

Konkurencingas krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklas *I**

2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (COM(2008)0852 – C6-0509/2008 – 2008/0247(COD))

(Bendro sprendimo procedūra: pirmasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2008)0852),
 - atsižvelgdamas į EB sutarties 251 straipsnio 2 dalį ir 71 straipsnio 1 dalį, pagal kurias Komisija jam pateikė pasiūlymą (C6–0509/2008),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 51 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A6–0220/2009),
1. pritaria Komisijos pasiūlymui su pakeitimais;
 2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji ketina pasiūlymą keisti iš esmės arba pakeisti jį nauju tekstu;
 3. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai ir Komisijai.

Europos Parlamento pozicija priimta per pirmąjį svarstymą 2009 m. balandžio 23 d., siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr./2009 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ¹,
atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ²,
laikydami 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ³,
kadangi:

- (1) Pagal Lisabonos augimo ir užimtumo strategiją ir Bendrijos tvarios plėtros strategiją, geležinkelio vidaus rinkos, visų pirma krovinių vežimo srityje, sukūrimas yra esminis, siekiant tvaraus mobilumo pažangos.
- (2) 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ⁴ buvo svarbus etapas kuriant geležinkelio vidaus rinką.
- (3) *Tam, kad nuo 2007 m. sausio 1 d. konkurencijai atviros vidaus ir tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos galėtų konkuruoti su kitų rūšių transportu, jos turėtų turėti galimybę pasinaudoti geros kokybės geležinkelio infrastruktūra, t. y. patikima infrastruktūra, kuria naudojantis būtų įmanoma teikti krovinių vežimo paslaugas prekybai priimtinais sąlygomis ir greičiu, kas reiškia, kad jos teikiamos paslaugos atitiktų vežėjų geležinkeliais prisiimtus sutartinius įsipareigojimus.*
- (4) ***Liberalizavus geležinkelių transportą, į tinklą pateko nauji vežėjai, tačiau rinkoje nepakanka mechanizmų, kuriuos naudojant būtų galima organizuoti, reguliuoti krovinių vežimą geležinkeliais ir užtikrinti jo saugumą. Optimizuojant krovinių vežimą geležinkeliais ir užtikrinant jo saugumą reikėtų ypač pagerinti infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą ir traukinių linijų paskirstymo procedūrą.***
- (5) 2008 m. balandžio 7 ¹ vykusiam ² Tarybos posėdyje buvo prieita prie išvados, kad

¹ OL C ¹

² OL C ²

³ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ³ pozicija.

⁴ OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

reikia skatinti veiksmingą infrastruktūrų panaudojimą ir, esant reikalui, gerinti geležinkelių infrastruktūros pajėgumus taikant Europos ir nacionaliniais lygmenimis priimtas priemones, visų pirma – teisės aktus.

- (6) Dėl konkurencingo krovinių vežimo geležinkelių tinklo, kuriuo krovininiai traukiniai galėtų kursuoti tinkamomis sąlygomis ir be sunkumų patekti iš vieno nacionalinio tinklo į kitą, būtų pagerintos infrastruktūros naudojimo sąlygos.
- (7) Kad pradėtų veikti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklas, jau įgyvendinamos geležinkelių infrastruktūros srities priemonės rodo, kad tarptautinių koridorių, patenkinančių specialius vieno ar keleto aiškiai nustatytų krovinių rinkos segmentų poreikius, sukūrimas yra tinkamiausias metodas.
- (8) **Europinį konkurencingo** krovinių vežimo geležinkelių tinklą kurti reikia derinant jį su Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) programa **ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. ERTMS) koridoriais**. Todėl reikalinga koordinuota tinklų plėtra, visų pirma – tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių integravimas į dabartinį TEN-T tinklą **ir į ERTMS koridorius**. Be to, Bendrijos lygmeniu reikėtų **suderinti** šiems koridoriams taikomas taisykles. Esant reikalui, šių koridorių kūrimą **reikėtų** finansuoti pagal TEN-T programą, **mokslinių tyrimų programas, Marco Polo programą ir kt., taip pat panaudojant kitas Bendrijos politikos sritis ir fondus, pvz., Sanglaudos fondą**.
- (9) **Kuriant krovinių vežimo koridorius reikėtų atkreipti ypatingą dėmesį į numatytą TEN-T tinklų išplėtimą į šalis, kurioms taikoma Europos kaimynystės politika, siekiant užtikrinti geresnę jungtį su Europos trečiųjų šalių geležinkelių infrastruktūra**.
- (10) Krovinių vežimo koridorių atveju reikėtų užtikrinti tinkamą atitinkamų valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų koordinavimą, suteikti **geresnę ir** pakankamą **paskatą** krovinių vežimui geležinkeliais, sukurti veiksmingas ir pakankamas jungtis su kitų rūšių transportu **siekiant sukurti veiksmingą integruotą krovininio transporto tinklą** ir sudaryti tinkamas sąlygas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjų konkurencijai.
- (11) Krovinių vežimo koridoriaus sukūrimas turėtų būti **grindžiamas valstybių narių pateiktais pasiūlymais ir konsultacijomis su infrastruktūros valdytojais**. **Antrajame etape jis turėtų būti** patvirtintas **Europos** lygmeniu, remiantis aiškiai apibrėžta skaidria tvarka. **Krovinių vežimo koridorių kūrimo kriterijus reikėtų nustatyti atsižvelgiant į konkrečius valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų poreikius, neapribojant jų laisvės** patiems priimti **sprendimus ir jų vadovavimo sritis**.
- (12) Kad būtų skatinamas valstybių narių, infrastruktūros valdytojų **ir geležinkelio bendrovių** koordinavimas, kiekvieną koridorių turėtų prižiūrėti valdymo institucija, sudaryta iš infrastruktūros valdytojų, susijusių su tuo koridoriumi.
- (13) Kad būtų atsižvelgta į rinkos poreikius, transporto koridoriaus kūrimo taisyklės turėtų būti pateiktos įgyvendinimo plane, kuriame turėtų būti nurodyti krovinių vežimui geležinkeliu patobulinti naudingi veiksmai ir jų įgyvendinimo grafikas. Be to, tam, kad būtų įsitikinta, jog krovinių vežimo koridoriaus kūrimui numatyti ar įgyvendinti veiksmai atitinka **rinkos** poreikius ar lūkesčius, su **visomis geležinkelių naudotojų bendrovėmis** turėtų būti nuolat konsultuojamasi pagal **atitinkamą valdymo institucijos** nustatytą tvarką.

- (14) Kad būtų užtikrinta krovinių vežimo koridoriuje esančių infrastruktūros pajėgumų darna ir tęstinumas, reikėtų koordinuoti atitinkamų valstybių narių, infrastruktūros naudotojų **ir geležinkelių bendrovių, taip pat valstybių narių ir Europos trečiųjų šalių, jei reikia**, investicijas į krovinių vežimo koridorių ir jas planuoti vadovaujantis koridoriaus poreikiais. Turėtų būti paskelbta investicijų programa, kad būtų užtikrintas koridoriuje galinčių veikti **geležinkelių bendrovių** informavimas. Į investicijas turėtų būti įtraukti projektai, susiję su sąveikių sistemų plėtra ir traukinių pajėgumo didinimu.
- (15) Dėl tų pačių priežasčių kapitaliniai priežiūros darbai, kurių poveikis geležinkelio struktūros pajėgumams labai dažnai yra didelis, turėtų būti koordinuojami viso koridoriaus lygmeniu ir apie juos turi būti nuolat skelbiama.
- (16) Taip pat būtina sukurti infrastruktūras ir sistemas, skirtas įvairiarūšio krovininio transporto paslaugų plėtrai, kad Bendrijoje būtų skatinamas krovinių vežimo geležinkeliais vystymas.
- (17) Atitinkamos valstybės narės ir už krovinių vežimo koridorius atsakingos kompetentingos nacionalinės saugos institucijos gali sudaryti susitarimus dėl riedmenų ir mašinistų *įgūdžių* abipusio pripažinimo. Su krovinių vežimo koridoriais susijusių valstybių narių saugos institucijos turėtų bendradarbiauti, kad tokie susitarimai būtų įgyvendinti.
- (18) Siekiant palengvinti prašymų dėl infrastruktūros pajėgumų vidaus ir tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikimą, kiekvieno koridoriaus atveju reikėtų vadovautis „vieno langelio“ principu. Todėl reikėtų remtis jau veikiančiomis priemonėmis, visų pirma tomis, kurias vykdo organizacija *RailNetEurope*, infrastruktūros valdytojų koordinatorius, teikiantis tarptautiniu krovinių vežimu užsiimantiems veiklos vykdytojams tam tikras paslaugas.
- (19) Kadangi įvairių rūšių vežimo geležinkeliais tvarkaraščių planavimo laikas skiriasi, pageidautina užtikrinti, kad pajėgumų prašymai dėl krovinių vežimo **būtų derinami su prašymais dėl keleivių vežimo**, atsižvelgiant į jų atitinkamas socialines ekonomines vertes. Už infrastruktūros naudojimą imami mokesčiai turėtų skirtis priklausomai nuo skirtos traukinių linijos kokybės ir patikimumo.
- (20) Traukiniams, vežantiems krovinius, kuriuos **pagal valdymo institucijos nustatytą tvarką** labai svarbu pristatyti per suplanuotą laiką, eismo trikdžių atveju turėtų būti teikiama pirmenybė.
- (21) Kad krovinių koridoriuje būtų pakankama krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjų konkurencija, infrastruktūros pajėgumų prašyti reikėtų leisti ir kitiems pareiškėjams, ne tik geležinkelio įmonėms ar jų grupėms.
- (22) Siekiant optimizuoti krovinių koridoriaus valdymą ir užtikrinti geresnį pralaidumą ir tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybę, reikėtų, kad skirtinguose krovinių vežimo koridoriaus tinkluose esančių geležinkelio eismo kontrolės institucijų darbas būtų gerai koordinuotas. Kad būtų užtikrintas geresnis geležinkelio infrastruktūros naudojimas, reikėtų koordinuoti tokių infrastruktūrų ir strateginių terminalų, esančių visame krovinių vežimo koridoriuje, valdymą.
- (23) Kad su visos pagrindinės krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros naudojimu susijusi informacija būtų lengviau prieinama ir kad prie tokios infrastruktūros būtų

užtikrinta nediskriminacinė prieiga, reikėtų, kad visi tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjai galėtų susipažinti su tinklo nuostatais, kuriuose visa ši informacija būtų pateikta.

- (24) Kad būtų galima objektyviai įvertinti veiksmų, kuriais siekiama sukurti krovinių vežimo koridorių, naudingumą ir užtikrinti veiksmingą tokių veiksmų stebėseną, reikėtų sukurti ir nuolat skelbti paslaugos koridoriuje vertinimo rodiklius. ***Vertinimo rodiklių apibrėžtis turėtų būti suformuluota pasikonsultavus su suinteresuotomis šalimis, teikiančiomis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ir jomis besinaudojančiomis.***
- (25) Kadangi šio reglamento tikslo – konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo sukūrimo – valstybės narės vienos negali deramai pasiekti ir *dėl siūlomo reglamento mąsto ir poveikio* to tikslo siekti geriau yra Bendrijos lygmeniu, Bendrija gali imtis priemonių laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama tai, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (26) Turėtų būti sukurtos tinkamos investicijų koordinavimo, pajėgumų ir eismo valdymo taisyklės, pagrįstos kokybiškas paslaugas krovinių vežimu tarptautiniame geležinkelio koridoriuje užsiimantiems veiklos vykdytojams turinčių teikti infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimu.
- (27) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinas priemonės reikėtų priimti pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹.
- (28) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus nustatyti sąlygas ir kriterijus, būtinus šiam reglamentui įgyvendinti. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas, *papildant naujomis neesminėmis nuostatomis*, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (29) ***Šiuo reglamentu siekiama pagerinti krovinių vežimo geležinkeliais efektyvumą, palyginti su kitų rūšių transportu, tačiau šio tikslo turėtų būti siekiama politiniais valstybių narių ir Europos Sąjungos veiksmais ir finansiniais įsipareigojimais. Reikia užtikrinti derinimą tarp valstybių narių aukščiausiu lygmeniu, siekiant garantuoti veiksmingiausių krovinių vežimo koridorių veikimą. Priiimant finansinius įsipareigojimus investuoti į infrastruktūrą ir techninę įrangą, pvz., ERTMS, turėtų būti siekiama padidinti krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumus ir efektyvumą lygiagrečiai su šio Reglamento tikslais,***

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

¹ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

1 straipsnis
Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo, sudaryto iš tarptautinių konkurencingo krovinių vežimo geležinkelių koridorių (|| krovinių vežimo koridorių) sukūrimo ir organizavimo taisyklės. Juo nustatomos krovinių vežimo koridorių parinkimo ir organizavimo taisyklės ir || su investicijų planavimu ir pajėgumų bei eismo valdymu susiję **bendradarbiavimo** principai.
2. Šis reglamentas taikomas geležinkelių infrastruktūrai, teikiant vidaus ir tarptautines vežimo geležinkeliais paslaugas, valdyti ir naudoti, išskyrus:
 - a) autonominius vietinius ir regioninius tinklus, kai teikiamos keleivių vežimo geležinkelių infrastruktūra paslaugos, **išskyrus tuos atvejus, kai tokios paslaugos teikiamos krovinių vežimo koridoriaus dalyje;**
 - b) tinklus, skirtus vien tik miesto ar priemiestinėms keleivių vežimo paslaugoms teikti;
 - c) regioninius tinklus, kuriais naudojasi tik geležinkelio įmonė, kuriai netaikoma 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB *dėl Bendrijos geležinkelių plėtros*¹, regioninėms krovinių vežimo paslaugoms teikti tol, kol tinklo pajėgumų nepaprašo kitas pareiškėjas;
 - d) vien tik infrastruktūros savininko krovinių vežimo reikmėms skirtą privačią geležinkelių infrastruktūrą.

2 straipsnis
Apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamos Direktyvos 2001/14/EB 2 straipsnyje nustatytos apibrėžtys.
2. Be 1 straipsnyje nurodytų apibrėžčių vartojamos šios apibrėžtys:
 - a) „krovinių vežimo koridorius“ – visos valstybių narių, o reikalui esant – ir || Europos *trečiųjų* šalių, teritorijoje esančios geležinkelio linijos, jungiančios **du** ar kelis strateginius terminalus ||, sudarytos iš pagrindinio ir alternatyvių kelių bei juos jungiančių bėgių; kuriose yra geležinkelio infrastruktūros ir jų įranga krovinių terminaluose, skirstymo stotys ir traukinių formavimo įrenginiai bei privažiavimo prie jų keliai, **įskaitant visas su geležinkeliais susijusias paslaugas, išvardytas Direktyvos 2001/14/EB II priede;**
 - b) „įgyvendinimo planas“ – dokumentas, kuriame numatyta strategija || ir priemonės, kurias suinteresuotosios šalys ketina įgyvendinti ar taikyti, kad per tam tikrą laiką būtų išvystyta pakankama veikla, reikalinga krovinių vežimo koridoriui sukurti;
 - c) „kapitaliniai priežiūros darbai“ – bet kokie geležinkelių infrastruktūros ir jos įrangos, reikalingos traukinių eismui krovinių vežimo koridoriuje užtikrinti, remonto darbai, **numatyti mažiausiai prieš metus**, kai remiantis Direktyvos

¹ OL L 237, 1991 8 24, p. 25.

2001/14/EB 28 straipsniu *reikalingi* infrastruktūros pajėgumai;

- d) „terminalas“ – krovinių vežimo koridoriuje esanti įranga, specialiai pritaikyta kroviniams krauti į krovinius traukinius ir (arba) jiems iškrauti bei sujungti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas su kelių, jūrų, upių ir oro transporto paslaugomis arba pritaikyta kroviniams sąstatams formuoti arba performuoti;
- e) „strateginis terminalas“ – krovinių vežimo koridoriuje esantis terminalas, atviras visiems pareiškėjams, kurio vaidmuo krovinių vežimo koridoriuje krovinių vežimui geležinkeliais yra svarbus *jau dabar, arba numatoma, kad jis atliks svarbų vaidmenį ateityje*;
- f) „vienas langelis“ – *visų* krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojų įsteigta bendra institucija, kurioje pareiškėjai gali pateikti prašymą skirti traukinio liniją, susijusią su maršrutu, kertančiu bent vieną valstybės sieną.

II SKYRIUS

KONKURENCINGO KROVINIŲ VEŽIMO EUROPOS GELEŽINKELIAIS TINKLO KONCEPCIJA IR VALDYMAS

3 straipsnis

Krovinių vežimo koridorių parinkimas

1. Krovinių vežimo *koridorius turi jungti bent dvi valstybes nares ir* sudaryti galimybę teikti tarptautines ir vidaus vežimo geležinkeliais paslaugas ■ . Tokio koridoriaus ypatumai:
 - a) jis yra TEN-T dalis *arba bent suderinamas su TEN-T arba, jei tinkama, su ERTMS koridoriais. Jei būtina, tam tikros didelės arba galimai didelės krovinių transporto apimtys atkarpos, neįeinančios į TEN-T, gali taip pat būti koridoriaus dalimi*;
 - b) dėl jo pastebimai vystosi krovinių vežimas geležinkeliu *ir atsižvelgiama į pagrindinius prekybos srautus ir prekių judėjimą*;
 - c) jis pagrįstas socialine ekonomine analize, iš kurios matyti poveikis transporto sistemoms grandims, kuriose krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros pajėgumų skyrimas pastebimai paveikia krovinių ir keleivių vežimą. Į analizę įtraukiami pagrindiniai išorinių išlaidų poveikiai;
 - d) *juo užtikrinama geresnis susisiektis tarp pasienyje esančių valstybių narių ir Europos trečiųjų šalių*;
 - e) jis paremtas įgyvendinimo planu.
2. *Sprendimą dėl krovinių vežimo koridoriaus kūrimo ar keitimo priima* atitinkamos valstybės narės *po to, kai apie savo ketinimus yra pranešusios* Komisijai, *pridėdamos* kartu su atitinkamais infrastruktūros valdytojais parengtą pasiūlymą *ir atsižvelgdamos į geležinkelių bendrovių, kurios naudojasi koridoriumi arba yra suinteresuotos juo naudotis, iniciatyvas bei nuomones ir* priede pateiktus kriterijus. *Suinteresuotosios geležinkelių bendrovės gali dalyvauti šiame procese, kai didelės investicijos yra su*

jomis susijusios.

3. Krovinių vežimo koridoriai kuriami vadovaujantis tokiomis taisyklėmis:
 - a) ne vėliau kaip ...* kiekviena valstybė narė, turinti bent dvi **tiesiogines geležinkelių jungtis** su kitomis dvejomis valstybėmis narėmis, turi būti pasirengusi vykdyti bent vieną pasiūlymo projektą, susijusį su krovinių vežimo koridoriumi jos teritorijoje;
 - b) ne vėliau kaip ...** kiekvienos valstybės narės teritorijoje turi būti.

4. Komisija **atkreipia dėmesį į** 2 dalyje minėtus krovinių vežimo koridorių kūrimo pasiūlymus **ir išnagrinėja, ar jie atitinka priede nustatytus vertinimo kriterijus. Ji gali pareikšti prieštaravimą arba pasiūlyti pakeitimus, kuriuos laiko tinkamais.**
5. Į krovinių vežimo koridorių gali būti įtrauktos kitų Europos šalių tinklų dalys. Tokiu atveju minėtos dalys turi derėti su TEN-T politika.

6. Jei dviem ar kelioms valstybėms narėms iškyla su krovinių vežimo koridoriaus kūrimu ar keitimu susijusių sunkumų dėl jų teritorijoje esančios geležinkelių infrastruktūros, Komisija, vienai iš suinteresuotųjų valstybių narių prašant, tuo klausimu konsultuojasi su 18 straipsnyje numatytu komitetu. Komiteto nuomonė perduodama atitinkamoms valstybėms narėms. Siekdamas išspręsti problemą, atitinkamos valstybės narės į šią nuomonę atsižvelgia.
7. Bendro pobūdžio priemonės, skirtos neesminėms šio reglamento nuostatomis iš dalies pakeisti *priimant priedą*, patvirtinamos laikantis 18 straipsnio 3 dalyje nustatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.

4 straipsnis Krovinių vežimo koridorių valdymas

1. Su krovinių vežimo koridoriumi susijusios valstybės narės bendradarbiauja, kad krovinių vežimo koridorius būtų kuriamas pagal jo įgyvendinimo planą. Jos nustato pagrindinius tikslus, kurių bus siekiama naudojant krovinių vežimo koridorių, ir įsitikina, kad įgyvendinimo plane tokie tikslai yra numatyti.
2. Kiekvieno krovinių vežimo koridoriaus atveju atitinkami infrastruktūros valdytojai || sukuria valdymo instituciją, atsakingą už krovinių vežimo koridoriaus įgyvendinimo plano nustatymą, vadovavimą įgyvendinimui ir atnaujinimą. **Suinteresuotoms geležinkelių bendrovėms ar geležinkelių bendrovių grupėms, kurios naudojasi koridoriumi, reguliariai bus suteikiama teisė dalyvauti šios institucijos veikloje kaip konsultantams.** Valdymo institucija už savo veiklą nuolat atsiskaito atitinkamoms valstybėms narėms, o reikalui esant – į krovinių vežimo koridorių įtrauktų TEN-T prioritetinių projektų Europos koordinatoriams, numatytiems 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 1692/96/EB, pateikiančio Bendrijos

* OL: vieneri metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

** OL: treji metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

*gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros*¹ 17a straipsnyje.

3. ***Susijusios valstybės narės gali įsteigti vykdomąją valdybą, kuri yra atsakinga už leidimo parengti koridoriaus įgyvendinimo planą suteikimą valdymo institucijai bei jo įgyvendinimo priežiūrą. Tokiu atveju atskiriems vykdomosios valdyboms nariams įgaliojimus suteikia valstybių narių kompetentingos institucijos.***
4. Valdymo institucija yra nepriklausomas juridinis asmuo. Ji gali būti sudaryta kaip Europos ekonominių interesų grupė, kaip apibrėžta *Tarybos reglamente* (EEB) Nr. 2137/85², ir turėti tokios grupės statusą.
5. Institucijos direktorių ne trumpesniam kaip 3 metų laikotarpiui skiria valdymo institucijos nariai.
6. Sudaroma krovinių vežimo koridoriaus strateginių terminalų, ***taip pat jūrų arba vidaus vandenų uostų***, numatytų 9 straipsnyje, valdytojų ir savininkų darbo grupė. Ji gali pareikšti nuomonę dėl bet kokio valdymo institucijos pateikto pasiūlymo, turinčio tiesioginių pasekmių su strateginiais terminalais susijusioms investicijoms ir tų terminalų valdymui. Valdymo institucija negali priimti tokiai nuomonei prieštaraujančio sprendimo.

5 straipsnis

Krovinių vežimo koridoriaus kūrimo priemonės

1. Į valdymo institucijos patvirtintą ***ir reguliariai koreguojamą*** įgyvendinimo planą įtraukiama:
 - a) krovinių vežimo koridoriaus, ***įskaitant galimas kliūtis***, aprašymas ir priemonių, reikalingų ***jo kūrimui skatinti***, įgyvendinimo programa;
 - b) pagrindiniai 2 dalyje numatyto rinkos tyrimo elementai;
 - c) valdymo institucijos tikslai ***ir*** krovinių vežimo koridoriaus ***veiklos patobulinimo programa*** remiantis 16 straipsniu.
2. Atliekamas ***ir periodiškai atnaujinamas*** rinkos tyrimas. Jis susijęs su faktiškai konstatuotu ir planuojamu eismu krovinių vežimo koridoriuje ir su prie jo prijungtomis transporto sistemos grandimis ***ir juo siekiama parengti arba pritaikyti, esant reikalui, koridoriaus įdiegimo planą***. Tyrimu nustatoma, kaip keičiasi skirtingų rūšių eismas, ***ir į šį tyrimą įtraukiami pagrindiniai 3 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos socialinės ekonominės analizės elementai, taip pat galimi veiksmai, susiję su sąnaudomis ir nauda, ir ilgalaikiu finansiniu poveikiu***.
3. Sudaroma krovinių vežimo koridoriaus veiklos kūrimo ir gerinimo programa. Šioje programoje yra numatyti bendri tikslai, techniniai sprendimai ir geležinkelio infrastruktūros bei jos įrengimų darbų grafikas 7–16 straipsniuose numatytoms priemonėms įgyvendinti. ***Įgyvendinant šias priemones reikėtų vengti bet kokių geležinkelių pajėgumams kenkiančių suvaržymų arba juos kiek galima sumažinti***.

¹ OL L 228, 1996 9 9, p. 1.

² OL L 199, 1985 7 31, p. 1.

6 straipsnis
Tarimasis su pareiškėjais

1. Kad galintys naudoti krovinių vežimo koridorių pareiškėjai || galėtų tinkamai dalyvauti, valdymo institucija įsteigia konsultacijų mechanizmus.
2. Su krovinių vežimo koridorių naudosiančiais pareiškėjais, **įskaitant krovinių vežėjus geležinkeliais, keleivių vežėjus, krovinių siuntėjus, ekspeditorius ir jiems atstovaujančias institucijas**, valdymo institucija tariaisi prieš patvirtindama įgyvendinimo planą ir jį įgyvendinant. Iškilus valdymo institucijos ir pareiškėjų nesutarimams, pareiškėjai gali kreiptis **šiuo klausimu į atsakingas reguliavimo institucijas, išvardytas 17 straipsnyje**.

III SKYRIUS

INVESTICIJOS Į KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ

7 straipsnis
Investicijų planavimas

1. Valdymo institucija parengia ir patvirtina:
 - a) investicijų į krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūrą bendrąjį ilgalaikį planą, t. y. ne trumpesniam kaip 10 metų laikotarpiui;
 - b) esant reikalui – investicijų į krovinių vežimo koridorių bendrąjį vidutinės trukmės planą (ne trumpesniam kaip 2 metų laikotarpiui).

Investicijų planuose numatomas projektų, skirtų krovinių vežimo koridoriuje esančiai geležinkelio infrastruktūrai ir jos įrangai plėtoti, atnaujinti ar pertvarkyti, ir susijusių finansinių poreikių **bei finansavimo šaltinių** sąrašas.

2. Pirmoje dalyje numatytuose investicijų planuose turi būti strategija, susijusi su sąveikių sistemų krovinių vežimo koridoriuje plėtojimu, kuris atitinka pagrindinius reikalavimus ir geležinkelio tinklams taikomas technines sąveikos specifikacijas, apibrėžtas 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (nauja redakcija)¹. Tokia strategija turi būti paremta tų sistemų plėtojimo išlaidų ir pelno analize. Ji turi derėti su nacionaliniais ir europiniais sąveikių sistemų plėtojimo planais, ypač su || ERTMS || plėtojimo planu, **taip pat, esant reikalui, su tarpvalstybinėmis jungtimis ir sąveikiomis sistemomis su Europos trečiosiomis šalimis**.
3. Esant reikalui, investicijų planuose pažymima, koks yra numatomas Bendrijos įnašo dydis pagal TEN-T programą **arba bet kokias kitas veiklos kryptis, fondus ar programas** ir pagrindžiamas tokių planų strategijos suderinamumas su **minėtomis programomis**.
4. Pirmoje dalyje minimi investicijų planai || apima strategiją, susijusią su krovinių traukinių, galinčių važiuoti krovinių vežimo koridoriais, pajėgumų didėjimu, **būtent, nustatytų kliūčių pašalinimo, esamos infrastruktūros atnaujinimo ir naujos infrastruktūros kūrimo strategiją**. Ji gali **apimti** krovinių vežimo koridoriais

¹ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

važiuojančių sąstatų ilgio, **bėgių pločio, pakrovos** gabaritų, **greičio valdymo, traukiamo krovinio ar** ašių apkrovos **didinimo priemonės**.

5. Pirmoje dalyje minimi investicijų planai skelbiami 15 straipsnyje *minimoje ataskaitoje* ir yra nuolat atnaujinami. Jie yra krovinių vežimo koridoriaus įgyvendinimo plano dalis.

8 straipsnis

Darbų koordinavimas

Krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai ■ koordinuoja **visų** infrastruktūros ir jos įrangos darbų, **kuriuos vykdant bus apriboti turimi tinklo pajėgumai**, planavimą **atitinkamu būdu pagal atitinkamą grafiką ir pagal sutartinius įsipareigojimus, apibrėžtus Direktyvos 2001/14/EB 6 straipsnyje**.

9 straipsnis

Strateginiai terminalai

1. Kartu su 4 straipsnio 6 dalyje numatyta darbo grupe valdymo institucija tvirtina **integruotą** strategiją, susijusią su strateginių terminalų plėtra, kad jie atitiktų krovinių vežimo koridorių vežamų krovinių poreikius, **ypač kaip įvairių transporto rūšių mazgai krovinių vežimo koridoriuose. Į šią strategiją įtraukiami šie klausimai: bendradarbiavimas su regionų, vietos ir nacionalinėmis valdžios institucijomis; aprūpinimas žeme krovinių vežimo geležinkeliais terminalų plėtrai ir galimybės naudotis lėšomis skatinant šią plėtrą. Valdymo institucija užtikrina, kad strategiškai svarbiose vietose atsižvelgiant į tikėtiną eismo intensyvumą būtų statomi tinkami terminalai.**
2. Valdymo institucija imasi tinkamų priemonių šiai strategijai įgyvendinti. Valdymo institucija strategiją reguliariai persvarsto.

IV SKYRIUS

KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIAUS VALDYMAS

10 straipsnis

Vienas langelis tarptautinių traukinių linijų paraiškoms pateikti

1. Valdymo institucija taiko „vieno langelio“ principą, **atsakydama į paraiškas dėl** traukinių linijų ■, kai krovinių traukinio maršrutas krovinių vežimo koridorių kerta bent vieną valstybinę sieną **arba eina per kelis tinklus**.
2. **Atskiri krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai turėtų veikti kaip pagrindiniai „vieno langelio“ principo centrai, dirbantys traukinių linijų prašantiems pareiškėjams.**
3. || 17 straipsnyje numatytos reguliavimo institucijos stebi, kad „vieno langelio“ veikla būtų skaidri ir nediskriminuojanti.

11 straipsnis

Traukinių linijų klasės krovinių vežimo koridoriuose

1. Valdymo institucija nustato **ir periodiškai atnaušina krovinių traukinių linijų** klases, kurios galioja visame krovinių vežimo koridoriuje. Ne mažiau kaip viena iš šių klasių (**|| palengvintas** krovinių vežimas) taikoma **krovinių vežimo traukinių linijai, kuria** kroviniai turi būti vežami ir pristatomi laikantis griežtų terminų.
2. **■** Krovinių vežimo klasių nustatymo **kriterijus patvirtina valdymo institucija pasikonsultavus su pareiškėjais, kurie tikriausiai naudos krovinių vežimo koridorių.**

12 straipsnis

Kroviniams traukiniams skiriamos traukinių linijos

1. **Kartu su atvejais, paminėtais** Direktyvos 2001/14/EB 20 straipsnio 2 dalies, **susiję** infrastruktūros valdytojai, remdamiesi konstatuotu krovinių vežimo srauto dydžiu ir *šio reglamento* 5 straipsnio 2 dalyje numatytu rinkos tyrimu, prieš prasidedant metams, kai nustatomas tarnybinis traukinių tvarkaraštis, kaip numatyta Direktyvos 2001/14/EB 18 straipsnyje, rezervuoja **palengvintam** krovinių vežimui traukiniais reikalingus pajėgumus **ir skelbia tarnybinių traukinių maršrutų, kurie atitinka tarptautinius reikalavimus, tvarkaraščius** ateinantiems metams, **remdamiesi rinkos poreikių vertinimu.**
2. Infrastruktūros valdytojai, **remdamiesi preliminarium poreikių vertinimu** turi numatyti galutiniam sudarytame tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje rezervinių pajėgumų, kad galėtų greitai ir tinkamai reaguoti į ad hoc pajėgumų, numatytų Direktyvos 2001/14/EB 23 straipsnyje, prašymus, **užtikrinant tinkamą skiriamos traukinių linijos kokybę kelionės laiko ir palengvintam tarptautiniam palengvintam krovinių vežimui pritaikyto tvarkaraščio atžvilgiu.**
-
3. Išskyrus force majeure atvejus, **palengvintam** krovinių vežimui skirta traukinių linija **pagal šį straipsnį** negali būti anuluota likus mažiau nei **1 mėnesiui** iki jos numatyto laiko tarnybiniame tvarkaraštyje, jei pareiškėjas nedavė sutikimo tokiam anuliavimui. **Pareiškėjas gali pranešti apie tai reguliavimo institucijai. Kaip nurodyta Direktyvos 2001/14/EB 27 straipsnyje, infrastruktūros valdytojai savo tinklo nuostatuose gali nurodyti reikalavimus, pagal kuriuos pajėgumų skyrimo tikslais ir nustatydami paskirstymo pirmumo teisę, jie atsižvelgs į ankstesnius palengvinto krovinių vežimo traukinių linijų naudojimo rodiklius.**
4. Krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai ir 4 straipsnio 6 dalyje numatyta darbo grupė nustato tvarką, kad būtų užtikrintas **šiame straipsnyje numatytas** optimalus **■** pajėgumų skyrimo **koordinavimas, atsižvelgiant į prieigą prie** strateginių terminalų, numatytų 9 straipsnyje **||**.
5. **Infrastruktūros valdytojai į naudojimo sąlygas įtraukia mokestį už paskirstytas traukinių linijas, kuriomis nėra naudojamas. Šio mokesčio dydis turi būti atitinkamas, atgrasantis ir veiksmingas.**

13 straipsnis

Patvirtinti pareiškėjai

Nukrypstant nuo Direktyvos 2001/14/EB 16 straipsnio 1 dalies, pareiškėjai, išskyrus geležinkelio įmones ir tarptautines geležinkelio įmonių grupes, gali pateikti traukinio linijų

paraišką kroviniams vežti, jei traukinio linijos susijusios su ■ keliomis krovinių vežimo koridoriaus atkarpomis.

14 straipsnis Eismo valdymas

1. ***Remdamiesi krovinių vežimo koridoriaus valdymo institucijos pasiūlymu ir laikydamiesi 2 dalyje minėtų principų ir planų, krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros*** valdytojai nustato ir 3 straipsnyje bei Direktyvos 2001/14/EB I priede minėtuose tinklo nuostatuose paskelbia skirtingų rūšių ***traukinių linijų, ypač vėluojantiems traukiniams skirtų linijų***, prioritetų taisykles, taikomas ***kiekvienai*** krovinių vežimo ***koridoriaus atkarpai*** esant eismo trikdžiams.
2. Pirmoje dalyje numatytose prioritetų taisyklėse turi būti bent numatyta, kad, ***išskyrus piko valandas, kai ši dalis netaikoma***, traukinių linijos, ***skirtos*** krovinių vežimo traukiniui, kuris laikosi pirminių jam skirtos linijos nuostatų, ***turi būti naudojamos, kai tik įmanoma, arba bent turi sumažinti visų traukinių vėlavimą, nors daugiausia dėmesio turi būti skiriama palengvinto krovinių vežimo traukinių vėlavimui sumažinti. Valdymo institucijos kartu su pareiškėjais nustato ir paskelbia:***
 - a) ***traukinių eismo reglamentavimo principus, pagal kuriuos bus galima užtikrinti geriausią palengvinto krovinių vežimo traukinių aptarnavimą skirstant sumažėjusį pajėgumą;***
 - b) ***šiais principais pagrįstus nenumatytų atvejų planus esant trikdžiams transporto koridoriuje.***

Kiekvienos valstybės narės infrastruktūros valdytojai piko valandas nurodo savo tinklo nuostatuose. Piko valandoms skirta tvarka taikoma tik darbo dienomis, daugiausia 3 valandas ryte ir 3 valandas po pietų. Nurodant piko valandas turi būti atsižvelgiama į regioninių ir tolimojo susisiekimo keleivinių traukinių eismą.
3. Krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai nustato eismui valdyti taikomą koordinavimo tvarką krovinių vežimo koridoriuje.
4. Krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai ir 4 straipsnio 6 dalyje numatyta darbo grupė nustato tvarką, kad būtų užtikrintas optimalus geležinkelio infrastruktūros ir strateginių terminalų, numatytų 9 straipsnyje, naudojimo koordinavimas.

15 straipsnis Informacija apie krovinių vežimo koridoriaus naudojimo sąlygas

Valdymo institucija parengia ir paskelbia *ataskaitą, į kurią įtraukti:*

- a) visi duomenys, esantys nacionalinių tinklų, susijusių su krovinių vežimo koridoriumi, nuostatuose, parengtuose remiantis Direktyvos 2001/14/EB 3 straipsnyje numatyta tvarka;
- b) strateginių terminalų sąrašas ir jų ypatybės bei visa informacija apie prieigos prie strateginių terminalų sąlygas ir taisykles.

16 straipsnis Paslaugų kokybė krovinių vežimo koridoriuje

1. Krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai visame krovinių vežimo koridoriuje užtikrina veiklos rezultatų gerinimo sistemos, kaip apibrėžta Direktyvos 2001/14/EB 11 straipsnyje, darną. ***Tai prižiūri reguliavimo institucijos, kurios veikia kartu pagal šio reglamento 17 straipsnio 1 dalį.***
2. Kad krovinių vežimo koridoriuje būtų galima įvertinti tarptautinių ir nacionalinių vežimo geležinkelių paslaugų kokybę, valdymo institucija ***konsultuoja pareiškėjus, kurie gali naudotis koridoriais bei krovinių vežimo paslaugų klientus dėl krovinių vežimo koridoriaus vertinimo rodiklių. Po konsultacijos valdymo institucija nustato ir skelbia juos ne rečiau kaip kartą per metus.***



17 straipsnis Reguliavimo institucijos

1. Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje numatytos krovinių vežimo koridoriaus klausimais kompetentingos reguliavimo institucijos bendradarbiauja, prižiūrėdamos tarptautinę infrastruktūros valdytojų ir pareiškėjų veiklą krovinių vežimo koridoriuje. Jos konsultuojasi tarpusavyje ir keičiasi informacija. Esant reikalui, jos pareikalauja reikalingų duomenų iš savo valstybės narės infrastruktūros valdytojų. ***Infrastruktūros valdytojai ir kitos trečiosios šalys, susiję su tarptautinių pajėgumų skyrimu, privalo susijusioms reguliavimo institucijoms neatidėliojant pateikti visą reikiamą informaciją dėl tarptautinių traukinių linijų ir pajėgumų, už kuriuos jie yra atsakingi.***
2. Jei kuris nors pareiškėjas pateikia skundą dėl krovinių vežimo geležinkeliais tarptautinių paslaugų kokybės arba kai vyksta tyrimas, atitinkama reguliavimo institucija konsultuojasi su valstybės narės, kurios teritorija eina atitinkamas krovinių vežimo koridorius, reguliavimo institucija, ir, prieš priimdama sprendimą, paprašo pateikti reikalingą informaciją. Kitos reguliavimo institucijos pateikia visą informaciją, kurios reikauti jos pačios turi teisę pagal savo valstybės įstatymus. Esant reikalui, skundą gavusi ar tyrimą pradėjusi reguliavimo institucija perduoda bylą kompetentingai reguliavimo institucijai, kad būtų imtasi su suinteresuotomis šalimis susijusių priemonių ***laikantis Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnio 5 dalyje ir 6 dalyje nustatytos tvarkos.***

V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

18 straipsnis Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas.
 2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
-
3. Darant nuorodą į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

19 straipsnis

Nukrypti leidžianti nuostata

Esant reikalui, valstybės narės gali nukrypti nuo šio reglamento nuostatų. Tuo tikslu jos Komisijai atsiunčia motyvuotą prašymą. Komisija, remdamasi 18 straipsnio 2 dalyje numatyta konsultavimo tvarka, priima sprendimą, atsižvelgdama į valstybės narės, pateikusios prašymą, geografinę padėtį ir į krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų išvystymą joje.

20 straipsnis

Įgyvendinimo stebėseną

Atitinkamos valstybės narės sukūrus krovinių vežimo koridorių kas dvejus metus Komisijai pateikia *ataskaitą* su 4 straipsnio 1 dalyje numatyto valstybių narių bendradarbiavimo rezultatais. Komisija išnagrinėja *šią ataskaitą* ir apie tai praneša 18 straipsnyje numatytam komitetui.

21 straipsnis

Ataskaita

Komisija nuolat tikrina, kaip šis reglamentas įgyvendinamas. Europos Parlamentui ir Tarybai Komisija ataskaitą pirmą kartą pateikia nuo ...*, vėliau – kas trejus metus.

22 straipsnis

Persvarstymas

Jei persvarstant TEN-T gaires, kaip numatyta Sprendimo Nr. 1692/96/EB 18 straipsnio 3 dalyje, Komisija nutars, kad šį reglamentą reikėtų pritaikyti prie minėtų gairių, Europos Parlamentui ir Tarybai ji pateiks pasiūlymą, kuriuo siekiama iš dalies pakeisti šį reglamentą. ***Panašiai dėl tam tikrų sprendimų, priimtų laikantis šio reglamento, gali prireikti persvarstyti TEN-T gaires.***

23 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta || ...,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

PRIEDAS

* OL: penkeri metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

Pasiūlymų krovinių vežimo koridoriui kurti vertinimo kriterijai
Trečiame straipsnyje numatytas krovinių vežimo koridorių parinkimas ir konkurencingo krovinių vežimo geležinkeliais tinklo atnaujinimas atliekami remiantis tokiais kriterijais:

- a) gautas atitinkamų valstybių narių ketinimo laiškas, kuriuo patvirtinamas apsisprendimas sukurti krovinių vežimo koridorių;
- I**
- b) jei krovinių vežimo koridoriaus maršrutas sutampa su vieno ar kelių TEN-T prioritetinių projektų¹ atkarpa (ar tokios atkarpos dalimi), ta atkarpa įtraukiama į krovinių vežimo koridorių, išskyrus atvejus, kai atkarpa skirta keleivių vežimo maršrutui;
- c) siūlomas kurti krovinių vežimo koridorius eina per ne mažiau kaip trijų valstybių narių teritorijas arba per ne mažiau kaip dviejų valstybių narių teritorijas, jei atstumas tarp siūlomo krovinių vežimo koridoriaus aptarnaujamų geležinkelio mazgų didesnis nei 500 km;
- d) krovinių vežimo koridoriaus ekonominis pagrįstumas bei socialinė ir ekonominė nauda;
- e) valstybių narių pasiūlytų kurti krovinių vežimo koridorių tarpusavio suderinamumas, siekiant sukurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą;
- f) suderinamumas su esančiais Europos geležinkelio tinklais, pvz., ERTMS koridoriais ir *RailNetEurope* koridoriais;
- g) geros jungtys su kitų rūšių transportu, visų pirma dėl tinkamo strateginių terminalų tinklo, įskaitant jūrų uostuose ar žemyno gilumoje esančius terminalus;
- h) būdas, siūlomas 4–16 straipsnių nuostatomis įgyvendinti.

¹ Numatyti || Sprendimo Nr. 1692/96/EB III priede.