

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

от

**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 комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²

в съответствие с обикновената законодателна процедура³,

¹ Становище от 15 юли 2009 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

² Становище от 7 октомври 2009 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

³ Становище на Европейския парламент от 23 април 2009 г. (все още непубликувано в Официален вестник), позиция на Съвета от..... (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Европейския парламент от (все още непубликувана в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) В рамките на Лисабонската стратегия за растеж и работни места и на Стратегията на Европейския съюз за устойчиво развитие създаването на вътрешен железопътен пазар, и в частност на вътрешен пазар на железопътния товарен превоз, представлява ключов елемент за постигане на устойчива мобилност.
- (2) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността¹ 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 инфраструктура² 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. която позволява предоставянето на услуги за товарен превоз при добри условия по отношение на търговската скорост и времето на пътуване, и която да е надеждна, което означава, че предоставеното с нея обслужване съответства реално на споразуменията, сключени с железопътните предприятия.

¹ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.

² ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

- (4) Отварянето на пазара за железопътен товарен превоз позволи навлизането на нови оператори в железопътната мрежа. 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) На заседанията си от 7 и 8 април 2008 г. Съветът заключи, че е необходимо да бъде насърчено ефективното използване на инфраструктурите и при необходимост – да бъде усъвършенстван капацитетът на железопътната инфраструктура чрез мерки, предприети на европейско и национално равнище, и по-специално посредством правни актове.
- (6) В тази връзка установяването 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.
- (7) 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.

- (8) 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, по-специално правото на управителите на инфраструктурата да отхвърлят или да приемат заявления за капацитет от правни субекти, различни от железопътни предприятия.
- (9) Изграждането на Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз следва да бъде съгласувано 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, на равнище ЕС следва да се установят хармонизиращи правила по отношение на коридорите за товарен превоз. При необходимост създаването на тези коридори следва да се ползва от финансова подкрепа в рамките на програмата „Трансевропейска транспортна мрежа“, програмите за научни изследвания и програмата „Марко Поло“, и други политики и фондове на Съюза, като Европейския фонд за регионално развитие или Кохезионния фонд.

- (10) 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.
- (11) В допълнение към коридорите за товарен превоз, създадени съгласно член 3, на равнище ЕС 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 съществуващи инициативи за специални коридори, например ERTMS, RailNetEurope ("RNE") и TEN-T, и да предприемат мерки, съобразени с техните специфични нужди.
- (12) За да се насърчи координацията между държавите-членки и управителите на инфраструктура, 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.

- (13) 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.
- (14) 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.
- (15) 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, както и планирани по начин, отговарящ на нуждите на коридора за товарен превоз. Графикът на инвестициите следва да бъде публикуван, за да се осигури информираността на кандидатите, които може да оперират по този коридор. Инвестициите следва да обхващат проекти, свързани с разработването на оперативно съвместими системи и увеличаването на капацитета на влаковете.

- (16) По същите причини, всички работи по инфраструктурата и нейното оборудване, които биха ограничили наличния капацитет на коридора за товарен превоз, следва също да бъдат координирани на равнище товарен коридор, както и да бъдат предмет на актуализирани публикации.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) За да се осигури по-добро използване на железопътната инфраструктура, е необходимо експлоатацията на инфраструктурата да бъде координирана с експлоатацията на терминалите по коридора за товарен превоз.
- (20) Правилата за приоритет може да означават също и приоритетни цели в зависимост от положението в съответната държава-членка.

- (21) 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.
- (22) 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 анкети за удовлетворението на ползвателите на товарния коридор.
- (23) С оглед да се гарантира недискриминационен достъп до международните железопътни услуги е необходимо да се осигури ефикасна координация между регулаторните органи на различните мрежи, обхванати от коридора за товарен превоз.
- (24) 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.

- (25) 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 самостоятелно от държавите-членки и следователно, поради мащаба и последиците му, може да бъде по-добре постигната на равнище ЕС, 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.
- (26) По отношение на координирането на инвестициите, управлението на капацитетите и движението 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.
- (27) Тъй като се налага международните влакове да се движат по маршрути, 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.

- (28) 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 Комисията¹.
- (29) В допълнение, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на адаптирането на приложение II. Изключително важно е по време на подготвителната работа Комисията да се консултира с експерти в съответствие с ангажимента, поет от Комисията в Съобщение от 9 декември 2009 г. относно прилагането на член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

¹ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

ГЛАВА I

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Член 1

Цел и приложно поле

1. Настоящият регламент определя правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят правила за избора, организацията и управлението на коридорите за товарен превоз.
2. Настоящият регламент се прилага за управлението и ползването на железопътната инфраструктура на 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 в държавите-членки, а когато е необходимо — и в трети европейски държави, свързващи терминали по основния маршрут на коридора за товарен превоз, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване, разпределителните гари и гарите за композиране на влакове, а при необходимост - и заобиколните маршрути;

- 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 на/от тези влакове, както и за интегриране на железопътните услуги за превоз на товари с 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.

ГЛАВА II

ОПРЕДЕЛЯНЕ И УПРАВЛЕНИЕ

НА МЕЖДУНАРОДНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ КОРИДОРИ

ЗА КОНКУРЕНТОСПОСОБЕН ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

Член 3

Определяне на първоначални коридори за товарен превоз

1. До...^{*} държавите-членки, посочени в приложение I, създават коридорите за товарен превоз по основните маршрути, предвидени в това приложение. Съответните държави-членки уведомяват Комисията относно създаването на коридорите за товарен превоз.

^{*} ОВ : Моля, добавете дата - три години след влизането в сила на настоящия регламент.

2. Чрез дерогация от параграф 1, коридорите за товарен превоз по основните маршрути, посочени в точки 3, 5 и 8 от приложение I, се създават до ... *

Член 4

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 същия 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 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 19, параграф 2.

* ОБ : Моля, добавете дата - пет години след влизането в сила на настоящия регламент.

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. За да изпълнят задълженията си съгласно параграфи 1 и 2, съответните държави-членки, след консултация с управителите на инфраструктурата и съответните кандидати, до ... * представят на Комисията съвместно предложение за създаване на коридори за товарен превоз, като вземат предвид предвидените в приложение II критерии.
6. Комисията разглежда предложенията за създаване на коридор(и) за товарен превоз, посочени в параграф 5, и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 19, 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 три години след приемането на посоченото в параграф 6 решение от Комисията.

* ОВ : Моля, добавете дата - две години след влизането в сила на настоящия регламент.

8. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз. При изготвянето на делегираните актове, посочени в настоящия параграф, Комисията зачита разпоредбите, установени в Директива 2001/14/ЕО и 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 версия)¹, и взема предвид по-специално плана за разполагане на оперативно съвместими системи, развитието на железопътната система и TEN-T, и по-специално въвеждането на ERTMS, както и пазара за товарен превоз. .

По отношение на делегираните актове, посочени в настоящия параграф, се прилага процедурата, предвидена в членове 20, 21 и 22.

¹ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

Член 5

Промяна на коридорите за товарен превоз

1. Коридорите за товарен превоз, посочени в членове 3 и 4, може да бъдат променени въз основа на съвместно предложение до Комисията, представено от съответните държави-членки след консултация с управителите на инфраструктурата и заинтересованите кандидати.
2. В съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 19, параграф 3, Комисията приема решение по предложението, като взема предвид посочените в приложение II критерии.

Член 6

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 19. 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 7

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 членове 8, 10 и 23. 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 по член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО създават управителен съвет, отговорен за предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграф 6 от настоящия член и в членове 8 и 10, член 12, параграф 1, член 13, параграфи 2, 5 и 6, член 15, параграф 1, член 16 и член 17, параграфи 2 и 3 от настоящия регламент. Управителният съвет е съставен от представители на управителите на инфраструктурата.
3. Изпълнителният съвет взема решенията си по взаимно съгласие на представителите на органите на съответните държави-членки.
4. Управителният съвет взема решенията си, включително решенията относно правния си статус, ресурси и персонал, по взаимно съгласие на съответните управители на инфраструктурата.

5. Отговорностите на изпълнителния и управителния съвет не засягат независимостта на управителите на инфраструктурата, предвидена в член 4, параграф 2 от Директива 91/440/ЕИО.
6. Управителният съвет създава консултативна група, съставена от управителите и собствениците на терминалите на коридора за товарен превоз. Консултативната група може да приема становище по всяко предложение на управителния съвет, което има преки последици за инвестициите във и управлението на терминалите. Консултативната група може също така да приема становища по собствена инициатива. Управителният съвет взема под внимание всяко от тези становища.

Член 8

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

1. Управителният съвет изготвя план за изграждане и го представя за одобрение на изпълнителния съвет. В този план се 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 на транспорта и движението;
 - 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 17;
 - г) инвестиционния план, посочен в член 10; и
 - д) мерките за прилагане на разпоредбите на членове 11—17.

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 ефективността, измерена спрямо посочените в параграф 1, буква в) цели.
3. Управителният съвет периодично провежда проучване на транспорта и движението, отнасящо се до установените и очакваните промени в движението по коридора за товарен превоз и обхващащо различните видове движение, както по отношение на превоза на товари, така и по отношение на превоза на пътници.
4. В плана за изграждане се взема предвид развитието на терминалите, за да се отговори на нуждите на железопътния товарен превоз, преминаващ по коридора за товарен превоз.

Член 9

Консултация с кандидатите

Управителният орган установява механизми за консултация с цел осигуряване на съответно 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 8 план за изграждане да бъде представен на изпълнителния съвет.

ГЛАВА III

ИНВЕСТИЦИИ В КОРИДОРА

ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

Член 10

Планиране на инвестициите

1. Управителният съвет изготвя и прави периодичен преглед на инвестиционния план и го представя за одобрение на изпълнителния съвет. В този план се включва:
 - а) списъкът 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. 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. Този план може да се основава на увеличаване на разрешените дължина, габарити в натоварено състояние 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.

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

Член 11

Координация на изграждането

Съответните управители на инфраструктурата координират и публикуват, в подходящ вид и срокове, графиците си 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 12

Обслужване на едно гише на заявленията за инфраструктурен капацитет

1. Управителният съвет на коридор за товарен превоз посочва или създава съвместен орган и/или информационна система чрез сътрудничество между управителите на инфраструктурата, с което се дава възможност на кандидатите да заявят, само на едно място и чрез само една операция, инфраструктурен капацитет за товарни влакове, пресичащи най-малко една граница по коридора за товарен превоз („обслужване на едно гише”).

2. При обслужването на едно гише се предоставя също така основна информация за разпределението на инфраструктурен капацитет, включително информацията, посочена в член 16.
3. В рамките на обслужването на едно гише всяко заявление за инфраструктурен капацитет се изпраща без отлагане 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.
4. Дейностите в рамките на обслужването на едно гише се извършват в условия на прозрачност и липса на дискриминация. Тези дейности подлежат на контрол от страна на регулаторните органи в съответствие с член 18.

Член 13

Капацитет, разпределен на товарните влакове

1. Държавите-членки си сътрудничат при определяне на рамката за разпределяне на инфраструктурен капацитет в коридора за товарен превоз в съответствие с компетентността на всяка от тях съгласно 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 транспорта и движението, посочено в член 8, 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 пътническият транспорт. Данни за тези предварително установени маршрути се публикуват не по-късно от три месеца преди крайната дата за получаване на заявленията за капацитет, посочени в приложение III от Директива 2001/14/ЕО. При необходимост управителите на инфраструктурата на няколко коридори за товарен превоз могат да съгласуват предварително установени международни влакови маршрути, осигуряващи капацитет на въпросните коридори за товарен превоз.
4. Управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз разпределят тези предварително установени маршрути най-напред 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 пътническият транспорт, като в окончателните си работни разписания поддържат такива резерви, които да им дадат възможност за бърза и адекватна реакция на *ad hoc* заявления за капацитет, посочени в член 23 от Директива 2001/14/ЕО. Този резервен капацитет се запазва до установен с решение на управителния съвет срок преди началото на графика на капацитета. Този срок не надвишава 90 дни.

Резервният капацитет се определя въз основа на посочената в параграф 2 оценка. Такъв резервен капацитет се предоставя само ако има реална пазарна нужда.

6. Управителният съвет насърчава координирането на правилата за приоритет, свързани с разпределянето на капацитет в коридора за товарен превоз.
7. С изключение на случаите на непреодолима сила, определеният в съответствие с настоящия член влаков маршрут за товарен превоз не може да бъде отменен по-малко от един месец преди началото на графика, определен за него в работното разписание, освен 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.
8. Управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз и посочената в член 7, параграф 6 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 12, параграф 1 заявления, така и по отношение на заявления, получени от съответните управители на инфраструктурата. Взема се под внимание и достъпът до терминалите.
9. Позоваването на управителите на инфраструктурата в параграфи 4 и 8 от настоящия член обхваща, ако е целесъобразно, разпределящите органи, посочени в член 14, параграф 2 от Директива 2001/14/ЕО.

Член 14

Управление на движението

1. Управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз установяват процедури за координиране на управлението на движението по протежението на коридора и може да установят процедури за координиране на управлението на движението по протежение на няколко коридора за товарен превоз.
2. Управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз и посочената в член 7, параграф 6 консултативна група установяват процедури за осигуряване на възможно най-добра координация между експлоатацията на железопътната инфраструктура и тази на терминалите.

Член 15

Управление на случаи на нарушение на движението

1. Управителният съвет приема общи цели за точност и/или насоки за управление на движението, 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 движение 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 маршрут, определен за товарни влакове в съответствие с член 13, параграфи 3 и 5, 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 движение по няколко коридора за товарен превоз.

Член 16

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) списъка и характеристиките на терминалите, и по-специално информация за реда и условията за достъп до терминалите;
- в) информацията за процедурите, посочени в член 13, параграф 8 и член 14, параграф 2;
и
- г) плана за изграждане.

Член 17

Качество на обслужването по коридора за товарен превоз

1. Управителите на инфраструктурата на коридора за товарен превоз насърчават съвместимостта между отчитащите функционирането схеми, посочени в член 11 от Директива 2001/14/ЕО.
2. Управителният съвет наблюдава извършването на железопътните услуги за превоз на товари 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 18

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. 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, 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, преди да вземе решение.
3. Регулаторните органи, с които се провежда консултация съгласно параграф 2, предоставят на въпросния 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 обработка на жалбата или за целите на разследването, посочени в параграф 2.
4. 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.
5. 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 обработка на жалбата или за целите на разследването, посочени в параграф 2 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 2 от настоящия член.

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 19

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 11, буква а) 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 20

Упражняване на делегирането

1. Правомощията да приема делегираните актове, посочени в член 4, параграф 8, се предоставят на Комисията за срок от пет години от влизането в сила на настоящия регламент. Комисията представя доклад относно делегираните правомощия най-късно шест месеца преди края на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се подновява автоматично за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не го оттеглят в съответствие с член 21.
2. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира едновременно Европейския парламент и Съвета за него.
3. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, предвидени в членове 21 и 22.

Член 21

Оттегляне на делегирането

1. Делегирането на правомощията, посочено в член 20, може да бъде оттеглено от Европейския парламент или от Съвета.

2. Институцията, започнала вътрешна процедура за вземане на решение дали да оттегли делегирането на правомощията, информира другата институция и Комисията най-късно един месец преди да вземе окончателно решение, като посочва делегираните правомощия, които могат да бъдат отеглени, както и причините за отеглянето.
3. С решението за отегляне се прекратява делегирането на правомощията, посочени в същото решение. То поражда действие незабавно или на по-късна дата, посочена в него. Решението за отегляне не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила. То се публикува в Официален вестник на Европейския съюз.

Член 22

Възражения срещу делегираните актове

1. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегирания акт в срок от три месеца от датата на нотификацията.
2. Ако към момента на изтичането на този срок нито Европейският парламент, нито Съветът не са възразили срещу делегирания акт или ако преди тази дата и Европейският парламент, и Съветът са информирали Комисията, че са решили да не правят възражения, делегираният акт влиза в сила на датата, предвидена в него.
3. Ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу делегирания акт, той не влиза в сила. Институцията, която възразява срещу делегирания акт, посочва причините за това.

Член 23

Наблюдение на изпълнението

На всеки две години от създаването на даден коридор за товарен превоз изпълнителният съвет, посочен в член 7, параграф 1 представя на Комисията резултатите от изпълнението на плана за съответния коридор. Комисията ги анализира и информира за този анализ посочения в член 19 комитет.

Член 24

Доклад

Комисията прави периодичен преглед на прилагането на настоящия регламент. Тя представя на Европейския парламент и на Съвета първия си доклад до...^{*}, и на всеки три години след това.

Член 25

Преходни мерки

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

* ОВ: Моля, добавете дата - 5 години след влизане в сила на настоящия регламент.

Член 26

Влизане в сила

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

Член 27

Публикуване

Настоящият регламент се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

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

Съставено в ... на

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък на основните маршрути на коридорите за товарен превоз

	Държави-членки	Основни маршрути ¹
1.	BE, NL, DE, IT	Зеебруге-Антверпен/Ротердам-Дуисбург-[Базел]-Милано-Генуа
2.	NL, BE, LU, FR	Ротердам-Антверпен-Люксембург-Мец-Дижон-Лион/[Базел]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Стокхолм-Малмьо-Копенхаген-Хамбург-Инсбрук -Верона-Палермо
4.	PT, ES, FR	Синеш-Лисабон/Леиксоеш -Мадрид-Сан Себастиан-Бордо-Париж-Мец Синеш-Елваш/Алхесирас
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Гданск-Катовице-Острава/Жилина-Виена-Триест/Копер
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Алмерия-Валенсия/Мадрид-Сарагоса/Барселона -Марсилия-Лион-Торино-Удине-Триест/Копер-Любляна -Будапеща-Захони (границата между Унгария и Украйна)

¹ „/“ означава алтернативни маршрути.

7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	-Букурещ-Констанца Прага-Виена/Братислава-Будапеща -Видин-София-Солун-Атина
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Бремерхафен/Роттердам/Антверпен-Аахен/Берлин-Варшава-Тереспол (границата между Полша и Беларус)/Каунас
9.	CZ, SK	Прага-Хорни Лидеч-Жилина - Кошице-Чиерна над Тисоу (границата между Словакия и Украйна)

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Критерии, които трябва да се вземат предвид съгласно предвиденото в членове 4 и 5

- а) Съгласуваността между коридора за товарен превоз и TEN-T, коридорите в рамките на ERTMS и/или определените от RNE коридори;
- б) Интегрирането на приоритетни проекти на TEN-T¹ в коридора за товарен превоз;
- в) Преминаването на коридора за товарен превоз през територията на най-малко три държави-членки или на две държави-членки, ако разстоянието между железопътните терминали, които коридорът обслужва, е по-голямо от 500 km;
- г) Интересът от страна на кандидатите към коридора за товарен превоз;
- д) Балансът между социално-икономическите разходи и ползи, произтичащи от създаването на коридора за товарен превоз;
- е) Съгласуваността между всички коридори за товарен превоз, предложени от държавите-членки с оглед изграждането на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз;
- ж) Наличието на добри връзки с други видове транспорт, по-специално благодарение на подходяща мрежа от терминали, включително в морските пристанища и пристанищата във вътрешността;
- з) Ако е целесъобразно - по-добри връзки между държавите-членки и съседни трети държави.

¹ Вж. приложение III към Решение 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1).