
 - г) посочената в параграф 4 от настоящия член програма за създаването и подобряването на ефективността на коридора за железопътен товарен превоз.
2. Планът за изграждане подлежи на редовно актуализиране въз основа на напредването при осъществяването на заложените в него мерки, развитието на пазара за железопътен товарен превоз по коридора за железопътен товарен

¹⁰ ОВ L 228, 9.9.1996 г.

¹¹ ОВ L 199, 31.7.1985 г., стр.1.

превоз и измерената, в съответствие с посочените в член 16, параграф 2 разпоредби, ефективност.

3. Провежда се пазарно проучване. В него се разглеждат установените и очакваните параметри на движението по коридора за железопътен товарен превоз и тези на свързаните с него елементи на транспортната система. Разглежда се също така развитието на различните типове движение, каквито са товарният и пътническият превоз. В проучването се съдържат основните елементи на посочения в член 3, буква в) социо-икономически анализ. То се актуализира веднъж годишно. Резултатите от него се използват за актуализирането на плана за изграждане на коридора за железопътен товарен превоз.
4. Изготвя се програма за създаването и подобряването на ефективността на коридора за железопътен товарен превоз. В нея в частност се включват общите цели, техническият избор и графикът на необходимите действия по железопътната инфраструктура и нейното оборудване с оглед прилагането на всички посочени в членове от 7 до 16 мерки.

Член 6

Допитване до кандидатите

1. С оглед едно подходящо участие на определените в член 2 от Директива 2001/14/ЕО кандидати, които биха използвали коридора за железопътен товарен превоз, управителният орган установява механизми за допитване.
2. Управителният орган се допитва до кандидатите за използване на коридора за железопътен товарен превоз преди приемането на плана за изграждане и при актуализирането му. При различия между управителния орган и кандидатите, последните имат възможност да се обърнат към Комисията, която, в съответствие с посочената в член 18, параграф 2 процедура, отнася въпроса пред посочения в член 18, параграф 1 комитет, допитвайки се до него.

ГЛАВА III

ИНВЕСТИЦИИ ПО КОРИДОРА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ

Член 7

Планиране на инвестициите

1. Управителният орган изготвя и одобрява:
 - а) общ план за дългосрочни инфраструктурни инвестиции по коридора за железопътен товарен превоз за поне 10-годишен период;
 - б) при необходимост – общ план за средносрочни (за поне 2-годишен период) инфраструктурни инвестиции по коридора за железопътен товарен превоз.

В инвестиционните планове се определя списъкът на планираните проекти за удължаването, обновяването или трансформирането на железопътната инфраструктура и нейното оборудване по протежението на коридора за железопътен товарен превоз, както и свързаните с това финансови потребности.

2. Инвестиционните планове, посочени в параграф 1, включват стратегия за разгръщането на интегрирани системи по коридора за железопътен товарен превоз, който удовлетворява основните изисквания и техническите спецификации за оперативна съвместимост, приложими към железопътните мрежи и определени в съответствие с Директива 2008/57/ЕО¹². Тази стратегия се основава на анализ на разходите и ползите от разгръщането на тези системи. Тя трябва да се съгласува с националните и европейски планове за разгръщането на интегрирани системи и по-специално с разгръщането на европейската система за железопътна сигнализация (ERTMS).
3. При необходимост, в инвестиционните планове се споменава планираното по програмата „Трансевропейска транспортна мрежа“ участие от страна на Общността, като се обосновава съгласуваността им със стратегията на програмата.
4. Инвестиционните планове, посочени в параграф 1, съдържат и стратегия за увеличаването на капацитета на товарните влакове, които могат да се движат по коридора за железопътен товарен превоз. Тя може да се основава на увеличаване, за влаковете, които се движат по коридора за железопътен товарен превоз, на разрешените дължина, габарити или осово натоварване.
5. Инвестиционните планове, посочени в параграф 1, се публикуват в посочения в член 15 документ и редовно се актуализират. Те са част от изграждането на коридора за железопътен товарен превоз.

Член 8

Тежки работи по поддръжка

Управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз координират поне веднъж годишно своето планиране на тежките работи по поддръжка на инфраструктурата и нейното оборудване.

Член 9

Стратегически терминали

1. По споразумение с посочената в член 4, параграф 5 работна група, управителният орган приема стратегия за развитието на стратегическите терминали за приспособяването им към нуждите на железопътните товари, превозвани по коридора за железопътен товарен превоз.

¹² ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

2. Управителният орган приема подходящите за осъществяването на тази стратегия мерки. Той редовно я преразглежда.

ГЛАВА IV

УПРАВЛЕНИЕ НА КОРИДОРА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

Член 10

Обслужване на едно гише за заявленията за международни влакови маршрути

1. Управителният орган въвежда обслужване на едно гише за заявленията за влакови маршрути за товарен влак, пресичащ поне една граница по протежението на коридора за железопътен товарен превоз.
2. Всяко заявление за влаков маршрут за товарен влак, пресичащ поне една граница или движещ се по различни мрежи по протежението на коридора за железопътен товарен превоз, се извършва посредством посоченото в параграф 1 обслужване на едно гише.
3. Съответните регулиращи органи, посочени в член 17 на настоящия регламент, отговарят за протичането на обслужването на едно гише в условията на прозрачност и недискриминация.

Член 11

Приоритетен товарен превоз

1. Управителният орган определя стандартни типове товарен превоз, валидни за целия коридор за железопътен товарен превоз. Поне един от тези класове (оттук нататък наричан „приоритетен товарен превоз“) обхваща стоките, които са много чувствителни към продължителността на превоза и които трябва, следователно, да се ползват с ефективно време за превоз и гарантирана точност.
2. Критериите за определяне на стандартните типове товарен превоз се приемат, когато е приложимо, в съответствие с процедурата за регулиране, посочена в член 18, параграф 3.

Член 12

Определяне на маршрути за товарните влакове

1. Чрез дерогация от член 20, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО, управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз запазват необходимия за движението на приоритетния товарен превоз капацитет за идната година на работно разписание преди годината на определяне на работното разписание, посочено в член 18 от Директива 2001/14/ЕО, и въз

основа на установения трафик на товарните превози и посоченото в член 5, параграф 1 проучване на пазара.

2. Управителите на инфраструктурата поддържат резервен капацитет в рамките на окончателното работно разписание, за да имат възможност да реагират бързо и по съответстващ начин на посочените в член 23 от Директива 2001/14/ЕО заявленията за капацитет *ad hoc*. Този капацитет трябва да бъде достатъчен, така че да бъдат удовлетворени заявленията за влакови маршрути, като се гарантира съответстваща степен на качество на предоставения влаков маршрут като времетраене на движението по маршрута и адаптирано към железопътния товарен превоз разписание.
4. Предоставените за товарните превози влакови маршрути могат да са с различно качество по отношение на времетраенето на движението по тях. В съответствие с членове 7 и 8 от Директива 2001/14/ЕО, таксата за използването на инфраструктурата за тези маршрути може да варира в зависимост от предлаганата степен на качество.
5. С изключение на настъпването на непреодолими обстоятелства, определеният за даден товарен превоз влаков маршрут не може да бъде отменен по-малко от 3 месеца преди работното му разписание, освен ако съответният кандидат не даде съгласието си за такова отменяне.
6. Управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз и посочената в член 4, параграф 5 работна група установяват процедури за осигуряването на оптимално разпределение на капацитета на железопътната инфраструктура и този на стратегическите терминали, посочени в член 9.

Член 13

Допустими кандидати

Чрез дерогация от член 16, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО, заявления за влакови маршрути за превоз на товари, обхващащи един или повече участъци от коридора за железопътен товарен превоз, могат да се подават и от други кандидати освен железопътните предприятия и техните международни групировки.

Член 14

Управление на движението

1. Управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз установяват и публикуват в посочения в член 3 и приложение I към Директива 2001/14/ЕО референтен документ за мрежата правила за приоритета на различните видове движение при смущения в движението по коридора за железопътен товарен превоз.
2. Посочените в параграф 1 правила за приоритета трябва да предвиждат като минимално изискване предоставеният маршрут на даден приоритетен товарен влак, който съблюдава първоначалните параметри на маршрута си, да не може

да бъде нито предоставян на друг влак, нито променян, освен ако първоначалният титуляр на маршрута не даде съгласието си за предоставянето му на друг влак или променянето му.

3. Управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз установяват процедури за координиране на управлението на движението по протежението на коридора за железопътен товарен превоз.
4. Управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз и посочената в член 4, параграф 5 работна група установяват процедури за осигуряването на оптимално координиране между използването на железопътната инфраструктура и това на стратегическите терминали, посочени в член 9.

Член 15

Информация за условията на използване на коридора за железопътен товарен превоз

Управителният орган изготвя и публикува документ, в който се съдържат:

- а) цялата информация от референтните документи за вътрешните мрежи, които касаят коридора за железопътен товарен превоз, изготвени в съответствие с предвидената в член 3 от Директива 2001/14/ЕО процедура;
- б) списъкът и характеристиките на стратегическите терминали, както и цялата информация за реда и условията за достъп до стратегическите терминали.

Член 16

Качество на обслужването по коридора за железопътен товарен превоз

1. Управителите на инфраструктурата на коридора за железопътен товарен превоз осигуряват съгласуваността между действащите по коридора за железопътен товарен превоз системи за подобряване на работата, както са посочени в член 11 от Директива 2001/14/ЕО.
2. За да се измерва качеството на обслужването и капацитета на услугите за международен и вътрешен железопътен товарен превоз по коридора за железопътен товарен превоз, управителният орган определя показатели за резултатност на коридора за железопътен товарен превоз и ги публикува поне веднъж годишно.
Където е приложимо, правилата на прилагане във връзка с тези показатели за резултатност, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 18, параграф 3.

Член 17

Регулиращи органи

1. Посочените в член 30 от Директива 2001/14/ЕО регулиращи органи, компетентни във връзка с коридора за железопътен товарен превоз, си сътрудничат при надзора на международните операции на управителите на инфраструктура и кандидатите по коридора за железопътен товарен превоз. Те се провеждат взаимни консултации и обменят информация. При необходимост те искат необходимата информация от управителите на инфраструктура на държавата-членка, за която са компетентни.
2. При оплакване от страна на даден кандидат във връзка с обслужването на международния железопътен превоз или при служебно разследване, съответният регулиращ орган се консултира с регулиращия орган на всяка друга държава-членка, на чиято територия минава съответният коридор за железопътен товарен превоз и иска необходимата информация преди да вземе решение. Останалите регулиращи органи предоставят цялата информация, която самите те имат право по силата на националното си законодателство да изискват. При необходимост, регулиращият орган, до който е отправено оплакването или който е започнал служебното разследване, прехвърля случая на компетентния регулиращ орган, който от своя страна да вземе мерки по отношение на заинтересованите страни.

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 18

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него. Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.
4. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1-4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него.

Член 19

Сътрудничество

Управителите на инфраструктурата си сътрудничат за прилагането на настоящия регламент. Те обменят информация за добрите си практики за координирането им на

цялата територия на Общността. Комисията ги подкрепя в тази им дейност. За тази цел от управителите на инфраструктурата тя създава работна група, която председателства.

Член 20

Дерогация

При необходимост дадена държава-членка може да се ползва с дерогация от разпоредбите на настоящия регламент. За тази цел, тя адресира до Комисията мотивирано искане за дерогация. Комисията приема решение по това искане в съответствие с посочената в член 18, параграф 2 консултативна процедура при отчитане на географското разположение и развитието на услугите за железопътен товарен превоз в подалата искането за дерогация държава-членка.

Член 21

Контрол на изпълнението

Съответните държави-членки предоставят на Комисията веднъж на всеки 2 години от създаването на коридора за железопътен товарен превоз документация, в която се съдържат резултатите от посоченото в член 4, параграф 1 сътрудничество между тях. Комисията я анализира и информира за нея посочения в член 18 комитет.

Член 22

Докладване

Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент. Тя предоставя на Европейския парламент и на Съвета първия доклад в срок от пет години от влизането в сила на настоящия регламент, а след това докладва на всеки три години.

Член 23

Преразглеждане

Ако, в случай че в съответствие с предвиденото в член 18, параграф 3 от Решение 1692/96/ЕО насоките за трансевропейската транспортна мрежа бъдат преразгледани, Комисията заключи, че е подходящо да адаптира настоящия регламент към тези насоки, тя представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на настоящия регламент.

Член 24

Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

Критерии за оценка на предложенията за създаване на коридор за железопътен товарен превоз

Изборът на коридори, посочен в член 3, както и модернизирането на железопътната мрежа за конкурентоспособен железопътен товарен превоз, се извършва според следните критерии:

- а) наличието на писмо за намерение от страна на съответните държави-членки, в което се потвърждава желанието им да създадат коридор за железопътен товарен превоз;
- б) коридорът за железопътен товарен превоз трябва да бъде част от трансевропейската транспортна мрежа;
- в) когато маршрутът на коридора за железопътен товарен превоз съвпада с участък (или част от него) от един или повече приоритетни проекта на трансевропейската транспортна мрежа¹³, участъкът се включва в коридора за железопътен товарен превоз, освен ако не е предназначен за услугата пътнически превоз;
- г) коридорът за железопътен товарен превоз, чието създаване е предложено, пресича територията на поне три държави-членки или, ако разстоянието между железопътнио-транспортните възли, които предложеният коридор обслужва, надхвърля 500 км, – на поне две държави-членки;
- д) икономическата целесъобразност и социо-икономическите ползи от коридора за железопътен товарен превоз;
- е) съгласуваността между всички коридори за железопътен товарен превоз, предложени от държавите-членки за изграждането на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- ж) съгласуваността със съществуващите европейски железопътни мрежи като коридорите в рамките на ERTMS и тези, определени от RailNetEurope;
- з) наличието на добри връзки за кореспонденция с другите видове транспорт, по-специално благодарение на адекватна мрежа от стратегически терминали, включително в морските пристанища и във вътрешността;
- и) предложеният подход за прилагане на посочените в членове от 4 до 16 разпоредби.

¹³ Посочени в приложение III към Решение 1692/96/ЕО.

ПРАВЕН ФИНАНСОВ РАЗЧЕТ

1. **НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:**

Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно създаването на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

2. **УД/БД РАМКА**

Обхванати области на политика и свързани с тях дейности:

Дял 06: Енергетика и транспорт

Дейност: „Вътрешен, въздушен и морски транспорт” (Глава 06 02)

Цел: „Осигуряване изграждането на вътрешния пазар в областта на транспортните услуги”

3. **БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ**

3.1. **Бюджетни редове (оперативни редове и свързаните с тях редове за техническа и административна помощ – предишни редове Б.А), включително техните наименования:**

Няма

3.2. **Продължителност на дейността и на финансовото въздействие**

Принципно разпоредбите на предложението не са ограничени във времето. Тяхното прилагане може да бъде осъществено в рамките на два периода: 2010 г. (влизане в сила на регламента) - 2013 г. (краен срок за утвърждаване на предложенията на държавите-членки за създаването на коридори за железопътен товарен превоз); след 2013 г. Настоящият разчет обхваща периода 2009—2013 г. и 2014—2015 г., години, за които финансовото въздействие може да бъде повторено следващите години.

3.3. **Бюджетни характеристики**

Бюджетен ред	Вид разход		Нов	Участие на ЕАСТ	Участие на страни кандидатки	Функция във финансовата перспектива
	Незадължителен	ЕБК ¹⁴	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ
	Незадължителен	Многогодишни	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

¹⁴ Едногодишни бюджетни кредити.

		бюджет ни кредит и				
--	--	-----------------------------	--	--	--	--

4. ОБОБЩЕНИЕ НА СРЕДСТВАТА

4.1. Финансови средства

4.1.1. Обобщение на бюджетните кредити за поети задължения (БКПЗ) и бюджетните кредити за плащания (БКП)

в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Вид разход	Раздел №		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Общо
------------	----------	--	------	------	------	------	------	------	------

Оперативни разходи¹⁵

Бюджетни кредити за поети задължения (БКПЗ)	8.1.	а							
Бюджетни кредити за плащания (БКП)		б							

Административни разходи, включени в референтната сума¹⁶

Техническа и административна помощ (ЕБК)	8.2.4.	в							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

ОБЩО РЕФЕРЕНТНА СУМА

Бюджетни кредити за поети задължения		а+в							
Бюджетни кредити за плащания		б+в							

Административни разходи, които не са включени в референтната сума¹⁷

Човешки ресурси и свързани с тях разходи (ЕБК)	8.2.5.	г	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Административни разходи (без човешките ресурси и свързаните с тях разходи), изключени от референтната сума (ЕБК)	8.2.6.	д	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

Обща индикативна стойност на дейността

ОБЩО БКПЗ, включително разходи за човешки ресурси		а+в +г+ д	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
ОБЩО БКП, включително разходи за човешки ресурси		б+в +г+ д	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

¹⁵ Разходи, които не спадат към глава хх 01 на съответния дял хх.

¹⁶ Разходи, които спадат към статия хх 01 04 на дял хх.

¹⁷ Разходи, които спадат към глава хх 01, без статии хх 01 04 и хх 01 05.

Подробности за съфинансирането

Ако предложението включва съфинансиране от държави-членки или от други структури (моля, посочете кои), в таблицата по-долу трябва да бъде представена очакваната степен на това съфинансиране (могат да бъдат прибавени допълнителни редове, ако се предвижда съфинансиране от различни структури):

в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Орган за съфинансиране		Година n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 и следващи	Общо
.....	e							
ОБЩО БКПЗ, включително съфинансиране	a+v +г+ д+e							

4.1.2. Съвместимост с финансовото планиране

- Предложението е съвместимо със съществуващото финансово планиране.
- Предложението налага повторно планиране на съответната функция във финансовата перспектива.
- Предложението може да наложи прилагане на разпоредбите на Междунституционалното споразумение¹⁸ (във връзка с инструмента за гъвкавост или с преразглеждане на финансовата перспектива).

4.1.3. Финансово въздействие върху приходната част

- Предложението няма финансово въздействие върху приходите
- Предложението има финансово въздействие – ефектът му върху приходите е следният:

в млн. EUR (до един знак след десетичната запетая)

		Преди действието [Година n-1]	Състояние след действието					
Бюджетен ред	Приходи		[Година n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	а) Приходи в абсолютна стойност							
	б) Изменение на приходите	Δ						

¹⁸ Вж. точки 19 и 24 от Междунституционалното споразумение.

¹⁹ Да се добавят допълнителни колони, ако продължителността на действието надхвърля 6 години.

4.2. Човешки ресурси на ПРВЕ (включително длъжностни лица, срочно наети и външни служители) — вж. подробности в точка 8.2.1.

Годишни потребности	2010 го дина	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 и следв ащи
Общо човешки ресурси	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

5. ХАРАКТЕРИСТИКА И ЦЕЛИ

5.1. Необходими резултати в краткосрочен или дългосрочен план

Оценка на предложенията за създаване на коридори за товарен превоз и проверка на прилагането на разпоредбите на предложението.

5.2. Добавена стойност от участието на Общността, съответствие на предложението с други финансови инструменти и възможно полезно взаимодействие

Развитието на железопътния товарен превоз предполага на операторите да бъдат предоставени качествени и надеждни инфраструктури, управлявани при необходимост според международната логика. За справянето с това предизвикателство изпъква необходимостта от действие на общностно равнище за подобряване и регулиране на сътрудничеството между националните управители на инфраструктура и в по-широк план – за управлението на инфраструктурите.

Прилагането на предложението би трябвало да спомогне и за оптимално използване на трансевропейската транспортна мрежа, както и за по-голяма ефективност на посочената програма „Трансевропейска транспортна мрежа”.

5.3. Цели, очаквани резултати и свързани с тях показатели на предложението в контекста на управлението по дейности (УД)

Осигуряване изграждането на вътрешния пазар в областта на транспортните услуги.

Предложението изисква от държавите-членки да създадат международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз. Функционирането на тези коридори почива на четири принципа: засилване на сътрудничеството при използването на инфраструктурите; координиране на инвестициите; развитие на интегрираните (интермодалните) връзки; прозрачност на информацията за условията на достъп до инфраструктурите; приоритет за железопътния товарен превоз по тези оси.

Създаденият с предложението за регламент комитет ще участва в избора на коридори, а при необходимост – и в регулационната процедура.

5.4. Метод за изпълнение (указателен)

- Централизирано управление**
 - пряко от Комисията
 - непряко чрез оправомощаване на:
 - изпълнителни агенции
 - създадените от Общностите органи, посочени в член 185 от Финансовия регламент
 - национални организации от публичния сектор или организации с мисия за обществена услуга
- Поделено или децентрализирано управление**
 - с държавите-членки
 - с трети държави
- Съвместно управление с международни организации (да се уточни)**

Бележки:

6. КОНТРОЛ И ОЦЕНКА

6.1. Система за контрол

Прилагането на разпоредбите ще бъде контролирано от службите на ГД TREN, както и посочения в предложението комитет.

6.2. Оценка

6.2.1. Предварителна оценка

Законодателните предложения бяха изготвени въз основа на доклада на експертната група, която Комисията събра и до която се допита през първата половина на 2008 г. (докладът ще бъде публикуван по същото време като предложението).

Освен това, през третото тримесечие на 2008 г. беше проведена и утвърдена оценка на въздействието на предлаганите разпоредби.

6.2.2. Мерки, предприети след междинна/последваща оценка (поуки от подобен опит в миналото)

Предложението се основава и на опита от приоритетните коридори за разгръщането на ERTMS (вж. оценката на въздействието на предложението).

6.2.3. Условия и честота на извършване на оценките в бъдеще

В предложението се предвижда оценка на прилагането да се извършва на всеки две години.

7. МЕРКИ ЗА БОРБА С ИЗМАМИТЕ

Неприложимо.

8. ПОДРОБНИ СВЕДЕНИЯ ОТНОСНО СРЕДСТВАТА

8.1. Цели на предложението, изразени като финансови разходи

Неприложимо.

8.2. Административни разходи

8.2.1. Брой и вид човешки ресурси

Видове длъжности		Персонал, който е назначен за управление на действието, използвайки налични и/или допълнителни ресурси (брой на длъжностите/ПРВ)					
		2010 година	Година n+1	Година n+2	Година n+3	Година n+4	Година n+5
Длъжностни лица или временен персонал ²⁰ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Персонал, финансиран ²¹ по статия XX 01 02							
Друг персонал, финансиран ²² по статия XX 01 04/05							
ОБЩО		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

8.2.2. Описание на задачите, произтичащи от действието

Комисията ще бъде натоварена с изпълнението на следните три задачи:

- оценка на представените от държавите-членки предложения за създаването на международни коридори за железопътен товарен превоз;
- надзор над прилагането на разпоредбите на предложението;
- съставяне на доклади за това прилагане.

²⁰ Разходите за които НЕ са покрити от референтната сума.

²¹ Разходите за които НЕ са покрити от референтната сума.

²² Разходите за които са включени в референтната сума.

8.2.3. *Източници на човешки ресурси (длъжностни лица)*

- X Длъжности, разпределени понастоящем за управление на програмата, които да бъдат заменени или увеличени
- Длъжности, предварително разпределени в рамките на Годишната политическа стратегия/Предварителния проектобюджет (ГПС/ППБ) за година n
- Длъжности, които трябва да бъдат поискани в следващата процедура в рамките на ГПС/ППБ
- Длъжности, които ще бъдат преразпределени, като се използват съществуващите ресурси в управляващата служба/отдел (вътрешно преназначаване)
- Длъжности, необходими за година n, които обаче не са предвидени в ГПС/ППБ за съответната година

8.2.4. *Други административни разходи, включени в референтната сума (XX 01 04/05 – Разходи за административно управление)*

в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Бюджетен ред (№ и заглавие)	Година n	Година n+1	Година n+2	Година n+3	Година n+4	Година n+5 и следващи	ОБЩО
1 Техническа и административна помощ (включително разходи за съответния персонал)							
Изпълнителни агенции							
Друга техническа и административна помощ							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Общо за техническа и административна помощ							

8.2.5. *Финансови разходи за човешки ресурси и свързаните с тях разходи, които не са включени в референтната сума*

в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

Вид човешки ресурси	2010 година	Година n+1	Година n+2	Година n+3	Година n+4	Година n+5 и следващи

Длъжностни лица и временен персонал (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Персонал, финансиран по статия XX 01 02 (помощен персонал, външни национални експерти, служители на договор и др.) (да се посочи бюджетният ред)						
Обща стойност на разходите за човешки ресурси и свързаните с тях разходи (НЕвключени в референтната сума)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Изчисление – *Длъжностни лица и временен персонал*

Нуждите от човешки ресурси и финансовите потребности се покриват от средствата, които ГД „Енергетика и транспорт“ може да получи в рамките на бюджетната година при отчитане на бюджетните ограничения.

Изчисление — *Персонал, финансиран по статия XX 01 02*

8.2.6. *Други административни разходи, които не са включени в референтната сума*

в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

	2010 г одина	Година n+1	Година n+2	Година n+3	Година n+4	Година n+5 и следващи	ОБЩО
XX 01 02 11 01 — Командировки							
XX 01 02 11 02 – Среци и конференции							
XX 01 02 11 03 — Комитети	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Проучвания и консултации							
XX 01 02 11 05 — Информационни системи							
2 Общо за други разходи за управление (XX 01 02 11)							
3 Други разходи от административен характер (да се посочи бюджетният ред)							
Общо за административните разходи, различни от човешки ресурси и свързани с тях разходи (които НЕ са включени в	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

референтната сума)							
--------------------	--	--	--	--	--	--	--

Изчисление – *Други административни разходи, които не са включени в референтната сума*