

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B** **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 913/2010**
2010 m. rugsėjo 22 d.
dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo
(Tekstas svarbus EEE)
(OL L 276, 2010 10 20, p. 22)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
► <u>M1</u>	2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013	L 348	129	2013 12 20



**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES)
Nr. 913/2010**

2010 m. rugsėjo 22 d.

dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami prastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Pagal naują Europos Sąjungos užimtumo ir augimo strategiją geležinkelių vidaus rinkos, ypač krovinių vežimo srityje, sukūrimas yra pagrindinis veiksnys siekiant tvaraus judumo.
- (2) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros ⁽⁴⁾ ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo ir mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ⁽⁵⁾ buvo svarbūs etapai kuriant geležinkelių vidaus rinką.
- (3) Kad tarptautinės ir vidaus krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos, kurių rinka nuo 2007 m. sausio 1 d. buvo atverta konkurencijai, galėtų konkuruoti su kitomis transporto rūšimis, būtina geros kokybės ir pakankamai finansuojama geležinkelių infrastruktūra, t. y. infrastruktūra, kuria naudojantis būtų įmanoma tinkamomis sąlygomis, užtikrinant prekybai priimtina greitį ir vežimo trukmę, teikti krovinių vežimo paslaugas, ir kuri būtų patikima, t. y. kad jos teikiamos paslaugos atitiktų su geležinkelio įmonėmis sudarytas sutartis.
- (4) Nors atvėrus krovinių vežimo geležinkeliais rinką, naujiems operatoriams atsirado galimybė patekti į geležinkelių tinklą, rinkoje nepakako ir šiuo metu nepakanka mechanizmų, kuriuos naudojant būtų galima organizuoti, reguliuoti krovinių vežimą

⁽¹⁾ OL C 317, 2009 12 23, p. 94.

⁽²⁾ OL C 79, 2010 3 27, p. 45.

⁽³⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento pozicija (OL C 184 E, 2010 7 8, p. 354), 2010 m. vasario 22 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (OL C 114 E, 2010 5 4, p. 1), 2010 m. birželio 15 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2010 m. rugsėjo 13 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL L 237, 1991 8 24, p. 25.

⁽⁵⁾ OL L 75, 2001 3 15, p. 29.

▼B

geležinkeliais ir užtikrinti jo saugumą. Siekiant optimizuoti tinklo naudojimą ir užtikrinti jo patikimumą, tikslinga nustatyti papildomas infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo paskirstant tarptautinius traukinių maršrutus kroviniams traukiniams stiprinimo procedūras.

- (5) Atsižvelgiant į tai, sukūrus tarptautinius geležinkelių koridorius, skirtus konkurencingam krovinių vežimui Europos geležinkelių tinklu, kuriame krovininiai traukiniai galėtų važiuoti tinkamomis sąlygomis ir be sunkumų patekti iš vieno nacionalinio tinklo į kitą, pagerėtų infrastruktūros naudojimo sąlygos.
- (6) Inicijavos, kurių buvo imtasi dėl geležinkelių infrastruktūros patvirtino, kad norint sukurti tarptautinius geležinkelių koridorius, skirtus konkurencingam krovinių vežimui Europos geležinkelių tinklu, tinkamiausias metodas – sukurti tarptautinius koridorius, atitinkančius specifinius vieno ar keleto aiškiai nustatytų krovinių rinkos segmentų poreikius.
- (7) Jeigu nenumatyta kitaip, šis reglamentas neturėtų daryti įtakos infrastruktūros valdytojų teisėms ir pareigoms, numatytoms Direktyvoje 91/440/EEB ir Direktyvoje 2001/14/EB, taip pat, atitinkamais atvejais, Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų paskirstymo įstaigų teisėms ir pareigoms. Todėl šie teisės aktai lieka galioti, įskaitant krovinių vežimą koridoriais reglamentuojančias nuostatas.
- (8) Kuriant krovinių vežimo koridorius, prireikus reikėtų atkreipti dėmesį į būtinybę užtikrinti geresnes jungtis su Europos trečiųjų šalių geležinkelių infrastruktūra.
- (9) Kuriant krovinių vežimo koridorius reikėtų užtikrinti nenutrūkstamumą koridoriuose, numatant būtinas esamų įvairių geležinkelio infrastruktūrų jungtis.
- (10) Tarptautiniai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai, sudarantys konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą, turėtų būti sukurti taip, kad atitiktų Transeuropinio transporto tinklą (toliau – TEN-T) ir (arba) Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (toliau – ERTMS) koridorius. Šiuo tikslu būtina koordinuoti tinklų plėtojimą, visų pirma integruoti tarptautinius krovinių vežimo geležinkeliais koridorius į esamus TEN-T ir ERTMS koridorius. Be to, Sąjungos lygmeniu reikėtų nustatyti suderintas šiems kroviniinio transporto koridoriams taikomas taisykles. Turėtų būti skatinama įgyvendinti projektus, kuriais būtų siekiama mažinti krovinių traukinių keliamą triukšmą. Prireikus, šių koridorių sukūrimui turėtų būti teikiama finansinė parama pagal TEN-T, mokslinių tyrimų ir Marco Polo programas, taip pat vykdant kitą Sąjungos politiką bei naudojant kitas, pavyzdžiui, Europos regioninės plėtros fondo arba Sanglaudos fondo, taip pat Europos investicijų banko, lėšas.

▼B

- (11) Krovinių vežimo koridoriaus sistemoje reikėtų užtikrinti gerą atitinkamų valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimą, suteikti pakankamą pirmenybę krovinių vežimui geležinkeliais, sukurti veiksmingas ir pakankamas jungtis su kitomis transporto rūšimis ir sudaryti palankias sąlygas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjų konkurencijai.
- (12) Sukūrus krovinių vežimo koridorius pagal 3 straipsnį, Sąjungos lygmeniu turėtų būti apsvarstytas ir patvirtintas papildomų krovinių vežimo koridorių sukūrimas, laikantis aiškiai nustatytų ir skaidrių procedūrų bei kriterijų, suteikiančių valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams pakankamą sprendimų priėmimo ir valdymo laisvę, kad jie galėtų atsižvelgti į esamas su specialiais koridoriais, pvz., ERTMS, RailNetEurope (toliau – RNE) ir TEN-T susijusias iniciatyvas ir imtis jų specialius poreikius atitinkančių priemonių.
- (13) Siekiant skatinti valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiklos koordinavimą, taip pat siekiant užtikrinti koridorių nenutrūkstamumą, turėtų būti sukurta tinkama kiekvieno krovinių vežimo koridoriaus valdymo struktūra, atsižvelgiant į poreikį išvengti dubliavimo su esamomis valdymo struktūromis.
- (14) Kad būtų patenkinti rinkos poreikiai, krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo metodai turėtų būti pateikti įgyvendinimo plane, kuriame turėtų būti nurodytos krovinių vežimui geležinkeliu gerinti skirtos priemonės ir jų įgyvendinimo grafikas. Be to, norint užtikrinti, kad planuojamos ar įgyvendinamos krovinių vežimo koridoriaus kūrimui skirtos priemonės atitiktų visų krovinių vežimo koridoriaus naudotojų poreikius ar lūkesčius, būtina nuolat konsultuotis su pareiškėjais, kurie, kaip tikėtina, naudosis krovinių vežimo koridoriumi, laikantis administracinės valdybos nustatytų procedūrų.
- (15) Siekiant palengvinti krovinių vežimo geležinkelių koridorių sukūrimą Sąjungoje taip pat būtina turėtų būti laikomas įvairiarūšio krovinių transporto terminalų sukūrimas.
- (16) Kad būtų užtikrintas krovinių vežimo koridoriuje turimų infrastruktūros pajėgumų suderinamumas ir tęstinumas, reikėtų koordinuoti atitinkamų valstybių narių ir atitinkamų infrastruktūros valdytojų, taip pat, jei reikia, valstybių narių ir Europos trečiųjų šalių investicijas į krovinių vežimo koridorių ir jas planuoti taip, kad būtų patenkinti su koridoriumi susiję poreikiai, atsižvelgiant į ekonominę perspektyvumą. Turėtų būti paskelbta investicijų programa, kad būtų užtikrintas koridoriuje galinčių veikti pareiškėjų informavimas. Investicijos turėtų apimti projektus, susijusius su sąveikių sistemų plėtra ir traukinių pajėgumo didinimu.
- (17) Dėl tų pačių priežasčių visi su infrastruktūra ir jos įranga susiję darbai, dėl kurių būtų ribojami esami krovinių vežimo koridoriaus pajėgumai, taip pat turėtų būti koordinuojami krovinių vežimo koridoriaus lygiu ir apie juos turėtų būti skelbiama atnaujinta informacija.

▼B

- (18) Siekiant palengvinti prašymus dėl infrastruktūros pajėgumų tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms, tikslinga kiekvienam krovinių vežimo koridoriui paskirti ar sukurti „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą. Todėl reikėtų remtis esamomis iniciatyvomis, visų pirma tomis, kurias vykdo RNE – įstaiga, naudojama kaip infrastruktūros valdytojų koordinavimo priemonė, ir tarptautinio krovinių vežimo įmonėms teikianti nemažai paslaugų.
- (19) Krovinių vežimo koridorių valdymas taip pat turėtų apimti infrastruktūros pajėgumų paskirstymo tarptautiniams kroviniams traukiniams, važiuojantiems šiais koridoriais, procedūrą. Taikant šias procedūras turėtų būti atsižvelgta į kitų transporto rūšių, įskaitant keleivinį transportą, pajėgumų poreikius.
- (20) Siekiant užtikrinti, kad geležinkelio infrastruktūra būtų geriau naudojama, reikia koordinuoti tokios infrastruktūros ir visame krovinių vežimo koridoriuje esančių terminalų valdymą.
- (21) Prioriteto taisyklės gali taip pat reikšti prioritetinius tikslus, atsižvelgiant į padėtį atitinkamoje valstybėje narėje.
- (22) Krovinių vežimo koridoriumi važiuojantiems traukiniams eismo sutrikimo atveju turėtų būti užtikrintas, kiek įmanoma, pakankamas punktualumas, atsižvelgiant į visų transporto rūšių poreikius.
- (23) Siekiant skatinti geležinkelio krovinių vežimo koridoriumi paslaugų teikėjų konkurenciją, ne tik geležinkelio įmonės arba jų grupės, bet ir kiti pareiškėjai turėtų turėti teisę teikti prašymus naudotis krovinių vežimo koridorių infrastruktūros pajėgumais.
- (24) Siekiant objektyviai įvertinti priemonių, kurių tikslas – sukurti krovinių vežimo koridorių, naudą, turėtų būti stebimos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos krovinių vežimo koridoriuje ir periodiškai skelbiamos kokybės vertinimo ataskaitos. Veiklos rezultatų vertinimas turėtų apimti ir krovinių vežimo koridoriaus naudotojų nuomonės tyrimo rezultatus.
- (25) Siekiant užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis tarptautinėmis geležinkelio paslaugomis, būtina užtikrinti, kad reguliavimo įstaigos veiksmingai koordinuotų skirtingus krovinių vežimo koridorių tinklus.
- (26) Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas su visos pagrindinės krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros naudojimu susijusiai informacijai gauti ir užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis koridoriumi, administracinė valdyba turėtų parengti, periodiškai atnaujinti ir paskelbti dokumentą, kuriame pateikiama visa ši informacija.

▼B

- (27) Kadangi šio reglamento tikslo, t. y. Europos geležinkelių tinklo sukūrimo konkurencingam krovinių vežimui, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (28) Turėtų būti sukurtos tinkamos investicijų koordinavimo ir pajėgumų bei eismo valdymo taisyklės, grindžiamos infrastruktūros valdytojų, kurie privalo teikti kokybiškas paslaugas krovinių vežimo įmonėms, veikiančioms tarptautiniame geležinkelio koridoriuje, bendradarbiavimu.
- (29) Kadangi tarptautiniai traukiniai turi važiuoti kelis koridorius apimančiais maršrutais, kaip apibrėžta šiame reglamente, kelių koridorių infrastruktūros valdytojai taip pat gali koordinuoti savo veiklą, siekdami užtikrinti, kad atitinkamuose koridoriuose būtų pakankamai pajėgumų, vyktų sklandus judėjimas ir kad skirtingoms eismo rūšims eismo sutrikimo atveju būtų suderintai taikomos prioriteto taisyklės.
- (30) Šiuo reglamentu siekiama pagerinti krovinių vežimo geležinkeliais efektyvumą, palyginti su kitų rūšių transportu. Reikėtų užtikrinti valstybių narių ir infrastruktūros valdytojų veiksmų derinimą, siekiant garantuoti veiksmingiausią krovinių vežimo koridorių veikimą. Siekiant šio tikslo, lygiagrečiai su investicijomis į infrastruktūrą ir techninę įrangą, pvz., ERTMS, turėtų būti įgyvendinamos veiklos priemonės, kuriomis būtų siekiama padidinti krovinių vežimo geležinkeliais pajėgumus ir efektyvumą.
- (31) Krovinių vežimo koridorių sukūrimo ar keitimo taisyklės, taip pat taisyklės, susijusios su valstybėms narėms taikomomis išimtimis, turi būti įgyvendinamos vienodomis sąlygomis siekiant užtikrinti, kad pasiūlymai dėl krovinių vežimo koridorių sukūrimo atitiktų šiame reglamente nustatytus kriterijus, ir todėl įgyvendinimo įgaliojimai turėtų būti suteikti Komisijai. Remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 291 straipsniu, laikantis įprastos teisėkūros procedūros priimamu reglamentu iš anksto nustatomi valstybių narių vykdomos kontrolės, kai Komisija vykdo įgyvendinimo įgaliojimus, mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai. Kol bus priimtas toks reglamentas, toliau taikomas 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimas 1999/468/EB, nustatantis Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką⁽¹⁾, išskyrus reguliavimo procedūrą su tikrinimu, kuri netaikoma,

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.



PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Tikslas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomos tarptautinių geležinkelio koridorių, skirtų kroviniams konkurencingai gabenti, sukūrimo ir organizavimo taisyklės, siekiant kurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą. Juo nustatomos krovinių vežimo koridorių atrankos, organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės.

2. Šis reglamentas taikomas geležinkelių infrastruktūrai, esančiai krovinių vežimo koridoriuose, valdyti ir naudoti.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžtys

1. Šiame reglamente taikomos Direktyvos 2001/14/EB 2 straipsnyje nustatytos sąvokų apibrėžtys.

2. Be 1 dalyje nurodytų sąvokų apibrėžčių vartojamos šios:

a) krovinių vežimo koridorius – visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiasias šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas pagal Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnį;

b) įgyvendinimo planas – dokumentas, kuriame pateiktos priemonės ir strategija, kuriuos atitinkamos šalys ketina įgyvendinti, kad per konkretų laikotarpį parengtų krovinių vežimo koridoriui sukurti reikalingas pakankamas priemones;

c) 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; ir prireikus, sienos kontrolei pasienyje su Europos trečiosiomis šalimis atlikti.



II SKYRIUS

TARPTAUTINIŲ GELEŽINKELIO KORIDORIŲ KONKURENCINGAM KROVINIŲ VEŽIMUI PASKYRIMAS IR VALDYMAS

3 straipsnis

Pradinių krovinių vežimo koridorių paskyrimas

Priede nurodytos valstybės narės iki priede nustatyto termino pradeda eksploatuoti priede nurodytus pradžinius krovinių vežimo koridorius. Atitinkamos valstybės narės informuoja Komisiją apie krovinių vežimo koridorių sukūrimą.

4 straipsnis

Papildomiems krovinių vežimo koridoriams taikomi kriterijai

5 straipsnyje nurodyti papildomi krovinių vežimo koridoriai parenkami ir pagal 6 straipsnį krovinių vežimo koridoriai keičiami atsižvelgiant į šiuos kriterijus:

- a) į tai, kad krovinių vežimo koridorius kerta bent trijų valstybių narių teritoriją ar dviejų valstybių narių teritoriją, jei atstumas tarp geležinkelių terminalų, kuriuos sieja krovinių vežimo koridorius, yra didesnis kaip 500 km;
- b) krovinių vežimo koridoriaus suderinamumą su TEN-T, ERTMS koridoriais ir (arba) RNE koridoriais;
- c) į tai, ar TEN-T prioritetiniai projektai ⁽¹⁾ integruoti į krovinių vežimo koridoriaus projektą;
- d) socialinių ir ekonominių išlaidų ir pelno, atsirandančių dėl krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo, pusiausvyrą;
- e) valstybių narių pasiūlytų kurti krovinių vežimo koridorių suderinamumą, siekiant sukurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą;
- f) krovinių geležinkelių transporto plėtrą ir pagrindinius prekybos srautus bei prekių judėjimą pagal koridoriaus maršrutą;
- g) jei taikoma, geresnes jungtis tarp valstybių narių ir Europos trečiųjų šalių;
- h) pareiškėjų suinteresuotumą krovinių vežimo koridoriumi;
- i) į tai, ar esama gerų jungčių su kitų rūšių transportu, visų pirma atsižvelgiant į tinkamą terminalų tinklą, įskaitant jūrų ar vidaus vandenų uostų terminalus.

⁽¹⁾ Žr. 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (nauja redakcija) (OL L 204, 2010 8 5, p. 1), III priedą.

*5 straipsnis***Papildomų krovinių vežimo koridorių parinkimas**

1. Valstybės narės, turinčios geležinkelio sieną su kita valstybe nare, dalyvauja kuriant bent vieną krovinių vežimo koridorių, išskyrus atvejus, kai ši pareiga jau įvykdyta remiantis 3 straipsniu.

2. Nepaisant 1 dalies, valstybės narės prašymu valstybės narės dalyvauja kuriant krovinių vežimo koridorių, kaip nurodyta toje dalyje, arba pratęsiant esamą koridorių, kad sudarytų galimybes kaimyninei valstybei narei įvykdyti toje dalyje nustatytą pareigą.

3. Nedarant poveikio valstybių narių išpareigojimams pagal Direktyvos 91/440/EEB 7 straipsnį, jei valstybė narė, atlikusi socialinę ir ekonominę analizę, mano, kad krovinių vežimo koridoriaus sukūrimas neatitiktų pareiškėjų, kurie, kaip tikėtina, naudosis tuo krovinių vežimo koridoriais, interesų arba neduotų didelės socialinės ir ekonominės naudos, arba sudarytų neproporcingai didelę našta, atitinkama valstybė narė neprivalo dalyvauti, kaip nurodyta šio straipsnio 1 ir 2 dalyse, atsižvelgiant į Komisijos sprendimą, priimtą vadovaujantis 21 straipsnio 2 dalyje nurodyta patariamąja procedūra.

4. Valstybė narė neprivalo dalyvauti, kaip nurodyta 1 ir 2 dalyse, jeigu jos geležinkelio tinklo vėžės plotis skiriasi nuo pagrindinio Sąjungos geležinkelių tinklo vėžės pločio.

5. Sukurti krovinių vežimo koridorių siūlo atitinkamos valstybės narės. Šiuo tikslu jos siunčia Komisijai bendrą ketinimų protokolą kartu su pasiūlymu, kurį jos parengia pasikonsultavusios su atitinkamais infrastruktūros valdytojais ir pareiškėjais ir atsižvelgdamos į 4 straipsnyje nustatytus kriterijus.

Laikydamosi 1 ir 2 dalyse nustatyto įpareigojimo, atitinkamos valstybės narės bendrą ketinimų protokolą Komisijai atsiunčia ne vėliau kaip 2012 m. lapkričio 10 d.

6. Komisija nagrinėja pasiūlymus dėl 5 dalyje nurodyto krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo ir, laikydamosi 21 straipsnio 3 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros, priima sprendimą dėl tokių pasiūlymų atitikties šiam straipsniui ne vėliau kaip per devynis mėnesius nuo pasiūlymų pateikimo.

7. Atitinkamos valstybės narės sukuria krovinių vežimo koridorių ne vėliau kaip per dvejus metus nuo 6 dalyje nurodyto Komisijos sprendimo priėmimo.

*6 straipsnis***Papildomų krovinių vežimo koridorių keitimas**

1. 5 straipsnyje nurodyti krovinių vežimo koridoriai gali būti keičiami remiantis atitinkamų valstybių narių bendru pasiūlymu Komisijai, pateiktu prieš tai pasikonsultavus su atitinkamais infrastruktūros valdytojais ir pareiškėjais.

▼B

2. Pagal 21 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą Komisija priima sprendimą dėl pasiūlymo, atsižvelgdama į 4 straipsnyje nustatytus kriterijus.

*7 straipsnis***Taikinimas**

Jei dvi ar daugiau atitinkamų valstybių narių nesusitaria dėl krovinių vežimo koridoriaus sukūrimo ar pakeitimo, kiek tai susiję su jų teritorijoje esančia geležinkelių infrastruktūra, Komisija, vienai iš atitinkamų valstybių narių paprašius, tuo klausimu konsultuojasi su 21 straipsnyje nurodytu komitetu. Komisijos nuomonė perduodama atitinkamoms valstybėms narėms. Atitinkamos valstybės narės atsižvelgia į šią nuomonę, kad išspręstų klausimą, ir bendru sutarimu priima sprendimą.

*8 straipsnis***Krovinių vežimo koridorių valdymas**

1. Atitinkamos valstybės narės kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro vykdomąją valdybą, kuri atsako už krovinių vežimo koridoriaus bendrųjų tikslų nustatymą, priežiūrą ir priemonių taikymą, kaip tai aiškiai numatyta šio straipsnio 7 dalyje, 9 ir 11 straipsniuose, 14 straipsnio 1 dalyje ir 22 straipsnyje. Vykdomąją valdybą sudaro atitinkamų valstybių narių institucijų atstovai.

2. Atitinkami infrastruktūros valdytojai ir, prireikus, Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos pajėgumų paskirstymo įstaigos kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro administracinę valdybą, kuri atsako už priemonių, kaip tai aiškiai numatyta šio straipsnio 5, 7, 8 ir 9 dalyse, šio reglamento 9–12 straipsniuose, 13 straipsnio 1 dalyje, 14 straipsnio 2, 6 ir 9 dalyse, 16 straipsnio 1 dalyje, 17 straipsnio 1 dalyje ir 18 bei 19 straipsniuose, įgyvendinimą. Administracinę valdybą sudaro infrastruktūros valdytojų atstovai.

3. Su krovinių vežimo koridoriais susijusios valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja dalyvaudami 1 ir 2 dalyse nurodytų valdybų veikloje, siekdami užtikrinti, kad krovinių vežimo koridoriai būtų kuriamas pagal jo įgyvendinimo planą.

4. Vykdomoji valdyba priima sprendimus bendru atitinkamų valstybių narių institucijų sutarimu.

5. Administracinė valdyba priima sprendimus, įskaitant sprendimus dėl savo juridinio statuso, organizacinės struktūros sukūrimo, išteklių ir personalo, bendru atitinkamų infrastruktūros valdytojų sutarimu. Administracinė valdyba gali būti nepriklausomas juridinis asmuo. Ji gali būti sudaryta kaip Europos ekonominių interesų grupė, kaip apibrėžta 1985 m. liepos 25 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 2137/85 dėl Europos ekonominių interesų grupių (EEIG) ⁽¹⁾.

6. Vykdomosios valdybos ir administracinės valdybos pareigos neturi įtakos infrastruktūros valdytojų nepriklausomumui, kaip numatyta Direktyvos 91/440/EEB 4 straipsnio 2 dalyje.

⁽¹⁾ OL L 199, 1985 7 31, p. 1.

▼B

7. Administracinė valdyba iš krovinių vežimo koridoriaus terminalų, įskaitant, prireikus, jūrų ir vidaus vandens kelių uostus, valdytojų ir savininkų sudaro patariamąją grupę. Ši patariamoji grupė gali pareikšti nuomonę dėl bet kurio administracinės valdybos pasiūlymo, turinčio tiesioginės įtakos investicijoms į terminalus ir terminalų valdymui. Ji taip pat gali pareikšti nuomones savo iniciatyva. Administracinė valdyba atsižvelgia į visas šias nuomones. Jei administracinės valdybos ir patariamiosios grupės nuomonės skiriasi, pastaroji gali kreiptis į vykdomąją valdybą. Vykdomoji valdyba veikia kaip tarpininkas ir laiku praneša suinteresuotoms šalims apie savo poziciją. Vis dėlto galutinį sprendimą priima administracinė valdyba.

8. Administracinė valdyba sudaro papildomą patariamąją grupę, kurios nariai yra geležinkelių įmonių, norinčių naudotis krovinių vežimo koridoriais, atstovai. Ši patariamoji grupė gali pareikšti nuomonę dėl bet kurio administracinės valdybos pasiūlymo, turinčio įtakos šioms įmonėms. Ji taip pat gali pareikšti nuomones savo iniciatyva. Administracinė valdyba atsižvelgia į visas šias nuomones.

9. Administracinė valdyba, vadovaudamasi nacionaliniais ir europiniais sąveikių sistemų plėtojimo planais, koordinuoja, kaip taikomos sąveikios taikomosios informacinių technologijų programos arba alternatyvūs sprendimai, kuriais gali būti galima naudotis ateityje, siekiant tvarkyti tarptautinių traukinių linijų paraiškas ir valdyti tarptautinių traukinių judėjimą koridoriais.

*9 straipsnis***Krovinių vežimo koridoriaus plano įgyvendinimo priemonės**

1. Administracinė valdyba ne vėliau kaip likus šešiams mėnesiams iki krovinių koridoriaus eksploatavimo pradžios parengia įgyvendinimo planą ir pateikia jį vykdomajai valdybai patvirtinti. Šiame plane pateikiama:

- a) krovinių vežimo koridoriaus charakteristikų, įskaitant kelių apribojimus, aprašymas ir krovinių vežimo koridoriui sukurti reikalingų priemonių programa;
- b) pagrindiniai 3 dalyje nurodyto tyrimo aspektai;
- c) krovinių vežimo koridoriui keliami tikslai, visų pirma krovinių vežimo koridoriaus veiksmingumas, išreikštas paslaugų kokybe ir krovinių vežimo koridoriaus pajėgumais laikantis 19 straipsnio nuostatų;
- d) 11 straipsnyje nurodytas investicijų planas; ir
- e) 12–19 straipsnių nuostatų įgyvendinimo priemonės.

2. Administracinė valdyba periodiškai peržiūri įgyvendinimo planą atsižvelgdama į jį įgyvendinant padarytą pažangą, krovinių vežimo geležinkeliu rinką tame krovinių vežimo koridoriuje ir veiksmingumą, kurie įvertinami atsižvelgiant į 1 dalies c punkte nurodytus tikslus.

3. Kai sukuriamas krovinių vežimo koridorius, administracinė valdyba atlieka ir periodiškai atnaujina transporto rinkos tyrimą, susijusį su pastebėtais ir tikėtinais eismo pasikeitimais krovinių vežimo koridoriuje, apimančių įvairių rūšių eismą, susijusį tiek su kroviniu, tiek su keleiviniu transportu. Šiame tyrime prireikus taip pat apžvelgiama socialinių ir ekonominių sąnaudų ir naudos, susijusių su krovinių vežimo koridoriaus sukūrimu, pusiausvyra.

▼B

4. Įgyvendinimo plane atsižvelgiama į terminalų vystymą siekiant patenkinti krovinių vežimo geležinkeliais poreikius krovinių vežimo koridoriuje, ypač į jį, kaip įvairių transporto rūšių mazgų, vaidmenį krovinių vežimo koridoriuose.

5. Administracinė valdyba prireikus imasi priemonių, siekdama bendradarbiauti su regioninėmis ir (arba) vietos valdžios institucijomis su įgyvendinimo planu susijusiais klausimais.

*10 straipsnis***Konsultavimasis su pareiškėjais**

Administracinė valdyba įdiegia konsultavimosi mechanizmus, kad užtikrintų tinkamą pareiškėjų, kurie, kaip tikėtina, naudosis krovinių vežimo koridoriu, dalyvavimą. Visų pirma, ji užtikrina, kad prieš perduodant 9 straipsnyje nurodytą įgyvendinimo planą vykdomajai valdybai, būtų konsultuojamasi su pareiškėjais.

III SKYRIUS

INVESTICIJOS Į KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ*11 straipsnis***Investicijų planavimas**

1. Administracinė valdyba parengia ir periodiškai peržiūri investicijų planą, kuriame yra nuostatos dėl orientacinės vidutinio laikotarpio ir ilgalaikės investicijos į krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūrą, bei pateikia jį vykdomajai valdybai patvirtinti. Šiame plane pateikiama:

- a) numatomų projektų, skirtų krovinių vežimo koridoriuje esančiai geležinkelių infrastruktūrai ir jos įrangai plėsti, atnaujinti ar perkelti, ir susijusių finansinių poreikių bei finansavimo šaltinių sąrašas;
- b) diegimo planas, susijęs su sąveikiomis sistemomis krovinių vežimo koridoriuje, kuris atitinka pagrindinius reikalavimus ir tinklams taikomas technines sąveikos specifikacijas, kaip apibrėžta 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje (nauja redakcija)⁽¹⁾. Šis diegimo planas grindžiamas sąveikių sistemų naudojimo išlaidų ir pelno analize;
- c) krovinių traukinių, galinčių važiuoti krovinių vežimo koridoriu, pajėgumų valdymo, kuris apima nustatytų kliūčių pašalinimą, planas. Šis planas gali būti grindžiamas greičio valdymo gerinimu ir krovinių vežimo koridoriu važiuojančių traukinių leistino sąstatų ilgio, pakrovos gabaritų, traukiamo krovinio arba ašių apkrovos didinimu; ir
- d) kai taikoma, nuoroda į Sąjungos įnašą, numatytą pagal Sąjungos finansines programas.

⁽¹⁾ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.

▼B

2. Šio reglamento taikymas nedaro poveikio valstybių narių kompetencijai geležinkelių infrastruktūros planavimo ir finansavimo srityje.

*12 straipsnis***Darbų koordinavimas**

Administracinė valdyba tinkamu būdu ir per nustatytą laikotarpį suderina ir užtikrina, kad vienoje vietoje būtų paskelbtas visų su infrastruktūra ir jos įranga susijusių darbų, kuriuos vykdant bus apriboti turimi krovinių vežimo koridoriaus pajėgumai, tvarkaraštis.

IV SKYRIUS

KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIAUS VALDYMAS*13 straipsnis***„Vieno langelio“ principo taikymas infrastruktūros pajėgumams**

1. Administracinė valdyba krovinių vežimo koridoriui paskiria arba įsteigia bendrą įstaigą, kuri suteikia pareiškėjams galimybę vienoje vietoje iš karto prašyti infrastruktūros pajėgumų kroviniams traukiniams, kertantiems bent vieną valstybinę sieną krovinių vežimo koridoriuje, ir atsako į minėtąsias paraiškas (toliau – „vieno langelio“ principas).

2. „Vieno langelio“ principu veikianti įstaiga, naudojama kaip koordinavimo priemonė, taip pat teikia pagrindinę informaciją apie infrastruktūros pajėgumų paskirstymą, įskaitant nurodytą 18 straipsnyje. Ši įstaiga nurodo paraiškos pateikimo metu turimus infrastruktūros pajėgumus ir savybes pagal iš anksto nustatytus kriterijus, pvz., krovinių vežimo koridoriu važiuojančių traukinių leistiną greitį, ilgį, pakrovos gabaritus arba ašių apkrovą.

3. „Vieno langelio“ principu veikianti įstaiga priima sprendimą dėl paraiškų skirti iš anksto nustatytas traukinių linijas, kaip nustatyta 14 straipsnio 3 dalyje, ir dėl paraiškų dėl rezervinių pajėgumų, kaip nustatyta 14 straipsnio 5 dalyje. Ši įstaiga skiria pajėgumus pagal taisyklės dėl pajėgumų skirstymo, kaip nustatyta Direktyvoje 2001/14/EB. Ji nedelsdama informuoja kompetentingus infrastruktūros valdytojus apie šias paraiškas ir priimtą sprendimą.

4. Jei paraiškos dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo negalima patenkinti pagal 3 dalį, „vieno langelio“ principu veikianti įstaiga nedelsdama perduoda šią paraišką dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo kompetentingiems infrastruktūros valdytojams ir, jei reikia, Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje nurodytoms pajėgumų paskirstymo įstaigoms, kurie priima sprendimą dėl tos paraiškos pagal tos direktyvos 13 straipsnį ir III skyrių ir praneša apie šį sprendimą „vieno langelio“ principu veikiančiai įstaigai, kad ji galėtų imtis tolesnių veiksmų.

▼B

5. „Vieno langelio“ principu veikianti įstaiga vykdo veiklą, laikydamasi skaidrumo ir nediskriminavimo principo. Šiuo tikslu sukuriamas registras, kuriuo gali naudotis visi suinteresuotieji subjektai. Šiame registre nurodomos prašymų pateikimo datos, pareiškėjų pavardės, duomenys apie pateiktus dokumentus ir įvykusias avarijas. Šią veiklą kontroliuoja reguliavimo įstaigos pagal 20 straipsnį.

*14 straipsnis***Krovininiams traukiniams skiriami pajėgumai**

1. Vykdomoji valdyba nustato infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą, kaip numatyta Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 1 dalyje.

2. Administracinė valdyba įvertina pajėgumų, kurie turėtų būti skirti krovinių vežimo koridoriui važiuojantiems krovininiams traukiniams, poreikį, atsižvelgdama į šio reglamento 9 straipsnio 3 dalyje nurodytą rinkos tyrimą, prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų, susijusių su praeities ir dabartiniais tarnybiniais traukinių tvarkaraščiais, ir bendruosius susitarimus.

3. Remdamiesi šio straipsnio 2 dalyje nurodytu vertinimu, krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai kartu apibrėžia ir organizuoja iš anksto nustatytas tarptautines traukinio linijas krovininiams traukiniams, laikydamiesi Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnyje nurodytos procedūros, pripažindami kitų transporto rūšių, įskaitant keleivinį transportą, pajėgumų poreikį. Jie nustato palankesnes sąlygas krovinių vežimo paslaugoms teikti, įskaitant vežimo trukmę, reisų dažnumą, išvykimo ir atvykimo laiką ir maršrutus, siekdami didinti prekių, kurias gabena koridoriais važiuojantys krovininiai traukiniai, kiekius. Apie šias iš anksto nustatytas traukinio linijas skelbiama ne vėliau nei likus trims mėnesiams iki galutinio prašymų skirti pajėgumų pateikimo termino, nurodyto Direktyvos 2001/14/EB III priede. Kelių krovinių vežimo koridorių infrastruktūros valdytojai prirėikus gali koordinuoti vežimus iš anksto nustatytais tarptautinėmis traukinio linijomis pasiūlydami pajėgumų atitinkamuose koridoriuose.

4. Šios iš anksto nustatytos traukinio linijos visų pirma skiriamos krovininiams traukiniams, kurie kerta bent vieną valstybinę sieną.

5. Esant rinkos poreikiui ir atsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalyje nurodytą vertinimą, krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai kartu apibrėžia krovinių vežimo koridoriais važiuojančių tarptautinių krovinių traukinių rezervinius pajėgumus, pripažindami kitų transporto rūšių, įskaitant keleivinį transportą, pajėgumų poreikį, ir numato šiuos rezervinius pajėgumus galutiniuose tarnybiniuose traukinių tvarkaraščiuose, kad galima būtų greitai ir tinkamai reaguoti į *ad hoc* prašymus skirti pajėgumų, kaip nurodyta Direktyvos 2001/14/EB 23 straipsnyje. Šie pajėgumai rezervuojami iki administracinės valdybos sprendimu nustatyto termino, ankstesnio už tvarkaraštyje numatytą terminą. Šis terminas negali būti ilgesnis nei 60 dienų.

▼B

6. Administracinė valdyba skatina prioriteto taisyklių, susijusių su pajėgumų paskirstymu krovinių vežimo koridoriuje, koordinavimą.

7. Infrastruktūros valdytojai į naudojimo sąlygas gali įtraukti mokestį už paskirstytas traukinių linijas, kuriomis nėra naudojamos. Šis mokestis turi būti tokio dydžio, kad jis būtų tinkamas, atgrasomasis ir veiksmingas.

8. Išskyrus *force majeure* atvejus, įskaitant skubius ir saugumo sumetimais būtinus darbus, kurių nebuvo galima numatyti, pagal šį straipsnį krovinių vežimui skirta traukinių linija negali būti panaikinta likus mažiau nei dviems mėnesiams iki jai numatyto laiko tarnybiniame traukinių tvarkaraštyje, jeigu atitinkamas pareiškėjas nepritaria tokiam panaikinimui. Tokiu atveju atitinkamas infrastruktūros valdytojas deda pastangas pasiūlyti pareiškėjui lygiavertės kokybės ir patikimumo traukinių liniją; pareiškėjas turi teisę su pasiūlymu sutikti arba nesutikti. Ši nuostata nedaro poveikio teisėms, kurias pareiškėjas gali turėti pagal susitarimą, kaip nurodyta Direktyvos 2001/14/EB 19 straipsnio 1 dalyje. Bet kuriuo atveju pareiškėjas gali perduoti šį klausimą svarstyti šio reglamento 20 straipsnyje nurodytai reguliavimo įstaigai.

9. Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba ir 8 straipsnio 7 dalyje nurodyta patariamoji grupė nustato tvarką, skirtą pajėgumų paskirstymo tarp infrastruktūros valdytojų pagal 13 straipsnio 1 dalyje nurodytus prašymus ir atitinkamų infrastruktūros valdytojų gautus prašymus optimaliam koordinavimui užtikrinti. Tai atliekama atsižvelgiant ir į prieigą prie terminalų.

10. Šio straipsnio 4 ir 9 dalyse pateiktos nuorodos į infrastruktūros valdytojus apima, atitinkamais atvejais, Direktyvos 2001/14/EB 14 straipsnio 2 dalyje nurodytas pajėgumų paskirstymo įstaigas.

*15 straipsnis***Patvirtinti pareiškėjai**

Nepaisant Direktyvos 2001/14/EB 16 straipsnio 1 dalies, ne tik geležinkelio įmonės arba tarptautinės jų grupės, bet ir kiti pareiškėjai, pvz., krovinių siuntėjai, ekspeditoriai ir mišriojo transporto operatoriai, gali pateikti paraišką skirti iš anksto nustatytas tarptautines traukinių linijas, kaip nustatyta 14 straipsnio 3 dalyje, ir rezervinius pajėgumus, kaip nustatyta 14 straipsnio 5 dalyje. Siekdami naudoti tokią traukinių liniją kroviniams koridoriumi gabenti, šie pareiškėjai paskiria geležinkelio įmonę sudaryti susitarimą su infrastruktūros valdytoju pagal Direktyvos 91/440/EEB 10 straipsnio 5 dalį.

*16 straipsnis***Eismo valdymas**

1. Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba nustato eismui valdyti taikomą koordinavimo tvarką krovinių vežimo koridoriuje. Sujungtų krovinių vežimo koridorių administracinės valdybos nustato eismui valdyti taikomą koordinavimo tvarką šiuose krovinių vežimo koridoriuose.

▼B

2. Krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros valdytojai ir 8 straipsnio 7 dalyje nurodyta patariamoji grupė nustato tvarką, kad būtų užtikrintas optimalus geležinkelių infrastruktūros ir terminalų naudojimo koordinavimas.

*17 straipsnis***Eismo valdymas kilus eismo sutrikimui**

1. Administracinė valdyba priima bendrus punktualumo tikslus ir (arba) eismo valdymo gaires, taikytinus kilus traukinių eismo krovinių vežimo koridoriuje sutrikimui.

2. Kiekvienas atitinkamas infrastruktūros valdytojas parengia prioriteto taisykles, taikytinas skirtingų eismo tipų to infrastruktūros valdytojo atsakomybei priklausančioje krovinių vežimo koridorių dalyje valdymui, vadovaudamasis šio straipsnio 1 dalyje nurodytais bendrais tikslais ir (arba) gairėmis. Šios prioriteto taisyklės skelbiamos Direktyvos 2001/14/EB 3 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose.

3. Prioriteto taisyklių nustatymo principuose turi būti numatyta bent tai, kad 14 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodyta traukinio linija, paskirta kroviniams traukiniams, kurie laikosi tarnybiniame tvarkaraštyje jiems numatyto laiko, kiek įmanoma, nebūtų keičiama. Prioriteto taisyklių nustatymo principų tikslas – sumažinti iki minimumo bendrą tinklo atkūrimo laiką atsižvelgiant į visų transporto rūšių poreikius. Šiuo tikslu infrastruktūros valdytojai gali koordinuoti skirtingų tipų eismo valdymą keliuose krovinių vežimo koridoriuose.

*18 straipsnis***Informacija apie krovinių vežimo koridoriaus naudojimo sąlygas**

Administracinė valdyba parengia, periodiškai atnaujina ir paskelbia dokumentą, kuriame pateikta:

- a) visa informacija, esanti nacionalinių tinklų, susijusių su krovinių vežimo koridoriais, nuostatuose, parengtuose pagal Direktyvos 2001/14/EB 3 straipsnyje nustatytą tvarką;
- b) terminalų sąrašas ir jų charakteristikos, visų pirma informacija apie patekimo į terminalus sąlygas ir metodus;
- c) informacija, susijusi su šio reglamento 13–17 straipsniuose nurodytomis procedūromis; ir
- d) įgyvendinimo planas.

*19 straipsnis***Paslaugų kokybė krovinių vežimo koridoriuje**

1. Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba skatina Direktyvos 2001/14/EB 11 straipsnyje nurodytų veiklos rezultatų gerinimo sistemų krovinių vežimo koridoriuose suderinamumą.

▼B

2. Administracinė valdyba stebi krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, teikiamų naudojant krovinių vežimo koridorių, rezultatus ir šiuos stebėjimo rezultatus paskelbia kartą per metus.

3. Administracinė valdyba organizuoja krovinių vežimo koridoriaus naudotojų nuomonės tyrimą ir jo rezultatus paskelbia kartą per metus.

*20 straipsnis***Reguliavimo įstaigos**

1. Direktyvos 2001/14/EB 30 straipsnyje nurodytos reguliavimo įstaigos bendradarbiauja vykdydamos konkurencijos krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje stebėseną. Visų pirma jos užtikrina nediskriminacines galimybes naudotis koridoriumi ir yra tos direktyvos 30 straipsnio 2 dalyje numatytos skundų nagrinėjimo institucijos. Jos keičiasi iš infrastruktūros valdytojų ir kitų atitinkamų šalių gauta būtina informacija.

2. Valstybės narės, siekdamos skatinti laisvą ir sąžiningą konkurenciją krovinių vežimo koridoriuose, deda pastangas, kad būtų nustatytas panašaus lygio reguliavimas. Reguliavimo įstaigos turi būti lengvai prieinamos rinkos dalyviams ir turi turėti galimybę nepriklausomai ir veiksmingai priimti sprendimus.

3. Pareiškėjui pateikus skundą reguliavimo įstaigai dėl krovinių vežimo geležinkeliais tarptautinių paslaugų arba tokiai įstaigai atliekant tyrimą savo iniciatyva, ši reguliavimo įstaiga konsultuojasi su visų valstybių narių, per kurias eina atitinkama tarptautinė krovinių vežimo traukinio linija, reguliavimo įstaigomis ir, prieš priimdama sprendimą, prašo pateikti visą būtiną informaciją.

4. Reguliavimo įstaigos, su kuriomis konsultuojamasi pagal 3 dalį, atitinkamai reguliavimo įstaigai pateikia visą informaciją, kurios reikauti jos turi teisę pagal savo nacionalinę teisę. Šia informacija galima naudotis tik 3 dalyje nurodytų skundų nagrinėjimo ar tyrimo tikslais.

5. Gavusi skundą arba savo iniciatyva pradėjusi tyrimą, reguliavimo įstaiga perduoda susijusią informaciją atsakingai reguliavimo įstaigai, kad pastaroji imtųsi priemonių atitinkamų suinteresuotųjų šalių atžvilgiu.

6. Visi Direktyvos 2001/14/EB 15 straipsnio 1 dalyje nurodyti susiję infrastruktūros valdytojų atstovai nedelsdami užtikrina, kad būtų pateikiama visa informacija, kuri būtina šio straipsnio 3 dalyje nurodytų skundo nagrinėjimo ar tyrimo tikslais, ir kurios paprašė valstybės narės, kurioje yra susijęs atstovas, reguliavimo įstaiga. Ši reguliavimo įstaiga turi teisę perduoti tokią informaciją apie atitinkamą tarptautinę traukinių liniją šio straipsnio 3 dalyje minėtoms reguliavimo įstaigoms.



V SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

*21 straipsnis***Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda Direktyvos 91/440/EEB 11a straipsnyje nurodytas komitetas.
 2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
 3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
- Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis – trys mėnesiai.

*22 straipsnis***Įgyvendinimo stebėseną**

Sukūrus krovinių vežimo koridorių, 8 straipsnio 1 dalyje nurodyta vykdomoji valdyba kas dvejus metus pateikia Komisijai to koridoriaus plano įgyvendinimo rezultatus. Komisija išnagrinėja tuos rezultatus ir apie tai praneša 21 straipsnyje nurodytam komitetui.

*23 straipsnis***Ataskaita**

Komisija nuolat tikrina, kaip įgyvendinamas šis reglamentas. Komisija pirmą kartą ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ne vėliau kaip 2015 m. lapkričio 10 d., o vėliau – kas trejus metus.

*24 straipsnis***Pereinamojo laikotarpio priemonės**

Šis reglamentas netaikomas Kipro Respublikai ir Maltai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

*25 straipsnis***Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtąją dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.



M1

PRIEDAS

PRADINIŲ KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ SĄRAŠAS

	Valstybės narės	Pagrindiniai maršrutai (1)	Krovinių vežimo koridorių sukūrimas:
„Reinas–Alpių regionas“	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam–Duisburg–[Basel]–Milano–Genova	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Šiaurės jūra–Viduržemio jūra“	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (+)/Edinburgh (+)/Southampton (+)/Felixstowe (+)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam–Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]–Marseille (+)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Skandinavija–Viduržemio jūra“	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)–Malmö–København–Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Iki 2015 m. lapkričio 10 d.
„Atlanto vandenynas“	PT, ES, FR, DE (+)	Sines–Lisboa/Leixões — Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian–Irun–Bordeaux–Paris/Le Havre/Metz–Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines–Elvas/Algeciras	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Baltijos jūra–Adrijos jūra“	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	Iki 2015 m. lapkričio 10 d.
„Viduržemio jūra“	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería–Valencia/Algeciras/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turin–Milano–Verona–Padova/Venezia–Trieste/ Koper–Ljubljana–Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)–Zagreb (+)–Budapest–Zahony (Vengrijos–Ukrainos siena)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Rytai / Rytinė viduržemio jūros regiono dalis“	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureșt–Constanța Bremerhaven (+)/Wilhelmshaven (+)/Rostock (+)/Hamburg (+)–Prah–Vienna/Bratislava–Budapest — Vidin–Sofia–Burgas (+)/Svilengrad (+) (Bulgarijos ir Turkijos siena)/ Promachonas–Thessaloniki–Athina–Patras (+)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.

▼ M1

	Valstybės narės	Pagrindiniai maršrutai ⁽¹⁾	Krovinių vežimo koridorių sukūrimas:
„Šiaurės jūra – Baltijos jūra“ ^(°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV ^(*) , EE ^(*)	Wilhelmshaven ⁽⁺⁾ /Bremerhaven/Hamburg ⁽⁺⁾ / Amsterdam ⁽⁺⁾ / Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (Lenkijos ir Baltarusijos siena)/Kaunas-Rīga ^(*) -Tallinn ^(*)	Iki 2015 m. lapkričio 10 d.
„Reinas – Dunojus“ ^(‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna ir Tisou (Slovakijos ir Ukrainos)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Iki 2020 m. lapkričio 10 d.

⁽¹⁾ „/“ – alternatyvūs maršrutai. Pagal TEN-T gaires Atlanto vandenyno ir Viduržemio jūros koridorius ateityje turėtų papildyti krovinių vežimo geležinkelio ašis Sines/Algeciras-Madrid-Paris, kuri kerta centrinę Pirėnų dalį nedideliame aukštyje esančiu tuneliu.

⁽⁺⁾ Maršrutai, pažymėti ženklu ⁺, turi būti įtraukti į atitinkamus koridorius ne vėliau kaip praėjus 3 metams nuo šioje lentelėje nurodytos sukūrimo datos. Pagal šio reglamento 8 straipsnį ir 13 straipsnio 1 dalį apibrėžtos esamos struktūros pritaikomos dalyvaujant kitoms valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams atitinkamuose koridoriuose. Šie papildymai grindžiami rinkos tyrimais; jais atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį.

^(*) Maršrutai, pažymėti ženklu ^{*}, turi būti įtraukti į atitinkamus koridorius ne vėliau kaip praėjus 5 metams nuo šioje lentelėje nurodytos sukūrimo datos. Pagal šio reglamento 8 straipsnį ir 13 straipsnio 1 dalį apibrėžtos esamos struktūros pritaikomos dalyvaujant kitoms valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams atitinkamuose koridoriuose. Šie papildymai grindžiami rinkos tyrimais; jais atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį.

^(°) Kol Baltijos geležinkelio linijoje bus įdiegtas 1435 mm nominalus vežės plotis, šiame koridoriuje vykdamas kūrimą ir veiklą atsižvelgiama į skirtingų vežės pločio sistemų ypatybes.

^(‡) Šio koridoriaus kūrimas grindžiamas rinkos tyrimais; juo atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį. Koridoriaus dalis „Čierna ir Tisou (Slovakijos/ Ukrainos siena)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha“ turi būti sukurta iki 2013 m. lapkričio 10 d.