

UREDBA (EU) št. 913/2010 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 22. septembra 2010

o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V okviru nove Strategije Evropske unije za rast in zaposlovanje je vzpostavitev notranjega železniškega trga, še posebno za prevoz blaga, bistveni element napredka pri uresničevanju trajnostne mobilnosti.
- (2) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁴⁾ in Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ⁽⁵⁾ predstavljata pomemben korak k uresničevanju notranjega železniškega trga.
- (3) Da bi bile lahko mednarodne in nacionalne železniške storitve v tovornem prometu, ki so od 1. januarja 2007 odprte za konkurenco, konkurenčne drugim

vrstam prometa, morajo imeti na voljo železniško infrastrukturo, ki je kakovostna in zadostno financirana, torej taka, ki omogoča opravljanje storitev prevoza blaga pod dobrimi pogoji, kar zadeva komercialno hitrost in vozni red, ter zanesljiva, torej da storitve, ki jih dejansko opravlja, ustrezajo pogodbenim obveznostim, sprejetim z železniškimi prevozniki.

- (4) Čeprav je odprtje trga za tovorni železniški promet omogočilo vstop v omrežje novim operaterjem, tržni mehanizmi niso bili in še vedno niso dovolj za organiziranje, urejanje in varovanje železniškega tovornega prometa. Da bi optimizirali uporabo omrežja in zagotovili njegovo zanesljivost, je koristno uvesti dodatne postopke za krepitev sodelovanja na področju dodeljevanja mednarodnih vlakovnih poti za tovarne vlake med upravljavce infrastrukture.

- (5) V tem smislu bi vzpostavitev mednarodnih železniških koridorjev za evropsko železniško omrežje za konkurenčen tovorni promet, po katerem bi lahko tovorni vlaki vozili pod dobrimi pogoji in bi z lahkoto prehajali z enega nacionalnega omrežja na drugo, omogočila izboljšanje pogojev za uporabo infrastrukture.

- (6) Že začete pobude na področju železniške infrastrukture kažejo, da je vzpostavljanje mednarodnih koridorjev, ki ustrezajo posebnim potrebam enega ali več jasno opredeljenih segmentov trga tovornega prometa, najprimernejši način za vzpostavitev mednarodnih železniških koridorjev za evropsko železniško omrežje za konkurenčen tovorni promet.

- (7) Če ni določeno drugače, ta uredba ne bi smela posegati v pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture iz Direktive 91/440/EGS in Direktive 2001/14/ES in po potrebi organov za dodeljevanje iz člena 14(2) Direktive 2001/14/ES. Ta predpisa še naprej veljata tudi glede določb, ki se nanašajo na tovarne koridorje.

- (8) Kjer je to primerno, bi bilo treba pri oblikovanju tovornega koridorja upoštevati potrebo po boljših povezavah z železniško infrastrukturo evropskih tretjih držav.

⁽¹⁾ UL C 317, 23.12.2009, str. 94.

⁽²⁾ UL C 79, 27.3.2010, str. 45.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 23. aprila 2009 (UL C 184 E, 8.7.2010, str. 354), stališče iz prvega branja Sveta z dne 22. februarja 2010 (UL C 114 E, 4.5.2010, str. 1), stališče Evropskega parlamenta z dne 15. junija 2010 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 13. septembra 2010.

⁽⁴⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25.

⁽⁵⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

- (9) Tovorni koridorji bi morali biti načrtovani tako, da bi potekali nepretrgano ob koridorjih in tako zagotavljali potrebne povezave med obstoječo železniško infrastrukturo.
- (10) Mednarodne tovarne železniške koridorje, ki tvorijo evropsko železniško omrežje za konkurenčne storitve tovarnega prometa, bi bilo treba vzpostaviti skladno z vseevropskim prometnim omrežjem („TEN-T“) oziroma koridorji evropskega sistema železniške signalizacije („ERTMS“). V ta namen je nujen usklajen razvoj omrežij, še posebno pa glede povezanosti mednarodnih koridorjev za železniški tovorni promet z obstoječim omrežjem TEN-T in koridorji ERMTS. Poleg tega bi bilo treba na ravni Unije določiti enotne predpise o tovarnih koridorjih. Spodbujati bi bilo treba projekte za zmanjšanje hrupa tovarnih vlakov. Po potrebi bi bilo treba oblikovanje teh koridorjev finančno podpreti v okviru TEN-T, raziskav in programov Marco Polo, ter drugih politik in skladov Unije, kot so Evropski sklad za regionalni razvoj ali Kohezijski sklad, kakor tudi Evropska investicijska banka.
- (11) V okviru tovarnega koridorja bi bilo treba zagotoviti dobro usklajevanje med državami članicami in zadevnimi upravljavci infrastrukture, dati zadostno prednost železniškemu tovarnemu prometu, vzpostaviti učinkovite in zadostne povezave z drugimi vrstami prometa in vzpostaviti ugodne razmere za razvoj konkurence med ponudniki storitev v železniškem tovarnem prometu.
- (12) Poleg tovarnih koridorjev, vzpostavljenih na podlagi člena 3, bi bilo treba na ravni Unije proučiti in odobriti vzpostavitev dodatnih tovarnih koridorjev na podlagi preglednih in jasno opredeljenih meril in postopka, ki državam članicam in upravljavcem infrastrukture dopuščajo zadostno možnost za sprejemanje odločitev in upravljanje, da lahko upoštevajo obstoječe pobude za posebne koridorje, npr. ERTMS, RailNetEurope („RNE“) in TEN-T ter sprejmejo ukrepe, prilagojene svojim posebnim potrebam.
- (13) Da bi pospešili usklajevanje med državami članicami in upravljavci infrastrukture ter zagotovili nepretrgan potek koridorja, bi bilo treba vzpostaviti ustrezno strukturo vodenja za vsak tovorni koridor, ob upoštevanju potrebe po izogibanju podvojitve z že obstoječimi strukturami upravljanja.
- (14) Za izpolnjevanje potreb trga bi morali biti načini vzpostavljanja tovarnega koridorja predstavljeni v izvedbenem načrtu, ki bi moral vključevati opredelitev in časovni načrt izvedbe ukrepov, koristnih za izboljšanje uspešnosti železniškega tovarnega prometa. Poleg tega se je treba z možnimi uporabniki tovarnega koridorja redno posvetovati v skladu s postopki, ki jih je določil upravni odbor, da se zagotovi, da načrtovane ali opravljene dejavnosti za vzpostavitev tovarnega koridorja izpolnjujejo potrebe ali pričakovanja vseh uporabnikov tovarnega koridorja.
- (15) Treba bi bilo upoštevati tudi, da je razvoj intermodalnih tovarnih terminalov potreben za podporo vzpostavitvi koridorjev za tovorni železniški promet v Uniji.
- (16) Za zagotovitev skladnosti in kontinuitete infrastrukturnih zmogljivosti, ki so na voljo na tovarnem koridorju, bi bilo treba med zadevnimi državami članicami in upravljavci infrastrukture, po potrebi pa tudi med državami članicami in evropskimi tretjimi državami, usklajevati naložbe v tovorni koridor in jih načrtovati v skladu z logiko, ki ob upoštevanju gospodarske vzdržnosti ustreza potrebam tovarnega koridorja. Program njihovega uresničevanja bi bilo treba objaviti, da se zagotovi obveščanje prevoznikov, ki bi lahko uporabljali koridor. Naložbe bi morale vključevati projekte za razvoj interoperabilnih sistemov in povečanje zmogljivosti vlakov.
- (17) Iz istih razlogov bi bilo treba vsa dela na infrastrukturi in njeni opremi, ki bi omejevala razpoložljivo zmogljivost tovarnega koridorja, usklajevati na ravni tovarnega koridorja in bi morala biti ažurno objavljena.
- (18) Da bi se za mednarodne železniške tovarne storitve olajšale vloge za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, je primerno za vsak tovorni koridor določiti ali vzpostaviti sistem „vse na enem mestu“. Zato bi se bilo treba opreti na obstoječe pobude, posebno tiste, ki jih izvaja RNE, to je organ, ki je orodje za usklajevanje upravljavcev infrastrukture in ponuja nekatere storitve prevoznikom v mednarodnem tovarnem prometu.
- (19) V upravljanje tovarnih koridorjev bi moral biti vključen tudi postopek za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti mednarodnim tovarnim vlakom, ki vozijo po teh koridorjih. Pri teh postopkih bi bilo treba spoštovati učinkovito dodeljevanje zmogljivosti drugim vrstam prometa, vključno s potniškim prometom.
- (20) Da bi zagotovili boljšo uporabo železniške infrastrukture, je treba uskladiti delovanje infrastrukture in strateških terminalov na celotnem tovarnem koridorju.
- (21) Prednostna pravila lahko pomenijo tudi prednostne cilje, odvisno od razmer v zadevni državi članici.

- (22) Tovorni vlaki, ki bi vozili po tovornem koridorju, bi morali, kolikor je le mogoče, biti dovolj točni v primeru motnje glede na potrebo vseh vrst transporta.
- (23) Za spodbujanje razvoja konkurence med ponudniki železniških tovornih storitev na tovornem koridorju bi moralo biti tudi prosilcem, ki niso železniški prevozniki ali njihova združenja, omogočeno, da zaprosijo za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti na tovornih koridorjih.
- (24) Za objektivno ocenjevanje prednosti ukrepov namenjenih vzpostavitvi tovornega koridorja, bi bilo treba spremljati uspešnost železniških tovornih storitev v tovornem koridorju in redno objavljati poročila o kakovosti. Ocena uspešnosti bi morala vključevati izid anket o zadovoljstvu uporabnikov tovornega koridorja.
- (25) Da bi zagotovili dostop do mednarodnih storitev brez diskriminacije, si je treba prizadevati za dobro usklajenost med organi za nadzor železniškega prometa glede različnih omrežij zajetih v tovornem koridorju.
- (26) Za lažji dostop do informacij v zvezi z uporabo celotne glavne infrastrukture tovornega koridorja in za zagotavljanje dostopa brez diskriminacije do tega koridorja bi moral upravni odbor pripraviti, redno posodabljeni in objavljati dokument z vsemi temi informacijami.
- (27) Ker cilja te uredbe, in sicer vzpostavitve evropskega železniškega omrežja za konkurenčen tovorni promet, sestavljenega iz tovornih koridorjev, države članice ne morejo same zadovoljivo doseči in ga glede na obseg in učinkovitost lažje doseže Unija, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje tistega, kar je potrebno, da bi se dosegel navedeni cilj.
- (28) Pri usklajevanju naložb ter upravljanju zmogljivosti in prometa bi bilo treba vpeljati uravnotežene predpise, temelječe na sodelovanju med upravljavci infrastrukture, ki morajo ponujati kakovostne storitve prevoznikom v tovornem prometu na mednarodnem železniškem koridorju.
- (29) Ker morajo mednarodni vlaki voziti po poteh, ki združujejo več koridorjev, kakor je opredeljeno v tej uredbi, lahko upravljavci infrastrukture za več koridorjev usklajujejo tudi svoje dejavnosti, da bi na zadevnih koridorjih zagotovili razpoložljivost, zmogljivost, tekoče gibanje in skladno uporabo prednostnih pravil za različne vrste prometa v primeru motnje.
- (30) Namen te uredbe je izboljšati učinkovitost železniškega tovornega prometa glede na druge vrste prometa. Za učinkovito delovanje tovornih koridorjev bi bilo treba zagotoviti usklajevanje med državami članicami in upravljavci infrastrukture. Da bi to omogočili, bi bilo treba sprejeti operativne ukrepe skupaj z naložbami v infrastrukturo in tehnično opremo, kot je ERTMS, s ciljem povečati zmogljivost in učinkovitost tovornega železniškega prometa.
- (31) Izvajanje predpisov o ustanovitvi in spremembah tovornih koridorjev ter o izjemah, odobrenih državam članicam, mora potekati po enotnih pogojih, da bi se zagotovila skladnost predlogov za vzpostavitev tovornih koridorjev z merili, določenimi v tej uredbi, in bi za to bilo treba pooblastiti Komisijo. V skladu s členom 291 Pogodbe o delovanju Evropske unije se pravila in splošna načela, ki se nanašajo na mehanizme, s katerimi države članice nadzirajo Komisijo pri izvajanju izvedbenih pooblastil, vnaprej določijo z uredbo, sprejeto v skladu z rednim zakonodajnim postopkom. Do sprejetja navedene uredbe se še naprej uporablja Sklep Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁽¹⁾, razen regulativnega postopka s pregledom, ki se ne uporablja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Namen in področje uporabe

1. Ta uredba določa pravila za vzpostavitev in organizacijo mednarodnih železniških koridorjev za konkurenčen tovorni promet z namenom razvoja evropskega železniškega omrežja za konkurenčen tovorni promet. Uredba določa pravila za izbor, organizacijo in upravljanje tovornih koridorjev ter okvirno načrtovanje naložb.

2. Ta uredba se uporablja za upravljanje in uporabo železniške infrastrukture, vključene v tovrne koridorje.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

Člen 2

Opredelitev pojmov

1. Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 2 Direktive 2001/14/ES.

2. Poleg opredelitev iz odstavka 1:

(a) „tovorni koridor“ pomeni vsako določeno železniško progo, vključno s progami za železniške trajekte, na ozemlju držav članic ali med njimi in po potrebi v evropskih tretjih državah, ki povezujejo dva ali več terminalov vzdolž glavne prevozne smeri ter, kadar je to potrebno, obvozne poti in povezovalne odseke, vključno z železniško infrastrukturo in njeno opremo ter ustreznimi storitvami železniškega prometa v skladu s členom 5 Direktive 2001/14/ES;

(b) „izvedbeni načrt“ pomeni dokument, v katerem so predstavljeni sredstva in strategija, ki jih zadevne strani nameravajo izvesti, da bi v določenem časovnem obdobju razvile ukrepe, ki so potrebni in zadostni za vzpostavitev tovornega koridorja;

(c) „terminal“ pomeni objekt ob tovornem koridorju, ki je posebej urejen za natovarjanje in/ali iztovarjanje blaga s tovornih vlakov ter povezovanje storitev v železniškem tovornem prometu s storitvami cestnega, pomorskega, rečnega in letalskega prometa ali za sestavljanje ali spreminjanje kompozicije tovornih vlakov; in po potrebi za izvajanje mejnih postopkov na mejah z evropskimi tretjimi državami.

POGLAVJE II

DOLOČITEV IN UPRAVLJANJE MEDNARODNIH ŽELEZNIŠKIH KORIDORJEV ZA KONKURENČEN TOVORNI PROMET

Člen 3

Določitev izhodiščnih tovornih koridorjev

Države članice, navedene v Prilogi, do v njej določenih datumov usposobijo za delovanje začetne tovorne koridorje, določene v Prilogi. Zadevne države članice o vzpostavitvi tovornih koridorjev obvestijo Komisijo.

Člen 4

Merila za nadaljnje tovrne koridorje

Pri izbiri nadaljnjih tovornih koridorjev iz člena 5 in spreminjanju tovornih koridorjev iz člena 6 se upoštevajo naslednja merila:

(a) tovorni koridor poteka čez ozemlje najmanj treh držav članic, oziroma dveh držav članic, če je razdalja med železniškima terminaloma, ki ju povezuje tovorni koridor, večja od 500 km;

(b) tovorni koridor je usklajen s koridorji TEN-T in ERTMS oziroma koridorji, ki jih določi RNE;

(c) prednostni projekti TEN-T ⁽¹⁾ so vključeni v tovorni koridor;

(d) zagotovi se ravnotežje med negativnimi in pozitivnimi socialno-ekonomskimi učinki, ki bi jih imela vzpostavitev tovornega koridorja;

(e) zagotovi se skladnost vseh tovornih koridorjev, ki jih predlagajo države članice za nastanek evropskega železniškega omrežja za konkurenčen tovorni promet;

(f) vzdolž koridorja se razvija železniški tovorni promet, najpomembnejše trgovinske tokove in blagovni promet;

(g) če je primerno, se vzpostavijo boljše medsebojne povezave med državami članicami in evropskimi tretjimi državami;

(h) prosilci kažejo interes za tovorni koridor;

(i) zagotovijo se dobre povezave z drugimi vrstami prometa, zlasti prek ustreznega omrežja terminalov, vključno z morskimi pristanišči in pristanišči na celinskih plovnih poteh.

Člen 5

Izbira nadaljnjih tovornih koridorjev

1. Vsaka država članica z železnico, ki se nadaljuje v drugo državo članico, sodeluje pri vzpostavitvi vsaj enega tovornega koridorja, razen če je v skladu s členom 3 to obveznost že izpolnila.

2. Ne glede na odstavek 1, države članice na zahtevo ene od držav članic sodelujejo pri vzpostavitvi tovornega koridorja iz navedenega odstavka ali podaljšanju obstoječega koridorja, da bi sosednji državi članici omogočile izpolnitev obveznosti iz navedenega odstavka.

⁽¹⁾ Glej Prilogo III k Odločbi št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 204, 5.8.2010, str. 1).

3. Brez poseganja v obveznosti držav članic na podlagi člena 7 Direktive 91/440/EGS, kadar država članica po opravljeni socialno-ekonomski analizi meni, da vzpostavitev tovornega koridorja ne bi bila v interesu prosilcev, ki bi najverjetneje uporabljali ta tovorni koridor, ali ne bi prinesla bistvenih socialno-ekonomskih koristi, ali bi povzročila nesorazmerno obremenitev, tej državi članici ni treba sodelovati, kakor je navedeno v odstavkih 1 in 2 tega člena, ob upoštevanju odločitve Komisije v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 21(2).

4. Državi članici ni treba sodelovati, kakor je navedeno v odstavkih 1 in 2, če ima železniško omrežje, kjer se tirna širina razlikuje od tiste v glavnem železniškem omrežju znotraj Unije.

5. Vzpostavitev tovornega koridorja predlagajo zadevne države članice. V ta namen Komisiji skupaj pošljejo pismo o nameri vključno s predlogom, ki ga pripravijo po posvetovanju z zadevnimi upravljavci infrastrukture in zadevnimi prosilci, pri čemer upoštevajo merila iz člena 4.

Da bi izpolnile obveznosti iz odstavkov 1 in 2, zadevne države članice Komisiji do 10. novembra 2012 skupaj pošljejo pismo o nameri.

6. Komisija preuči predloge za vzpostavitev tovornega koridorja iz odstavka 5 in v skladu z regulativnim postopkom iz člena 21(3) sprejme odločitev o skladnosti teh predlogov s tem členom najpozneje devet mesecev po predložitvi predlogov.

7. Zadevne države članice vzpostavijo tovorni koridor najpozneje dve leti po tem, ko Komisija sprejme odločitev iz odstavka 6.

Člen 6

Spremembe nadaljnjih tovornih koridorjev

1. Tovorni koridorji iz člena 5 se lahko spremenijo na podlagi skupnega predloga, ki ga zadevne države članice pošljejo Komisiji po posvetovanju z upravljavci infrastrukture in zadevnimi prosilci.

2. Komisija ustrezno temu v skladu z regulativnim postopkom iz člena 21(3) sprejme odločitev o predlogu in pri tem upošteva merila iz člena 4.

Člen 7

Usklajevanje

Če se dve ali več zadevnih držav članic ne dogovori o vzpostavitvi ali spremembi tovornega koridorja in glede železniške infrastrukture na njihovem ozemlju, se Komisija na zahtevo ene od zadevnih držav članic o tem posvetuje z odborom iz člena 21. Mnenje Komisije se pošlje zadevnim državam članicam. Zadevne države članice to mnenje upoštevajo pri iskanju rešitve in odločitev sprejmejo soglasno.

Člen 8

Upravljanje tovornih koridorjev

1. Zadevne države članice za vsak tovorni koridor ustanovijo izvršni odbor, ki je odgovoren za določitev splošnih ciljev tovornega koridorja, nadzor in sprejemanje ukrepov, kakor je izrecno določeno v odstavku 7 tega člena ter v členih 9 in 11, členu 14(1) in členu 22. Izvršni odbor sestavljajo predstavniki organov zadevnih držav članic.

2. Zadevni upravljavci infrastrukture, in kadar je potrebno organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 14(2) Direktive 2001/14/ES, za vsak tovorni koridor ustanovijo upravni odbor, pristojen za sprejemanje ukrepov, kot je to izrecno določeno v odstavkih 5, 7, 8 in 9 tega člena ter v členih 9 do 12, členu 13(1), členu 14(2), (6) in (9), členu 16(1), členu 17(1) in členih 18 in 19 te uredbe. Upravni odbor sestavljajo predstavniki upravljavcev infrastrukture.

3. Države članice in upravljavci infrastrukture, ki jih zadeva posamezni tovorni koridor, sodelujejo v odborih iz odstavkov 1 in 2, da bi zagotovili razvoj tovornega koridorja v skladu z njegovim izvedbenim načrtom.

4. Izvršni odbor sprejema odločitve s soglasjem predstavnikov organov zadevnih držav članic.

5. Upravni odbor sprejema odločitve, tudi odločitve o svojem pravnem statusu, oblikovanju svoje organizacijske strukture, sredstvih in osebju, s soglasjem zadevnih upravljavcev infrastrukture. Upravni organ je lahko neodvisen pravni subjekt. Oblikovan je lahko kot evropsko gospodarsko interesno združenje v smislu Uredbe Sveta (EGS) št. 2137/85 z dne 25. julija 1985 o evropskih gospodarskih interesnih združenjih (EGIZ) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ UL L 199, 31.7.1985, str. 1.

6. Odgovornosti izvršnega in upravnega odbora ne posegajo v neodvisnost upravljavcev infrastrukture, določene v členu 4(2) Direktive 91/440/EGS.

7. Upravni odbor ustanovi skupino svetovalcev, ki jo sestavljajo upravljavci in lastniki terminalov tovornega koridorja, po potrebi pa tudi predstavniki morskih pristanišč in pristanišč na celinskih plovniških poteh. Ta skupina svetovalcev lahko poda mnenje o vsakem predlogu upravnega odbora, ki neposredno vpliva na naložbe in upravljanje terminalov. Mnenje lahko poda tudi na lastno pobudo. Upravni odbor vsa takšna mnenja upošteva. V primeru nesoglasja med upravnim odborom in skupino svetovalcev se slednja lahko obrne na izvršni odbor. Izvršni odbor deluje kot posrednik in pravočasno posreduje svoje mnenje. Vendar končno odločitev sprejme upravni odbor.

8. Upravni odbor sestavi še eno skupino svetovalcev, v kateri so železniški prevozniki, ki bi radi uporabljali tovorni koridor. Ta skupina svetovalcev lahko poda mnenje o vsakem predlogu upravnega odbora, ki vpliva na te prevoznike. Lahko tudi poda mnenje na lastno pobudo. Upravni odbor vsa takšna mnenja upošteva.

9. Upravni odbor v skladu z nacionalnimi in evropskimi načrti skupne uporabe usklajuje uporabo interoperabilnih računalniških aplikacij ali alternativnih rešitev, ki bodo morda v prihodnosti na voljo kot vmesniki za obdelavo prošenj za mednarodne vlakovne poti in za delovanje mednarodnega prometa na tovornem koridorju.

Člen 9

Ukrepi za realizacijo izvedbenega načrta tovornega koridorja

1. Upravni odbor najkasneje šest mesecev preden je tovorni koridor dokončno usposobljen za obratovanje pripravi izvedbeni načrt in ga predloži izvršnemu odboru v odobritev. Ta načrt zajema:

(a) opis značilnosti tovornega koridorja, vključno z ozkimi grli, in program ukrepov, potrebnih za vzpostavitev tovornega koridorja;

(b) bistvene dele raziskave iz odstavka 3;

(c) cilje tovornih koridorjev, zlasti kar zadeva uspešnost tovornega koridorja, izraženo kot kakovost storitev in zmogljivost tovornega koridorja v skladu z določbami člena 19;

(d) naložbene načrte iz člena 11; ter

(e) ukrepe za izvajanje določb členov 12 do 19.

2. Upravni odbor redno revidira izvedbeni načrt ob upoštevanju napredka pri njegovem izvajanju, trga železniškega tovornega prometa na tovornem koridorju in uspešnosti, merjene v skladu s cilji iz točke (c) odstavka 1.

3. Upravni odbor izvaja in redno posodablja tržno raziskavo o ugotovljenih in pričakovanih spremembah v prometu na zadevnem tovornem koridorju, ki so posledica njegove vzpostavitve, in sicer z vidika različnih vrst prometa tako v tovornem kot tudi potniškem prometu. V tej raziskavi se po potrebi preuči tudi ravnotežje med negativnimi in pozitivnimi socialno-ekonomskimi učinki vzpostavitve tovornega koridorja.

4. Pri izvedbenem načrtu se upošteva razvoj terminalov v odziv na potrebe železniškega tovornega prometa na tovornem koridorju, še posebej uporaba teh terminalov kot intermodalnih vozlišč vzdolž tovornih koridorjev.

5. Če je potrebno, upravni odbor sprejme ukrepe za sodelovanje z regionalnimi in/ali lokalnimi upravami glede izvedbenega načrta.

Člen 10

Posvetovanje s prosilci

Upravni odbor oblikuje mehanizme za posvetovanje, s čimer poskrbi za primerno sodelovanje prosilcev, ki bodo najverjetneje uporabljali tovorni koridor. Zlasti poskrbi za posvetovanje s prosilci, preden izvršnemu odboru predloži izvedbeni načrt iz člena 9.

POGLAVJE III

NALOŽBE V TOVORNI KORIDOR

Člen 11

Načrtovanje naložb

1. Upravni odbor pripravi in redno pregleduje načrt naložb, ki vključuje podatke iz okvirnega načrta srednje- in dolgoročnih vlaganj v infrastrukturo prometnega koridorja, in ga predloži izvršnemu odboru v odobritev. Ta načrt zajema:

(a) seznam projektov, s katerimi se predvideva razširitev, obnova ali razvoj železniške infrastrukture in njene opreme na obravnavanem tovornem koridorju ter s tem povezanih finančnih potreb in virov financiranja;

- (b) razvojni načrt uvajanja interoperabilnih sistemov vzdolž obravnavanega tovornega koridorja, ki izpolnjuje bistvene zahteve in tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki se uporabljajo za omrežja, opredeljena v Direktivi 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ⁽¹⁾. Ta razvojni načrt temelji na analizi stroškov in koristi uporabe interoperabilnih sistemov;
- (c) načrt upravljanja zmogljivosti tovornih vlakov, ki lahko vozijo na tovornem koridorju, ki vključuje odpravo opredeljenih ozkih grl. Ta načrt lahko temelji na izboljševanju upravljanja hitrosti in povečanju dolžine, nakladalnega profila, skupne teže ali osne obremenitve, dovoljene za vlake, ki uporabljajo zadevni tovorni koridor; ter
- (d) kjer je potrebno, navedbo morebitnega prispevka Unije, ki je predviden v programih Unije za financiranje.

2. Ta uredba se uporablja brez poseganja v pristojnosti držav članic glede načrtovanja in financiranja železniške infrastrukture.

Člen 12

Usklajevanje del

Upravni odbor usklajuje in zagotavlja objavo na enem mestu, na primeren način in v ustreznem časovnem okviru, časovnega načrta izvajanja vseh del na infrastrukturi in njeni opremi, zaradi katerih bodo zmogljivosti tovornega koridorja omejene.

POGLAVJE IV

UPRAVLJANJE TOVORNEGA KORIDORJA

Člen 13

Sistem „vse na enem mestu“ za vloge za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti

1. Upravni odbor tovornega koridorja določi ali oblikuje skupno telo, ki prosilcem omogoča, da na enem mestu in z enim samim postopkom zaprosijo in prejmejo vprašanja v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi za tovrne vlake, ki vzdolž tovornega koridorja prečkajo vsaj eno mejo (v nadaljnjem besedilu: sistem vse na enem mestu).

2. V okviru sistema vse na enem mestu kot koordinacijske točke se zagotavljajo tudi osnovne informacije o dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti, vključno z informacijami iz člena 18. V okviru tega sistema se obvešča tudi o razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivostih v času predložitve vloge in njihovih značilnostih po vnaprej določenih parametrih, kot so hitrost, dolžina, nakladalni profil ali dovoljena osna obremenitev vlakov, ki vozijo na tovornem koridorju.

3. V okviru sistema vse na enem mestu se odloča tudi o uporabi vnaprej določenih vlakovnih poti iz člena 14(3) in o rezervnih zmogljivostih iz člena 14(5). Zmogljivosti se dodelijo v skladu s pravili o dodeljevanju zmogljivosti iz Direktive 2001/14/ES. O tej uporabi in sprejetih odločitvah se nemudoma obvestijo pristojni upravljavci infrastrukture.

4. Za vsako prošnjo za dodelitev infrastrukturne zmogljivosti, ki je ni mogoče odobriti v skladu z odstavkom 3, se v okviru sistema vse na enem mestu vsaka vloga za infrastrukturne zmogljivosti nemudoma pošlje pristojnim upravljavcem infrastrukture in, kjer je ustrezno, organom za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 14(2) Direktive 2001/14/ES, ki o vlogi odločajo v skladu s členom 13 in poglavjem III navedene direktive ter o svoji odločitvi obvestijo sistem vse na enem mestu, ki zadevo nadalje obravnava.

5. Dejavnosti v okviru sistema vse na enem mestu potekajo pregledno in brez diskriminacije. V ta namen se oblikuje register, ki je prosto dostopen vsem zainteresiranim stranem. Register vsebuje datume vlog, podatke o prosilcih ter podrobnosti o predloženi dokumentaciji in incidentih, ki so se zgodili. Te dejavnosti nadzirajo regulatorni organi v skladu s členom 20.

Člen 14

Zmogljivosti, dodeljene tovornim vlakom

1. Izvršni odbor opredeli okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti tovornega koridorja, in sicer v skladu s členom 14(1) Direktive 2001/14/ES.

2. Upravni odbor oceni potrebo po zmogljivostih, ki naj bi bile vzdolž tovornega koridorja dodeljene tovornim vlakom, in pri tem upošteva tržno raziskavo iz člena 9(3) te uredbe, vloge za infrastrukturne zmogljivosti v okviru prejšnjih in sedanjih operativnih voznih redov ter okvirne sporazume.

3. Upravljavci infrastrukture na podlagi ocene iz odstavka 2 tega člena skupaj določijo in organizirajo mednarodne vnaprej določene vlakovne poti za tovrne vlake, pri čemer uporabijo postopek iz člena 15 Direktive 2001/14/ES ob upoštevanju zmogljivostnih potreb drugih vrst prometa, med drugim potniškega prometa. Določijo tak čas potovanja, pogostost, čas odhoda in prihoda ter trase, primerne za tovorni promet, da bi se povečal tovorni promet z vlaki, ki potujejo na tovornem koridorju. Te vnaprej določene vlakovne poti se objavijo vsaj tri mesece pred rokom za prejem prošenj za zmogljivosti iz Priloge III Direktive 2001/14/ES. Upravljavci infrastrukture več tovornih koridorjev lahko po potrebi usklajujejo mednarodne vnaprej določene vlakovne poti z zmogljivostmi na zadevnih tovornih koridorjih.

⁽¹⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

4. Te vnaprej določene vlakovne poti se najprej dodelijo tovornim vlakom, ki prečkajo vsaj eno mejo.

5. Če to upravičujejo potrebe trga in ocena iz odstavka 2 tega člena, upravljavci infrastrukture skupaj določijo rezervno zmogljivost za mednarodne tovarne vlake na tovornih koridorjih ob upoštevanju zmogljivostnih potreb drugih vrst prometa, tudi potniškega prometa, ter to rezervo v svojih končnih načrtovanih operativnih vozniških redih ohranijo prosto, tako da se lahko hitro in primerno odzovejo na *ad hoc* vloge za dodelitev zmogljivosti iz člena 23 Direktive 2001/14/ES. Ta zmogljivost se ohrani do roka pred predvidenim časom iz voznega reda, kot je določil upravni odbor. Ta rok ne presega 60 dni.

6. Upravni odbor spodbuja usklajevanje prednostnih pravil v zvezi z dodeljevanjem zmogljivosti na tovornem koridorju.

7. Upravljavci infrastrukture v svoje pogoje za uporabo lahko vključijo uporabnine za vlakovne poti, ki so dodeljene, vendar se na koncu ne uporabijo. Raven te uporabnine je primerna, odvrtačna in učinkovita.

8. Razen v primeru višje sile, vključno z nujnimi in nepredvidenimi deli, ki so pomembna za zagotavljanje varnosti, se vlakovna pot, dodeljena v hitrem tovornem prometu v skladu s tem členom, ne sme preklicati manj kot dva meseca pred predvidenim časom iz operativnega voznega reda, če se zadevni prosilec s takim preklicem ne strinja. V takšnem primeru si zadevni upravljavec infrastrukture prizadeva prosilcu predlagati enako kakovostno in zanesljivo vlakovno pot, kar ima prosilec pravico sprejeti ali zavrniti. Ta določba ne posega v pravice, ki bi jih prosilec imel na podlagi sporazuma iz člena 19(1) Direktive 2001/14/ES. Prosilec lahko v vsakem primeru zadevo preda regulatornemu organu iz člena 20 te uredbe.

9. Upravni odbor tovornega koridorja in skupina svetovalcev iz člena 8(7) vzpostavijo postopke za zagotovitev optimalne usklajenosti dodeljevanja zmogljivosti med upravljavci infrastrukture tako za vloge iz člena 13(1) kakor tudi za vloge, ki jih prejmejo zadevni upravljavci infrastrukture. Pri tem se upošteva tudi dostop do terminalov.

10. V odstavkih 4 in 9 tega člena sklicevanje na upravljavce infrastrukture vključuje tudi, kjer je to ustrezno, organe za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 14(2) Direktive 2001/14/ES.

Člen 15

Pooblaščen prosilci

Ne glede na člen 16(1) Direktive 2001/14/ES lahko prosilci, ki niso železniški prevozniki ali mednarodna združenja, ki jih sestavljajo, zaprosijo za vnaprej določene mednarodne vlakovne poti iz člena 14(3) in rezervne zmogljivosti iz člena 14(5). Če želijo uporabiti to vlakovno pot za tovorni promet na tovornem koridorju, morajo ti prosilci pooblastiti železniškega prevoznika, da sklene pogodbo z upravljavcem železniške infrastrukture v skladu s členom 10(5) Direktive 91/440/EGS.

Člen 16

Upravljanje prometa

1. Upravni odbor tovornega koridorja določi postopke za usklajevanje upravljanja prometa po tovornem koridorju. Upravni odbori povezanih tovornih koridorjev lahko določijo postopke za usklajevanje prometa po teh tovornih koridorjih.

2. Upravljavci infrastrukture tovornega koridorja in skupina svetovalcev iz člena 8(7) določijo postopke za zagotovitev optimalne usklajenosti obratovanja železniške infrastrukture in terminalov.

Člen 17

Upravljanje prometa v primeru motenj

1. Upravni odbor določi skupne cilje glede točnosti in/ali smernic za upravljanje prometa v primeru motenj pri gibanju vlakov na tovornem koridorju.

2. Vsak zadevni upravljavec infrastrukture pripravi prednostna pravila za upravljanje različnih vrst prometa na delu tovornih koridorjev v njegovi odgovornosti v skladu s skupnimi cilji oziroma smernicami iz odstavka 1 tega člena. Ta prednostna pravila se objavijo v programu omrežja iz člena 3 Direktive 2001/14/ES.

3. Načela za določitev prednostnih pravil zagotavljajo vsaj to, da se vlakovna pot iz člena 14(3) in (4), dodeljena tovornim vlakom, ki vozijo po času, ki je zanje določen v operativnem voznem redu, čim manj spreminja. Namen načel za določitev prednostnih pravil je zagotoviti, da začne celotno omrežje čim prej ponovno normalno delovati ob upoštevanju potreb vseh vrst prevoza. Upravljavci infrastrukture lahko v ta namen uskladijo upravljanje različnih vrst prometa na več tovornih koridorjih.

Člen 18**Obveščanje o pogojih uporabe tovornega koridorja**

Upravni odbor pripravi, redno posodablja in objavi dokument, ki vsebuje:

- (a) vse podatke iz programa omrežja za nacionalna omrežja, ki zadevajo tovorni koridor, izdelanega v skladu s postopkom iz člena 3 Direktive 2001/14/ES;
- (b) seznam in značilnosti terminalov, zlasti podatke o pogojih in načinih dostopa do terminalov;
- (c) informacije v zvezi s postopki iz členov 13 do 17 te uredbe; in
- (d) izvedbeni načrt.

Člen 19**Kakovost storitve na tovornem koridorju**

1. Upravni odbor tovornega koridorja spodbuja združljivost med izvedbenimi načrti po tovornem koridorju v skladu s členom 11 Direktive 2001/14/ES.
2. Upravni odbor preverja učinkovitost železniških storitev prevoza blaga v tovornem koridorju in enkrat letno objavi rezultate tega preverjanja.
3. Upravni odbor izvede raziskavo o zadovoljstvu uporabnikov tovornega koridorja in enkrat letno objavi rezultate te raziskave.

Člen 20**Regulatorni organi**

1. Regulatorni organi iz člena 30 Direktive 2001/14/ES sodelujejo pri preverjanju konkurence v železniškem tovornem koridorju. Zagotavljajo predvsem možnost dostopa brez diskriminacije do koridorja in so pritožbeni organi iz člena 30(2) navedene direktive. Izmenjujejo si potrebne podatke, ki jih dobijo od upravljavcev infrastrukture in drugih ustreznih strani.
2. Da bi spodbujale svobodno in pošteno konkurenco na tovornih koridorjih, si države članice prizadevajo za

vzpostavitev primerljive regulativne ravni. Regulatorni organi so enostavno dostopni za udeležence na trgu ter sprejemajo odločitve neodvisno in učinkovito.

3. V primeru pritožbe prosilca na regulatorni organ v zvezi z mednarodnimi železniškimi storitvami v tovornem prometu ali na podlagi preiskave na lastno pobudo regulatornega organa se ta organ posvetuje z regulatornimi organi vseh drugih držav članic, skozi katere poteka mednarodna vlakovna pot za zadevni tovorni vlak, in pred sprejetjem odločitve zahteva potrebne podatke.

4. Regulatorni organi, s katerimi je bilo opravljeno posvetovanje v skladu z odstavkom 3, zadevnemu regulatornemu organu predložijo vse informacije, ki jih imajo sami pravico zahtevati v skladu z nacionalno zakonodajo. Te informacije se smejo uporabiti le za obravnavo pritožbe ali preiskavo iz odstavka 3.

5. Regulatorni organ, ki je prejel pritožbo ali začel preiskavo na lastno pobudo, preda ustrezne informacije pristojnemu regulatornemu organu, tako da ta organ sprejme ukrepe glede zadevnih strani.

6. Vsi predstavniki upravljavcev infrastrukture iz člena 15(1) Direktive 2001/14/ES nemudoma zagotovijo vse potrebne informacije za obravnavo pritožbe ali za preiskavo iz odstavka 3 tega člena, ki jih je zahteval regulatorni organ države članice, v kateri ima predstavnik sedež. Regulatorni organ lahko take podatke o zadevni mednarodni vlakovni poti pošlje regulatornim organom iz odstavka 3 tega člena.

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE**Člen 21****Postopek v odboru**

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 11a Direktive 91/440/EGS.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

Člen 22

Spremljanje izvajanja

Izvršilni odbor iz člena 8(1) predloži Komisiji vsaki dve leti od vzpostavitve tovornega koridorja rezultate izvedbenega načrta za ta koridor. Komisija te rezultate analizira in o svoji analizi uradno obvesti odbor iz člena 21.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 22. septembra 2010

Za Evropski parlament
Predsednik
J. BUZEK

Za Svet
Predsednik
O. CHASTEL

Člen 23

Poročilo

Komisija redno preverja uporabo te uredbe. Evropskemu parlamentu in Svetu prvič predloži poročilo do 10. novembra 2015, nato pa vsaka tri leta.

Člen 24

Prehodni ukrepi

Ta uredba se ne uporablja v Republiki Ciper in na Malti, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

Člen 25

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

PRILOGA

Seznam izhodiščnih tovornih koridorjev

	Države članice	Glavne smeri ⁽¹⁾	Vzpostavitev tovornih koridorjev
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova	Do 10. novembra 2013.
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]	Do 10. novembra 2013.
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm-Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo	Do 10. novembra 2015.
4.	PT, ES, FR	Sines-Lizbona/Leixões — Madrid-Medina del Campo/Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Pariz/Le Havre/Metz Sines-Elvas/Algeciras	Do 10. novembra 2013.
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katovice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Dunaj/Celovec-Videm-Benetke/Trst/Bologna/Ravena/Gradec-Maribor-Ljubljana-Koper/Trst	Do 10. novembra 2015.
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Benetke-Trst/Koper-Ljubljana-Budimpešta-Zahony (madžarsko-ukrajinska meja)	Do 10. novembra 2013.
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	— Bukarešta-Constanta Praga-Dunaj/Bratislava-Budimpešta — Vidin-Sofija-Solun-Atene	Do 10. novembra 2013.
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Varšava-Terespol (poljsko-beloruska meja)/Kaunas	Do 10. novembra 2015.
9.	CZ, SK	Praga-Horní Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou (slovaško-ukrajinska meja)	Do 10. novembra 2013.

⁽¹⁾ Znak „/“ pomeni alternativne poti. V skladu s prednostnimi projekti TEN-T bo treba smeri 4 in 6 v prihodnje dopolniti s projektom št. 16, tovorno osjo Sines/Algeciras-Madrid-Pariz, ki vključuje osrednjo povezavo prek Pirenejev s predorom na majhni višini.