

Директива 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2001 година за распределба на капацитетите на железничката инфраструктура и за одредување на таксите за употребата на железничката инфраструктура и за безбедносните сертификати

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

Имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено членот 71 од него,

Имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

Имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет²,

Имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите³,

Постапувајќи во согласност со процедурата утврдена во членот 251 од Договорот⁴ во смисла на заедничкиот текст одобрен на 22 ноември 2000 година од страна на Конзилијарниот комитет,

Каде што:

(1) Поголемата интеграција на железничкиот сектор на Заедницата е суштински елемент на целосноста на внатрешниот пазар и чекор напред кон одржливата мобилност.

(2) Директивата на Советот 91/440/ЕЕЗ од 29 јули 1991 година за развојот на железниците во Заедницата⁵ предвидува извесни права на пристап во меѓународниот железнички транспорт за железничките претпријатија и за меѓународните групации на железнички претпријатија; овие права значат дека железничката инфраструктура можат да ја користат повеќе корисници.

(3) Директива на Советот 95/19/ЕЗ од 19 јуни 1995 година за распределба на капацитетите на железничката инфраструктура и за собирањето на инфраструктурните такси⁶ поставува широка рамка за распределба на капацитетите на железничката инфраструктура.

(4) Овие директиви не ја спречуваат појавата на значителни варијации во структурата и во нивото на таксите во железничката инфраструктура и во формата и должината на процесите на распределба на капацитетите.

(5) За да се обезбеди транспарентност и недискриминациски пристап кон железничката инфраструктура за сите железнички претпријатија, сите неопходни информации што се потребни за да се искористат правата на пристап се објавуваат во изјавата на мрежата.

¹ ОЈ С 321, 20.10.1998 година, стр. 10 и ОЈ С 116 Е, 26.4.2000 година, стр. 40.

² ОЈ С 209, 22.7.1999 година, стр. 22.

³ ОЈ С 57, 29.2.2000 година, стр. 40.

⁴ Мислење на Европскиот парламент од 10 март 1999 година (ОЈ С 175, 21.6.1999 година, стр. 120), потврдено на 27 октомври 1999 година (ОЈ С 154, 5.6.2000 година, стр. 22), Заеднички став на Советот од 28 март 2000 година (ОЈ С 178, 27.6. 2000 година, стр. 28) и Одлука на Европскиот парламент од 5 јули 2000 година (сè уште не е објавена во Службениот весник), Одлука на Европскиот парламент од 1 февруари 2001 година и Одлука на Советот од 20 декември 2000 година.

⁵ ОЈ L 237, 24.8.1991 година, стр. 25. Директива дополнета со Директивата 2001/12/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (види страница 1 од Службениот весник).

⁶ ОЈ L 143, 27.6.1995 година, стр. 75.

- (6) Шемите за соодветна распределба на капацитетите за железничката инфраструктура заедно со конкурентните оператори ќе резултираат со подобра рамнотежа на транспортот помеѓу различните видови транспорт.
- (7) Поттикнувањето на оптималната употреба на железничката инфраструктура ќе доведе до намалување на цената на транспортот за општеството.
- (8) Ефикасниот товарен сектор, особено прекуграничниот, бара акција за отворање на пазарот.
- (9) Треба да биде можно земјите-членки да им овозможат на купувачите на железничките услуги директно да влезат во процесот на распределба на капацитетите.
- (10) Ревитализацијата на европските железници со проширен пристап за меѓународен товарен транспорт на Трансевропската железничка товарна мрежа бара рамноправна, меѓумодална конкуренција помеѓу железницата и патниот транспорт, особено со водење соодветна грижа за различните надворешни ефекти; соодветните шеми за такси за железничката инфраструктура со соодветните шеми за наплата на таксите за другите транспортни инфраструктури и конкурентни оператори ќе резултираат со оптимална рамнотежа на различните начини на транспорт.
- (11) Шемите за таксите и за распределбата на капацитетите треба да овозможат еднаков и недискриминациски пристап за сите претпријатија и да се обидат, колку што е можно повеќе, да ги исполнат потребите на сите корисници и видови сообраќај на рамноправен и недискриминациски начин.
- (12) Во рамките што ги поставуваат земјите-членки, шемите за такси и за распределба на капацитетите треба да ги поттикнат раководителите на железничката инфраструктура да ја подберат употребата на нивната инфраструктура.
- (13) Железничките претпријатија треба да добијат јасни и конзистентни сигнали за шемите за распределба на капацитетите, кои ги водат до рационални одлуки.
- (14) За да се земат предвид потребите на корисниците, или потребите на потенцијалните корисници на железничките инфраструктурни капацитети да го планираат својот бизнис, и потребите на основачите и на клиентите, важно е раководителите на инфраструктурата да обезбедат инфраструктурните капацитети да се распределат на начин што ја одразува потребата да се одржи стабилноста во услугата.
- (15) Пожелно е железничките претпријатија и раководителот на инфраструктурата да имаат стимулација да ги минимизираат прекините и да ги подберат перформансите на мрежата.
- (16) Шемите за такси и за распределба на капацитетите треба да овозможат рамноправна конкуренција во обезбедувањето на железничките услуги.
- (17) Важно е да се земат предвид барањата и на барателите и на раководителот на инфраструктурата.
- (18) Важно е да се максимира флексибилноста што ја имаат раководителите на инфраструктурата во однос на распределбата на инфраструктурните капацитети, но таа мора да биде конзистентна со исполнувањето на разумните барања на барателот.
- (19) Процесот на распределба на капацитетите мора да спречи наметнување на непотребни ограничувања на желбите на другите претпријатија кои имаат или ќе имаат намера да ги добијат правата да ја користат инфраструктурата за да го развијат својот бизнис.
- (20) Пожелно е да се одобри одреден степен на флексибилност на раководителите на инфраструктурата за да се овозможи поефикасна употреба на инфраструктурната мрежа.

(21) Шемите на распределба на капацитетите и таксите можеби ќе треба да го земат предвид фактот дека различните компоненти на мрежата на железничката инфраструктура можеби биле дизајнирани според различни главни корисници.

(22) Барањата за услугите за патниците често можат да бидат спротивни на барањата за товарен транспорт; барањата за патничките услуги можат да резултираат со мрежа што е поскапа за градење и одржување отколку онаа што е изградена само за товарни цели; зголемената разлика на брзината помеѓу товарниот и патничкиот железнички возен парк може да доведе и до влошување на судирот помеѓу овие два вида сообраќај.

(23) Различните корисници и категории корисници често имаат различно влијание врз инфраструктурните капацитети, и затоа потребите на различните услуги треба соодветно да се урамнотежат.

(24) Услугите што се нудат по договор со јавната власт можат да наметнуваат посебни правила за заштита на својата пристапност за корисниците.

(25) Шемите за такси и распределба на капацитетите мораат да ги земат предвид ефектите на зголемената заситеност на инфраструктурните капацитети и на крај, недостатокот на капацитети.

(26) Различните временски рамки за планирање на видовите сообраќај значат дека е пожелно да се обезбеди барањата за инфраструктурни капацитети што се дадени по завршувањето на процесот на подготовка на возниот ред да можат да се исполнат.

(27) Употребата на информатичката технологија може да ја зголеми брзината и одговорноста на процесот на подготовка на возниот ред и да ја подобри способноста на барателите да се пријават на тендер за инфраструктурните капацитети, како и да ја подобри способноста да се одредат релациите за возовите што поминуваат мрежи на повеќе од еден раководител на инфраструктурата.

(28) За да се обезбеди железничките претпријатија оптимално да работат, пожелно е да се бара испитување на употребата на инфраструктурните капацитети тогаш кога координацијата на барањата за капацитетите треба да ги исполни потребите на корисниците.

(29) Во поглед на монополската позиција на раководителите на инфраструктурата, пожелно е да се побара испитување на инфраструктурните капацитети што се на располагање и на методите за нивно зајакнување тогаш кога процесот на распределба на капацитетите не може да ги исполни барањата на корисниците.

(30) Недостатокот на информации за барањата на другите железнички претпријатија, како и за ограничувањата во системот, може да им го отежни барањето на железничките претпријатија да се подобрат нивните барања за инфраструктурните капацитети.

(31) Важно е да се обезбеди подобра координација на шемите за распределба за да се обезбеди поголема пристапност на железницата за сообраќајот што ја користи мрежата на повеќе од еден раководител на инфраструктурата, особено за меѓународниот сообраќај.

(32) Важно е да се минимизираат разликите во конкуренцијата кои можат да се појават или помеѓу железничките инфраструктури, или помеѓу начините на транспорт, како резултат на значителни разлики во принципите на одредувањето на таксите.

(33) Пожелно е да се дефинираат оние компоненти на инфраструктурната услуга што се суштински да му овозможат на операторот да обезбеди услуга и што треба да се обезбедат за минималните такси за пристап.

(34) Пожелна е инвестиција во железничката инфраструктура, и шемите за наплата во инфраструктурата треба да ги поттикнат раководителите на инфраструктурата да направат соодветни инвестиции таму каде што тие се економски привлечни.

(35) Секоја шема за такси на корисниците им испраќа економски сигнали. Важно е овие сигнали на железничките претпријатија да бидат конзистентни и да ги доведат до разумни одлуки.

(36) За да се овозможи одредување на соодветни и рамноправни нивоа на инфраструктурни такси, раководителите на инфраструктурата треба да забележат и да подготват процена за својот имот и добро да ги познаваат факторите што влијаат на цената на работењето на инфраструктурата.

(37) Пожелно е да се обезбеди да се земат предвид надворешните трошоци тогаш кога се донесуваат одлуки за транспортот.

(38) Важно е да се обезбеди таксата за меѓународниот сообраќај, како таква, да овозможи железницата да ги исполни потребите на пазарот; освен тоа, таксата на инфраструктурата треба да се одреди на цена што директно произлегува како резултат од извршувањето на услугите на возовите.

(39) Генералното ниво на враќањето на трошоците преку такси во инфраструктурата влијае врз неопходното ниво на придонесот на владата; земјите-членки можат да бараат различни нивоа на целосно враќање на трошоците преку такса која вклучува ознака на стапката на враќање што може да ја поднесе пазарот додека се балансира враќањето на трошоците со меѓумодалната конкуренција на железничкиот товарен транспорт. Меѓутоа, пожелно е секоја шема за такси во инфраструктурата да овозможи сообраќајот да ја користи железничката мрежа која може барем да плати за дополнителните трошоци што ги наметнува.

(40) Железничката инфраструктура е природен монопол. Затоа, неопходно е да се обезбедат раководители на инфраструктурата со мотивација да ги намалат трошоците и ефикасно да раководат со својата инфраструктура.

(41) Треба да му се обрне внимание на фактот дека многу години нивото на инвестиции и технологија не овозможило да се создадат услови за некој вистински развој на железничкиот транспорт. Затоа се советува, земајќи го ова предвид, да се спроведе соодветно надградување, особено во контекстот на поставување на Трансевропската железничка товарна мрежа, со користење, меѓу другото, и на инструментите на Заедницата што се на располагање, доколку не се во спротивност со веќе поставените приоритети.

(42) Попустите што се дозволени во железничките претпријатија мораат да се поврзани со реалните административни заштеди на трошоците; попустите, исто така, можат да се искористат за да се промовира ефикасната употреба на инфраструктурата.

(43) Пожелно е железничките претпријатија и раководителите на инфраструктурата да имаат мотивација да ги минимизираат нарушувањето на мрежата.

(44) Распределбата на капацитетите е поврзана со трошоците на раководителот на инфраструктурата, за кои се бара да бидат платени.

(45) Потребни се мерки да се обезбеди сите железнички претпријатија што имаат дозволи за работа според законите на Заедницата да имаат соодветен сертификат за безбедност пред да започнат да работат на територијата на земјата-членка; доделувањето на сертификатите за безбедност мора да биде во согласност со законите на Заедницата.

(46) Ефикасното раководење и рамноправната и недискриминациска употреба на железничката инфраструктура бараат основање на регулативен орган, кој го

надгледува спроведувањето на овие правила на Заедницата и дејствува како орган за приговори, со можност за судско разгледување.

(47) Потребни се конкретни мерки за да се земе предвид специфичната геополитичка и географска ситуација на некои земји-членки, како и специфичната организација на железничкиот сектор во различните земји-членки, со обезбедување на интегритетот на внатрешниот пазар.

(48) Треба да се усвојат мерките што се неопходни за спроведување на оваа директива во согласност со Одлуката на Советот 1999/468/ЕЗ од 28 јуни 1999 година која ги утврдува процедурите за спроведување на овластувањата што се доделени на Комисијата¹.

(49) Во согласност со принципите на супсидијарност и пропорционалност утврдени во членот 5 на Договорот, целите на оваа директива, имено, да ги координира договорите на земјите-членки што се однесуваат на распределбата на железничката инфраструктура и на таксите што постојат за нејзината употреба, како и сертификатите за безбедност, земјите-членки не можат да ги постигнат во доволна мерка поглед на потребата за рамноправни, чесни, коректни и недискриминациски услови за пристап кон инфраструктурата, како и да ги земат предвид меѓународните димензии во работата на голем број делови од железничката мрежа, и затоа, заради потребата да се координираат транснационалните активности, тие цели треба подобро да се постигнат од страна на Заедницата. Оваа директива не оди подалеку од она што е неопходно за да се постигнат тие цели.

(50) Регулативата на Советот (ЕЕЗ) бр. 2830/77 од 12 декември 1977 година за мерките што се потребни за усогласување на сметководствените системи и на годишните сметки на железничките претпријатија², Регулативата на Советот (ЕЕЗ) бр. 2183/78 од 19 септември 1978 година која ги утврдува униформните принципи за цената на железничките претпријатија³, Одлуката на Советот 82/529/ЕЕЗ од 19 јули 1982 година за одредување на стапките за меѓународен превоз на стока со железница⁴, Одлуката на Советот 83/418/ЕЕЗ од 25 јули 1983 година за комерцијална независност на железниците во раководењето на нивниот меѓународен сообраќај на патници и на багаж⁵ и Директивата 95/19/ЕЗ се заменуваат со оваа директива, и затоа треба да се укинат,

ЈА ДОНЕСОА ОВАА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ВОВЕДНИ ОДРЕДБИ

Член 1

Опсег

1. Оваа директива се однесува на принципите и процедурите што се применуваат во однос на поставувањето и таксите за железничката инфраструктура и распределбата на капацитетите на железничката инфраструктура.

¹ ОЈ L 184, 17.7.1999 година, стр. 23.

² ОЈ L 334, 4.12.1977 година, стр. 13, Регулативата последен пат дополнета со Одлуката за пристапување од 1994 година.

³ ОЈ L 258, 21.9.1978 година, стр. 1, Регулативата последен пат дополнета со Одлуката за пристапување од 1994 година.

⁴ ОЈ L 234, 9.8.1982 година, стр. 5, Регулативата последен пат дополнета со Одлуката за пристапување од 1994 година.

⁵ ОЈ L 237, 26.8.1983 година, стр. 32, Регулативата последен пат дополнета со Одлуката за пристапување во 1994 година.

Земјите-членки обезбедуваат таксите и шемите за распределба на капацитетите на железничката инфраструктура да ги следат принципите утврдени со оваа директива, и така да му овозможат на раководителот на инфраструктурата да го продаде и максимално ефикасно да го искористи постојниот инфраструктурен капацитет.

2. Оваа директива се однесува на употребата на железничката инфраструктура за домашните и за меѓународните железнички услуги.

3. Земјите-членки од опсегот на оваа директива можат да ги исклучат:

а) одделените локални и регионални мрежи за патнички услуги на железничката инфраструктура;

б) мрежите наменети само за извршување на урбани и супурбани патнички услуги;

в) регионалните мрежи што се користат за регионални товарни услуги само од страна на железнички претпријатија што не се опфатени со Директивата 91/440/ЕЕЗ додека капацитетот на таа мрежа го бара друг барател;

г) железничката инфраструктура во приватна сопственост, која ја користи само сопственикот на инфраструктурата за своите сопствени товарни операции.

4. Транспортните операции во вид на редовни услуги за патните возила низ тунелот под Ла Манш се измени од опсегот на оваа директива.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа директива:

а) „распределба“ значи распределба на железничките инфраструктурни капацитети од страна на раководителот на инфраструктурата;

б) „барател“ значи железничко претпријатие и/или меѓународна групација на железнички претпријатија со лиценција, и, во земјите-членки што даваат таква можност, други лица и/или правни субјекти што вршат јавна услуга или имаат комерцијален интерес за купување инфраструктурен капацитет, како што се јавните власти според Регулативата (ЕЕЗ) бр. 1191/69¹ и превозниците, шпедитерите и операторите на комбиниран транспорт, за извршување на железничката услуга на нивните територии;

в) „заситена инфраструктура“ значи дел од инфраструктурата за која потребата од инфраструктурен капацитет не може целосно да биде задоволена во извесен временски период, дури и по координацијата со различните барања за капацитет;

г) „план за засилување на капацитетите“ значи мерка или серија мерки со распоред за нејзиното/нивното спроведување што се предлага/предлагаат за олеснување на ограничувањата на капацитетите што водат до именување на еден дел на инфраструктурата како „заситена инфраструктура“;

д) „координација“ значи процес со кој органот за распределба и барателите се обидуваат да решат ситуации во кои има спротивни барања за капацитетите на инфраструктурата;

ѓ) „рамковен договор“ значи законски обврзувачки договор врз основа на јавното или приватното право, кој ги поставува правата и обврските на еден барател и

¹ Регулатива (ЕЕЗ) бр. 1191/69 на Советот од 26 јуни 1969 година за акција на земјите-членки која се однесува на обврските според концептот на јавна услуга во транспортот по железница, пат и по внатрешни пловни патишта (ОЈ L 156, 28.6.1969 година, стр. 1). Регулативата е дополнета за последен пат со Регулативата (ЕЗ) бр. 1893/91 (ОЈ L 169, 29.6.1991 година, стр. 1).

раководител на инфраструктурата или органот за распределба во однос на инфраструктурните капацитети што треба да се распределат и таксата што ќе се собира во период подолг од периодот на еден работен возен ред;

е) „инфраструктурен капацитет“ значи потенцијал да се закажат релациите на возовите што се бараат за еден елемент на инфраструктурата за одреден период;

ж) „раководител на инфраструктурата“ значи еден орган или претпријатие што е особено одговорно за основање и одржување на железничката инфраструктура. Ова може да вклучи и раководење со контролните и безбедносните системи на инфраструктурата. Функциите на раководителот на инфраструктурата на една мрежа или дел од мрежа можат да се пренесат на различни органи или претпријатија;

з) „мрежа“ значи цела железничка инфраструктура што е во сопственост на или е раководена од еден раководител на инфраструктурата;

с) „изјава на мрежата“ значи изјава што во детали ги утврдува општите правила, роковите, процедурите и критериумите што се однесуваат на наплатата и на шемите на распределба на капацитетите. Таа, исто така, содржи и други информации што се потребни за да се овозможи примената на инфраструктурните капацитети;

и) „железничко претпријатие“ значи секое јавно или приватно претпријатие со лиценција според легислативата применлива во Заедницата, чија примарна дејност е да се обезбедат услуги за транспорт на стоката и/или патниците со железница, со барање претпријатието да обезбеди шини; ова, исто така, вклучува и претпријатија што обезбедуваат само шини;

ј) „релација на возот“ значи инфраструктурен капацитет што е потребен за возот да се движи помеѓу две места во даден временски период;

к) „работен возен ред“ значи податоци што ги дефинираат сите планирани движења на возовите и железничкиот возен парк кои настануваат на релевантната инфраструктура за време на периодот во кој е на сила.

Член 3

Изјава на мрежата

1. Раководителот на инфраструктурата, по консултации со заинтересираните страни, ќе подготви и ќе објави изјава на мрежата за плаќање на такса која не смее да ја надмине цената на објавувањето на таа изјава.

2. Изјавата на мрежата ја одредува природата на инфраструктурата што ја имаат железничките претпријатија. Таа содржи информации кои ги утврдуваат условите за пристап кон релевантната железничка инфраструктура. Содржината на изјавата на мрежата е одредена во Анексот I.

3. Изјавата на мрежата се одржува и се модифицира ако е неопходно.

4. Изјавата на мрежата се објавува барем четири месеци пред крајниот рок за барања за инфраструктурните капацитети.

ГЛАВА II

НАПЛАТА ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА

Член 4

Подготовка, одредување и собирање на наплатата

1. Земјите-членки основаат мрежа за наплата со почитување на независноста во раководењето, утврдена во членот 4 од Директивата 91/440/ЕЕЗ.

Во согласност со споменатиот услов за независност во раководењето, земјите-членки ќе постават и конкретни правила за наплата или ваквите овластувања ќе ги пренесат на раководителот на инфраструктурата. Одредувањето на таксите за користењето на инфраструктурата и собирањето на овие такси ќе го спроведува раководителот на инфраструктурата.

2. Таму каде што раководителот на инфраструктурата, во својата законска форма, организација или функции за донесување одлуки, не е независен од некое железничко претпријатие, функциите опишани во оваа глава, кои се поинакви од собирањето такси, се изведуваат од страна на орган за наплата кој е независен во својата законска форма, организација и донесувањето одлуки од некое железничко претпријатие.

3. Раководителите на инфраструктурата соработуваат за да постигнат ефикасно извршување на услугите на возовите што минуваат повеќе од една инфраструктурна мрежа. Тие особено имаат за цел да гарантираат оптимална конкурентност на меѓународниот железнички товарен транспорт и да обезбедат ефикасна употреба на Трансевропската железничка товарна мрежа. Тие можат да основаат такви здружени организации какви што се потребни за да овозможат да дојде ова. Секоја соработка или здружена организација треба да се обврзе со правилата утврдени во оваа директива.

4. Освен таму каде што ќе се направат конкретни договори според членот 8(2), раководителите на инфраструктурата ќе обезбедат шемата за такси што се користи да се базира на истите принципи за целата нивна мрежа.

5. Раководителите на инфраструктурата обезбедуваат примената на шемата за такси да резултира со подеднакви и недискриминациски наплати за различни инфраструктурни претпријатија што даваат услуги од иста природа на сличен дел од пазарот и наплатата што реално се применува да биде во согласност со правилата утврдени во изјавата на мрежата

6. Раководителот на инфраструктурата или органот ја почитува комерцијалната доверливост на информациите што му ги обезбедуваат барателите.

Член 5

Услуги

1. Железничките претпријатија на недискриминациска основа имаат право на минимален пакет на пристап и **пристап по шини** до објектите за услуги што се опишани во Анексот II. Обезбедувањето на услугите што се споменати во Анексот II точка 2 треба да биде на недискриминациски начин и барањата на железничките претпријатија можат да се одбијат само ако постојат реални алтернативи според пазарните услови. Ако услугите не ги нуди еден раководител на инфраструктурата, обезбедувачот на „главната инфраструктура“ ги прави сите разумни обиди да го олесни обезбедувањето на овие услуги.

2. Таму каде што раководителите на инфраструктурата нудат опсег на услугите опишани во Анексот II точка 3 како дополнителни услуги, тие ги обезбедуваат по барање на едно железничко претпријатие.

3. Железничките претпријатија можат да бараат понатамошен опсег на помошните услуги, наброени во Анексот II точка 4, од раководителот на инфраструктурата или од други обезбедувачи. Раководителот на инфраструктурата не е обврзан да ги обезбеди овие услуги.

Член 6

Цена на инфраструктурата и сметки

1. Земјите-членки ги утврдуваат условите, вклучувајќи и авансни плаќања, таму каде што е потребно, за да обезбедат, во нормални деловни услови и во разумен временски период, сметките на раководителот на инфраструктурата барем да се израмнат со приходот од инфраструктурните наплати, вишоците од другите комерцијални дејности и државните финансии од една страна и трошоците за инфраструктурата од друга страна.

Кога не е во спротивност со можната долгорочна цел на покритието на инфраструктурните трошоци за сите видови транспорт врз основа на рамноправна, недискриминациска конкуренција помеѓу различните видови, каде што железничкиот транспорт може да се натпреварува со другите начини на транспорт, во рамката на наплатата од членовите 7 и 8, една земја-членка може да бара раководителот на инфраструктурата да ги израмни своите сметки без државно финансирање.

2. Раководителите на инфраструктурата, посветувајќи им соодветно внимание на безбедноста и одржувањето и на подобрувањето на квалитетот на инфраструктурната услуга, ќе имаат мотивација за намалување на трошоците на провизијата за инфраструктурата и нивото на таксите за пристап.

3. Земјите-членки обезбедуваат одредбите утврдени во ставот 2 да се спроведат или преку договор помеѓу надлежната власт и раководителот на инфраструктурата, кој се однесува на период не пократок од три години и кој обезбедува државно финансирање, или преку одредувањето соодветни регулативни мерки со адекватни овластувања.

4. Таму каде што постојат договори, договорените услови и структурата на плаќањата што обезбедуваат финансирање на раководителот на инфраструктурата ќе се договорот однапред за да го покријат целиот период на договорот.

5. Ќе се утврди метод за разделување на трошоците. Земјите-членки можат да бараат претходно одобрување. Овој метод треба да се ажурира одвреме-навреме според најдобрите меѓународни практики.

Член 7

Принципи за такси

1. Таксите за користењето на железничката инфраструктура треба да му се платат на раководителот на инфраструктурата и да се користат за да се финансира неговата работа.

2. Земјите-членки можат да бараат раководителот на инфраструктурата да ги обезбеди сите неопходни информации за дадените такси. Раководителот на инфраструктурата мора, во однос на ова, да може да ја оправда наплатата за инфраструктурата за секој оператор, во согласност со членовите 4 до 12, да ги почитува методологијата, правилата и, таму каде што е соодветно, скалите што се утврдени во изјавата на мрежата

3. Кога не е во спротивност со ставовите 4 или 5 или на членот 8, таксите за минималниот пакет за пристап и за шинскиот пристап кон објектите за услугите се одредуваат по цена која директно се одредува како резултат на извршувањето на услугата на возовите.

4. Таксите за инфраструктурата можат да вклучат такса што го одразува недостатокот на капацитетите за видлив сегмент на инфраструктурата за време на периодите на заситување.

5. Таксите за инфраструктурата можат да се модифицираат за да се земе предвид цената на ефектите што ги предизвикува работењето на возовите врз околината. Ваквата модификација се разликува според големината на ефектите што ги предизвикува.

Меѓутоа, таксата на еколошките трошоци, која резултира со зголемување на вкупните приходи што доаѓаат кај раководителот на инфраструктурата, ќе се дозволи само ако ваквата такса се применува на споредбено ниво на конкурентните начини на транспорт.

Во отсуство на некое споредбено ниво на такси за еколошките трошоци во другите конкурентни методи на транспорт, ваквата модификација нема да резултира со некоја општа промена на приходите на раководителот на инфраструктурата. Ако се воведува соодветно ниво на такси за еколошките трошоци за железницата и за конкурентните начини за транспорт и ако тоа овозможи дополнителни приходи, самите земји-членки ќе одлучат како ќе се искористат приходите.

6. За да се избегнат несакани диспропорционални флукуации, таксата што се споменува во ставовите 3, 4 и 5 може да се одреди на просечната брзина за возните услуги и за термините. Сепак, релативните магнитуди на инфраструктурните наплати се поврзани со трошоците што произлегуваат од услугите.

7. Обезбедувањето на услугите што се споменуваат во Анексот II точка 2 нема да се покрие со овој член. Тогаш кога не е во спротивност со претходното, конкурентната ситуација на железничкиот транспорт ќе се земе предвид во одредувањето на цените за услугите утврдени во Анексот II точка 2.

8. Таму каде што услугите наброени во Анексот II точки 3 и 4 како дополнителни и помошни услуги ги нуди само од еден обезбедувач, таксата за таквата услуга се однесува на цената за нејзиното обезбедување, пресметана врз основа на реалното ниво на употреба.

9. Може да се одреди такса за капацитетите што се користат за одржување на инфраструктурата. Ваквата такса нема да го надмине губитокот на нето-приходите на раководителот на инфраструктурата што ги предизвикува одржувањето.

Член 8

Исклучоци на принципите на наплата

1. За да се добие целосно враќање на трошоците што ги направил раководителот на инфраструктурата, една земја-членка може, ако пазарот го поднесува тоа, да наплатува зголемени такси врз основа на ефикасни, транспарентни и недискриминациски принципи сè додека гарантира оптимална конкурентност, особено на меѓународниот железнички товарен транспорт. Системот на таксите го одразува зголемувањето на продуктивноста што го постигнуваат железничките претпријатија.

Меѓутоа, нивото на промени не смее да ја исклучи употребата на инфраструктурата од страна на пазарни сегменти кои можат да ја платат барем цената што директно се добива како резултат на извршувањето на железничката услуга, плус стапката на враќање што пазарот може да ја поднесе.

2. За конкретни инвестициски проекти во иднина или за оние што се завршени пред не повеќе од 15 години пред влегувањето во сила на оваа директива, раководителот на инфраструктурата може да одреди или да продолжи да одредува повисока такса врз основа на долгорочните трошоци на таквите проекти ако тие ја зголемуваат ефикасноста и/или ефективноста за цената и не можат поинаку да се спроведат. Ваквата наплата, исто така, може да вклучи и договори за споделување на ризикот поврзан со новите инвестиции.

3. За да се спречи дискриминацијата, ќе се обезбеди просечната и маргиналната наплата на секој раководител на инфраструктурата за подеднаква употреба на неговата инфраструктура да бидат во сооднос и слични услуги на истите сегменти на пазарот да бидат предмет на истите наплати. Раководителот на инфраструктурата во изјавата на мрежата покажува дека ги исполнува овие барања до оној степен до кој тоа може да се стори без да се откриваат доверливи деловни информации.

4. Ако еден раководител на инфраструктурата има намера да ги модифицира суштинските елементи на системот на такси што се спомнати во став 1, тој ги објавува барем три месеци однапред.

Член 9

Попусти

1. Кога не е во спротивност со членовите 81, 82, 86 и 87 од Договорот и покрај членот 7(3) на оваа директива, секој попуст на таксата што се собира за железничкото претпријатие од раководителот на инфраструктурата, за секоја услуга, е во согласност со критериумите утврдени во овој член.

2. Со исклучок на ставот 3, попустите се ограничени на реалните заштеди на административните трошоци на раководителот на инфраструктурата. Во одредувањето на стапката на попустот, нема да се земат предвид заштедите на трошоците што се веќе вклучени во собраната такса.

3. Раководителите на инфраструктурата можат да воведат шеми кои ќе им бидат на располагање на сите корисници на инфраструктурата, за конкретни текови на сообраќајот, што доделуваат временски ограничени попусти за да се поттикне развојот на нови железнички услуги или попусти што ја поттикнуваат употребата на значително неискористени линии.

4. Попустите можат да се однесуваат само на таксите што се дадени за одреден дел на инфраструктурата.

5. Слични шеми на попусти се применуваат за слични услуги.

Член 10

Шеми на компензација за неплатени еколошки трошоци, несреќи и инфраструктурни трошоци

1. Земјите-членки можат да воведат временски ограничена шема на компензација за употребата на железничката инфраструктура за очигледно неплатени еколошки трошоци, несреќи и инфраструктурни трошоци на конкурентните начини на транспорт под услов овие трошоци да не ги надминуваат соодветните трошоци на железницата.

2. Таму каде што операторот што ја добива компензацијата ужива ексклузивно право, компензацијата мора да биде придружена со соодветни бенефиции за корисниците.

3. Методологијата што се користи и пресметките што се прават мораат да бидат јавни. Особено треба да биде можно да се покажат конкретните ненаплатени трошоци на конкурентната транспортна инфраструктура кои се избегнуваат и да се обезбеди шемата да им се додели на претпријатијата под недискриминациски услови.

4. Земјите-членки обезбедуваат ваквата шема да биде во согласност со членовите 73, 87 и 88 од Договорот.

Член 11

Шема на перформансите

1. Шемите за наплата на инфраструктурата преку шема на перформансите ги охрабруваат железничките претпријатија и раководителот на инфраструктурата да ги минимизираат прекинувањата и ги подобрат перформансите на железничката мрежа. Ова може да вклучи казни за активностите што ја нарушуваат работата на мрежата, компензација за претпријатијата што претрпуваат загуби поради нарушувањето и бонуси што наградуваат перформанси подобри од планираните.
2. Основните принципи на шемата на перформансите се применуваат во мрежата.

Член 12

Такси за резервации

Раководителите на инфраструктурата можат да наплаќаат соодветни цени за капацитетите што се бараат, но не се користат. Оваа такса обезбедува мотивација за ефикасна употреба на капацитетите.

Раководителот на инфраструктурата секогаш ќе може да ги информира заинтересираните страни за инфраструктурните капацитети што им се распределени на железничките претпријатија-корисници.

ГЛАВА III

РАСПРЕДЕЛБА НА ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ КАПАЦИТЕТИ

Член 13

Права над капацитетите

1. Инфраструктурните капацитети ги распределува раководителот на инфраструктурата, а кога еднаш се распределени на некој барател, тие не можат да се пренесат од примателот на друго претпријатие или услуга.

Секое тргување со инфраструктурни капацитети е забрането и води до исклучување од понатамошната распределба на капацитетите.

Користењето на капацитетите од страна на инфраструктурното претпријатие во случај кога извршува дејност на еден барател кој не е железничко претпријатие не се смета за пренесување.

2. Правото на користење на одреден инфраструктурен капацитет може да им се додели на баратели за максимален период од еден работен возен ред.

Раководителот на инфраструктурата и барателот можат да влезат во рамковен договор, онака како што е утврдено во членот 17 за користење на капацитетите на релевантната железничка инфраструктура во период подолг од еден работен возен ред.

3. Дефиницијата за правата и обврските помеѓу раководителите на инфраструктурата и барателите во однос на која било распределба на капацитетите се утврдува со договори или со легислатива.

Член 14

Распределба на капацитетите

1. Земјите-членки можат да утврдат рамка за распределба на инфраструктурните капацитети со почитување на независноста во раководењето утврдена во членот 4 на

Директивата 91/440/ЕЕЗ. Се утврдуваат конкретните правила за распределба на капацитетите. Раководителот на инфраструктурата го спроведува процесот на распределба на капацитетите. Раководителот на инфраструктурата особено води грижа инфраструктурните капацитети да се распределат врз рамноправна и недискримациска основа и во согласност со законите на Заедницата.

2. Таму каде што раководителот на инфраструктурата, во својата законска форма, организација или функции за донесување одлуки не е независен од некое железничко претпријатие, функциите споменати во ставот 1 и опишани во оваа глава ги има орган за распределба кој е независен во својата законска форма, организација и одлучување од некое железничко претпријатие.

3. Раководителите на инфраструктурата и органите за распределба ја почитуваат комерцијалната доверливост на информациите што им се даваат.

Член 15

Соработка во распределбата на инфраструктурните капацитети за повеќе од една мрежа

1. Раководителите на инфраструктурата соработуваат за да овозможат ефикасно создавање и распределба на инфраструктурните капацитети што преминуваат повеќе од една мрежа. Тие организираат меѓународни возни релации, особено во рамките на Трансевропската железничка товарна мрежа. Тие утврдуваат такви процедури какви што се соодветни за да овозможат да дојде до ова. Овие процедури се врзани со правилата утврдени во оваа директива.

Процедурата утврдена за да се координира распределба на инфраструктурните капацитети на меѓународно ниво ги поврзува претставниците на раководителите на инфраструктурата за сите железнички инфраструктури чии одлуки за распределба имаат влијание на повеќе од еден раководител на инфраструктурата. Соодветните претставници на раководителите на инфраструктурата надвор од заедницата можат да се поврзат со овие процедури. Комисијата се информира и се кани да присуствува како набљудувач.

2. На сите состаноци или други активности што се преземаат за да се овозможи распределбата на инфраструктурните капацитети за трансмрежните возни услуги, одлуки ќе донесуваат само претставниците на раководителите на инфраструктурата.

3. Учесниците во соработката што се споменува во став 1 обезбедуваат нејзиното членство, методите на работа, и сите релевантни критериуми што се користат за процена и распределба на инфраструктурните капацитети да бидат достапни на јавноста.

4. Соработувајќи, онака како што е споменато во став 1, раководителите на инфраструктурата ќе ја проценат потребата за, а таму каде што е неопходно, можат и да предложат и да организираат меѓународни возни патеки за да се олесни работата на товарните возови што се предмет на ад хос-барање, онака како што е споменато во членот 23.

Ваквите претходно договорени меѓународни возни релации им се на располагање на барателите преку кој било од учесниците што се раководители на инфраструктурата.

Член 16

Баратели

1. Барањата за инфраструктурни капацитети можат да ги поднесат железничките претпријатија и нивните меѓународни групации и, на териториите на оние земји-членки

што го дозволуваат тоа, од страна на други баратели, кои се опфатени со дефинициите од членот 2(б). Земјите-членки можат да дозволат и други баратели да се пријават за инфраструктурните капацитети на нивните територии.

2. Раководителот на инфраструктурата може да ги одреди барањата во однос на барателите за да обезбеди неговите легитимни очекувања за идните приходи и користењето на инфраструктурата да се исполнат. Ваквите барања треба да бидат соодветни, транспарентни и недискриминациски. Барањата се објавуваат како дел од принципите за распределба во изјавата на мрежата, а Комисијата се информира за нив.

3. Барањата од ставот 2 можат да вклучат само одредба за финансиска гаранција што не смее да го надмине соодветното ниво кое е пропорционално на замисленото ниво на активност на барателот и гаранција за способноста да се подготват соодветни тендери за инфраструктурните капацитети.

Член 17

Рамковни договори

1. Кога не е во спротивност со членовите 81, 82 и 86 од Договорот, со барателот мора да се склучи рамковна спогодба. Ваквата рамковна спогодба ги одредува карактеристиките на инфраструктурните капацитети што се бараат и му се нудат на барателот во еден временски период, кој надминува еден работен возен ред. Рамковната спогодба не ја одредува релацијата на возот во детали, но треба да биде таква што ќе ги исполни легитимните комерцијални потреби на барателот. Една земја-членка може да бара претходно одобрување на таквата рамковна спогодба од страна на регулативниот орган што е споменат во членот 30 на оваа директива

2. Рамковните спогодби не ја исклучуваат употребата на релевантната инфраструктура од други баратели или услуги.

3. Една рамковна спогодба овозможува дополнување или ограничување на нејзините услови за да овозможи подобра употреба на железничката инфраструктура.

4. Рамковната спогодба може да содржи казни што се неопходни за модифицирање или прекинување на договорот.

5. Рамковните спогодби во принцип се за период од пет години. Раководителот на инфраструктурата може да се согласи за пократок или за подолг период во одредени случаи. Секој период подолг од пет години се оправдува со постоењето на комерцијални договори, специјални инвестиции или ризици.

Секој период подолг од 10 години е можен само во исклучителни случаи, особено тогаш кога има големи и долгорочни инвестиции, а особено тогаш кога таквите инвестиции се опфатени со договорените обврски.

6. Почитувајќи ја комерцијалната доверливост, општата природа на секоја рамковна спогодба е достапна за секоја заинтересирана страна.

Член 18

Распоред за процесот на распределба

1. Раководителот на инфраструктурата го почитува распоредот за распределба на капацитетите утврден во Анексот III.

2. Раководителите на инфраструктурата се договараат со другите релевантни раководители на инфраструктурата за тоа кои меѓународни возни релации треба да се

вклучат во работниот распоред, пред започнување на консултациите за нацртот на работниот распоред. Измени можат да се направат само ако се апсолутно неопходни.

Член 19

Барање

1. Барателите можат да се пријават врз основа на јавното или приватното право на раководителот на инфраструктурата за да побараат договор кој им дава права да ја користат железничката инфраструктура за надоместокот што е предвиден во главата II.
2. Барањата што се однесуваат на редовниот работен возен ред мораат да ги почитуваат роковите одредени во Анексот III.
3. Еден барател, кој е страна во рамковна спогодба, се пријавува во согласност со таа спогодба.
4. Барателите можат да бараат инфраструктурните капацитети да минуваат преку повеќе од една мрежа со пријава кај еден раководител на инфраструктурата. Тој раководител на инфраструктурата тогаш има дозвола да дејствува во име на барателот и да побара капацитети кај други релевантни раководители на инфраструктурата.
5. Раководителите на инфраструктурата обезбедуваат за инфраструктурните капацитети што минуваат повеќе од една мрежа барателите да можат да се пријават директно кај секој заеднички орган основан од раководителите на инфраструктурата.

Член 20

Распоред

1. Раководителот на инфраструктурата, колку што е можно повеќе, ги исполнува сите барања за инфраструктурни капацитети, вклучувајќи ги и барањата за возни патеки што минуваат преку повеќе од една мрежа и, колку што е можно повеќе, ги зема предвид сите ограничувања на барателите, вклучувајќи го и економскиот ефект на нивниот бизнис.
2. Раководителот на инфраструктурата може да даде приоритет на конкретни услуги во подготовката на распоредот и во процесот на координација, но само онака како што е утврдено во членовите 22 и 24.
3. Раководителот на инфраструктурата се консултира со заинтересираните страни за нацрт-работниот возен ред и им дозволува барем еден месец за да ги презентираат своите ставови. Заинтересираните страни ги вклучуваат сите оние што побарале инфраструктурни капацитети, како и други страни што сакаат да сугерираат во врска со тоа како работниот распоред може да влијае на нивната способност да конкурираат за железнички услуги за време на работниот возен ред.
4. Раководителот на инфраструктурата презема соодветни мерки за да ги разгледа сите забелешки што ќе се изнесат.

Член 21

Процес на координација

1. За време на процесот на подготовка на возниот ред споменат во членот 20, кога раководителот на инфраструктурата се соочува со несогласувања помеѓу различните

барања, тој ќе се обиде, преку координација на барањата, да обезбеди најдобро исполнување на сите барања.

2. Кога се појавува ситуација што налага координација, раководителот на инфраструктурата има право, во разумни граници, да предложи инфраструктурен капацитет кој се разликува од оној што е побаран.

3. Раководителот на инфраструктурата се обидува, во консултации со соодветните баратели, да го разреши несогласувањето.

4. Принципите врз кои се базира процесот на координација се дефинираат во изјавата на мрежата. Тие особено ќе ја одразат потешкотијата во врска со договарањето меѓународни возни релации, линии и со ефектот што модификацијата може да го има на другите раководители на инфраструктурата.

5. Тогаш кога барањата за инфраструктурни капацитети не можат да се исполнат без координација, раководителот на инфраструктурата се обидува да ги исполни сите барања преку координација.

6. Тогаш кога не е во спротивност со постојната процедура на обжалување и со одредбите на членот 30, во случај на спор кој произлегува од распределба на инфраструктурните капацитети треба да има систем на разрешување на спорови за тие да се разрешат брзо. Ако се примени овој систем, треба да се донесе одлука во рок од 10 работни дена.

Член 22

Заситена инфраструктура

1. Таму каде што по координацијата за бараните релации и по консултациите со барателите не е можно соодветно да се задоволат барањата за инфраструктурни капацитети, раководителот на инфраструктурата мора веднаш да го објави делот на инфраструктурата што изгледа дека е заситен. Ова се прави и за инфраструктурата за која може да се предвиди дека ќе ѝ недостасува капацитет во блиска иднина.

2. Кога инфраструктурата е прогласена за заситена, раководителот на инфраструктурата спроведува анализа на капацитетите, онака како што е опишано во членот 25, освен ако не е веќе спроведен план за зајакнување на капацитетите, онака како што е опишано во членот 26.

3. Кога таските во согласност со членот 7(4) не се собрани или не е постигнат задоволителен резултат, а инфраструктурата се прогласила за заситена, раководителот на инфраструктурата може дополнително да примени критериуми за приоритети за да ги распредели инфраструктурните капацитети.

4. Критериумите за приоритет ја земаат предвид важноста на услугата за општеството, поврзана со сите други услуги што последователно ќе се обезбедат.

За да се гарантира во оваа рамка развојот на соодветни транспортни услуги, особено за да се исполнат барањата за јавна услуга или да се промовира развојот на железничкиот товарен транспорт, земјите-членки можат да ги преземат сите потребни мерки, под недискриминациски услови, за да обезбедат ваквите услуги да добијат приоритет тогаш кога се распределува еден инфраструктурен капацитет.

Земјите-членки можат, тогаш кога е соодветно, на раководителот на инфраструктурата да му дадат компензација која одговара на секој губиток на приход што е поврзан со потребата да се распредели даден капацитет на одделни услуги во согласност со претходниот потстав.

Ова подразбира да се земе предвид овој исклучок во другите земји-членки.

5. Важноста на товарните услуги, а особено на меѓународните товарни услуги, се зема предвид во одредувањето на критериумите за приоритети.
6. Процедурите што се следат и критериумите што се користат кога инфраструктурата е заситена се одредуваат во изјавата на мрежата.

Член 23

Ad hoc-барања

1. Раководителот на инфраструктурата одговара на ad hoc- барањата за поединечни возни релации колку што е можно побрзо, а во секој случај, во рок од пет работни дена. Информациите што се даваат за слободните капацитети им се доставуваат на сите баратели што сакаат да го користат овој капацитет.
2. Раководителите на инфраструктурата таму каде што е неопходно ќе спроведат евалуација на потребата да се резервира капацитет кој ќе биде на располагање во конечниот работен возен ред за да им овозможи да одговорат брзо на можните ad hoc-барања за капацитети. Ова, исто така, се однесува и на случаите на заситената инфраструктура.

Член 24

Специјализирана инфраструктура

1. Кога не е во спротивност со ставот 2, ќе се смета дека инфраструктурните капацитети се слободни за употреба за сите видови услуги што ги исполнуваат карактеристиките неопходни за работењето на релацијата на возот.
2. Таму каде што има соодветни алтернативни релации, раководителот на инфраструктурата може, по консултација со заинтересираните страни, да одреди одредена инфраструктура да ја користат конкретните видови сообраќај. Тогаш кога не е во спротивност со членовите 81, 82 и 86 од Договорот, а кога се јавува такво назначување, раководителот на инфраструктурата може да му даде приоритет на овој вид сообраќај кога се распределува еден инфраструктурен капацитет.
Ваквото назначување нема да ја спречи употребата на ваквата инфраструктура од други видови сообраќај тогаш кога има капацитет и кога железничкиот возен парк ги исполнува техничките карактеристики неопходни за работење на линијата.
3. Кога инфраструктурата е назначена во согласност со ставот 2, тоа треба да се опише во изјавата на мрежата.

Член 25

Анализа на капацитетите

1. Целта на анализата на капацитетите е да се одредат рестрикциите на инфраструктурните капацитети кои спречуваат барањата за капацитетите соодветно да се исполнат и да се предложат методи што ќе го овозможат задоволувањето на дополнителните барања. Оваа анализа треба да ги открие причините за заситеност и тоа кои мерки можат да се преземат во краток и во долг период за таа да се олесни.
2. Анализата треба да ја разгледа инфраструктурата, оперативните процедури, природата на различните услуги што се извршуваат и ефектот што го имаат сите тие фактори врз инфраструктурните капацитети. Мерките што треба да се разгледаат треба особено да ги вклучат повторно одредување на релациите на услугите, услуги

за повторно определување на термините, менувањето на брзината и подобрувањето на инфраструктурата.

3. Една анализа на капацитетите треба да се заврши во рок од шест месеци од идентификацијата на инфраструктурата како заситена.

Член 26

План за зајакнување на капацитетите

1. Во рок од шест месеци по завршувањето на анализата на капацитетите, раководителот на инфраструктурата треба да подготви план за зајакнување на капацитетите.

2. Треба да се подготви план за зајакнување на капацитетите по консултирање со корисниците на релевантната заситена инфраструктура.

Тој треба да ги открие:

а) причините за заситеноста;

б) веројатниот иден развој на сообраќајот;

в) ограничувањата на инфраструктурниот развој;

г) опциите и трошоците за зајакнување на капацитетите, вклучувајќи ги и веројатните промени во таксите за пристап.

Исто така, врз основа на анализата на приходите и трошоците на можните идентификувани мерки, ќе се одреди каква акција треба да се преземе за да се зајакне инфраструктурниот капацитет, вклучувајќи распоред за спроведување на мерките.

Планот може да биде предмет на претходно одобрување од страна на земјата-членка.

3. Раководителот на инфраструктурата ќе престане со собирање такси од релевантната инфраструктура според членот 7(4) во случаите кога:

а) нема план за зајакнување на капацитетите; или

б) не напредува со акцискиот план што е посочен во планот за зајакнување на капацитетите.

Меѓутоа, раководителот на инфраструктурата може, по одобрение на регулативниот орган споменат во членот 30 да продолжи да ги собира тие такси ако:

а) планот за зајакнување на капацитетите не може да се реализира поради причини што не се под негова контрола; или

б) опциите што се на располагање не се економски или финансиски можни.

Член 27

Користење на релациите на возовите

1. Особено во случај на заситена инфраструктура, раководителот на инфраструктурата бара предавање на релацијата на возот, која во текот на барем еден месец се користела помалку од прагот на квотата што се утврдува во изјавата на мрежата, освен ако тоа било поради неекономски причини кои не се под контрола на операторот.

2. Раководителот на инфраструктурата може да ги одреди условите на изјавата на мрежата со тоа што ќе ги земе предвид претходните нивоа на користењето на

релациите на возовите во одредувањето на приоритетите за процесот на распределба.

Член 28

Капацитети на инфраструктурата за закажано одржување

1. Барањата за инфраструктурните капацитети да овозможат одржување се поднесуваат за време на процесот на подготвување на распоредот.
2. Раководителот на инфраструктурата треба да го земе предвид ефектот на резервираниот инфраструктурен капацитет за закажаните одржувања на шините на барателите.

Член 29

Посебни мерки што се преземаат во случај на нарушување

1. Во случај на нарушување на движењето на возовите предизвикано од технички дефект или несреќа, раководителот на инфраструктурата мора да ги преземе сите неопходни мерки за да ја врати нормалната ситуација. За таа цел, тој подготвува резервен план во кој се наведени различните јавни органи што треба да се информираат во случај на сериозни инциденти или сериозни нарушувања на движењата на возовите.

2. Во итен случај и тогаш кога е апсолутно неопходно поради дефект инфраструктурата да биде привремено надвор од употреба, линиите што се распределени можат да се повлечат без предупредување додека не се поправи системот.

Раководителот на инфраструктурата може, ако смета дека е потребно, да бара железничките претпријатија да му ги стават на располагање ресурсите што тој ги смета за најсоодветни за да се нормализира ситуацијата колку што е можно побрзо.

3. Земјите-членки можат да бараат железничките претпријатија да се вклучат во спроведувањето и набљудувањето на сопственото исполнување на безбедносните стандарди и правила.

ГЛАВА IV

ОПШТИ МЕРКИ

Член 30

Регулативен орган

1. Тогаш кога не е во спротивност со членот 21(6), земјите-членки основаат регулативен орган. Овој орган, кој може да биде министерството одговорно за транспортни прашања или некое друго тело, треба да биде независно во својата организација, одлуките за финансирање, законската структура и донесувањето одлуки од сите раководители на инфраструктурата, органот за наплата, органот за распределба или од барателот. Органот функционира според принципите утврдени во овој член, додека функциите за поднесување жалби и регулативните функции можат да бидат во надлежност на други органи.

2. Барателот треба да има право да се жали кај регулативниот орган ако смета дека бил третиран на некоректен начин, дискриминиран или ако бил обесправен на некој друг начин, а особено против одлуките што ги донел раководителот на

инфраструктурата или таму каде што железничкото претпријатие е соодветно во врска со:

- а) изјавата на мрежата;
- б) критериумите што се содржат во неа;
- в) процесот на распределба и неговите резултати;
- г) шемата за наплата;
- д) нивото на структура на таксите на инфраструктурата што се бараат да се платат или можат да се бараат;
- ѓ) сертификатот за безбедноста, спроведувањето и набљудувањето на безбедносните стандарди и правила.

3. Регулативниот орган обезбедува наплатата што ја одредува раководителот на инфраструктурата да е во согласност со главата II и да биде недискриминациска. Преговорите помеѓу барателите и раководителот на инфраструктурата што се однесуваат на нивото на таксите за инфраструктурата се дозволуваат само ако се спроведат под надзор на регулативниот орган. Регулативниот орган интервенира ако преговорите се контрадикторни на барањата на оваа директива.

4. Регулативниот орган има овластување да бара релевантни информации од раководителот на инфраструктурата, барателите и од секоја трета страна што е вклучена во дадената земја-членка, која мора да се достави без задржување.

5. Регулативниот орган треба да одлучува за сите жалби и да преземе активности за да ја поправи ситуацијата најдоцна во рок од два месеца од добивањето на информациите.

И покрај ставот 6, одлуката на регулативниот орган е обврзувачка за сите страни што се опфатени со таа одлука.

Во случај на жалба против одбивањето да се додели инфраструктурен капацитет или против условите за понудата на капацитетот, регулативниот орган или потврдува дека нема потреба за менување на одлуката на раководителот на инфраструктурата, или бара менување на таа одлука во согласност со насоките одредени од регулативниот орган.

6. Земјите-членки ги преземаат неопходните мерки за да обезбедат одлуките донесени од регулативниот орган да бидат предмет на судско разгледување.

Член 31

Соработка помеѓу регулативните органи

Домашните регулативни органи разменуваат информации за својата работа и за принципите на одлучување и за практиките заради усогласување на принципите за одлучување во Заедницата. Комисијата ги поддржува во оваа задача.

Член 32

Сертификати за безбедност

1. Договорите за доделување сертификат за безбедност за железничките претпријатија што се или ќе бидат основани во Заедницата и меѓународните групации што ги формираат се во согласност со овој член.

2. Земјите-членки за нивните територии осигуруваат безбедносен сертификат во кој треба да се поднесат безбедносните барања за железничките претпријатија за да се осигурат безбедна услуга на дадените релации.

3. За да се добие безбедносен сертификат, железничкото претпријатие ги исполнува регулативите според домашниот закон, кој е во согласност со законот на Заедницата и се применува на недискриминациски начин, утврдувајќи ги техничките барања и оперативните барања што се однесуваат на железничките услуги и безбедносните барања што се применуваат на персоналот, железничкиот возен парк и на внатрешната организација на претпријатието.

Тие особено треба да обезбедат доказ дека персоналот што го вработуваат за да работи и да ги придружува возовите ја има неопходната обука за да ги исполни сообраќајните правила што ги применува раководителот на инфраструктурата и да ги исполни безбедносните барања што им се наметнати во интерес на движењето на возовите.

Железничките претпријатија, исто така, докажуваат дека железничкиот возен парк што ги сочинува возовите е одобрен од јавен орган или од страна на раководителот на инфраструктурата и е проверен во согласност со оперативните правила кои се применуваат на инфраструктурата што се користи. Безбедносниот сертификат се издава од кое било тело што е назначено за таа цел од страна на семјата-членка во која се наоѓа инфраструктурата која се користи.

Член 33

Отстапувања

1. За период од пет години, од 15 март 2003 година, следниве земји-членки:

- Ирска, земја-членка која се наоѓа на остров, со железничка врска само со една друга земја-членка,

- Обединетото Кралство во однос на Северна Ирска, по истата основа, и

- Грција, земја-членка која нема директна железничка врска со ниту една друга земја-членка,

не треба да ги применуваат барањата одредени во:

а) Членовите 3, 4(2), 13, 14, 17, 21(4), 21(6), 22, 24(3), 25 до 28 и 30 под услов одлуките за распределба на инфраструктурните капацитети или напаќањето на таксите да бидат отворени за жалба, тогаш кога тоа ќе се побара во писмена форма од страна на железничките претпријатија, пред независен орган кој ја носи својата одлука во рок од два месеца по поднесувањето на сите релевантни информации и чија одлука е предмет на судско разгледување, и

б) Членот 32 до оној степен до кој се однесува на транспортните услуги кои излегуваат од опсегот на членот 10 од Директивата 91/440/ЕЕЗ.

2. Меѓутоа, тогаш кога:

а) повеќе од едно железничко претпријатие со дозвола според членот 4 од Директивата 95/18/ЕЗ или, во случајот на Ирска и Северна Ирска, железничка компанија со дозвола од друго место поднесе официјално барање да извршува конкурентни железнички услуги во, до или од Ирска, Северна Ирска или од Грција, за продолженото применување на ова отстапување ќе се одлучи во согласност со советодавните процедури споменати во членот 35(2); или

б) едно железничко претпријатие што извршува железнички услуги во Ирска, Северна Ирска или во Грција поднесе официјално барање да извршува железнички услуги во,

од или до територијата на друга земја-членка (во случајот на Ирска, или на Обединетото Кралство во однос на Северна Ирска, или двете, друга земја-членка надвор од нивните територии), отстапувањата споменати во ставот 1 не се применуваат.

Во рок од една година по добивањето или на одлуката спомената во точката (а), усвоена во согласност со советодавната процедура спомената во членот 35(2), или на известувањето на официјалното барање споменато во точката (б), земјата-членка или земјите за кои станува збор (Ирска, Обединетото Кралство во однос на Северна Ирска или Грција) ќе усвојат легислатива за да ги спроведат членовите споменати во ставот 1.

3. Отстапувањето споменато во ставот 1 може да се обнови за периоди не подолги од пет години. Најдоцна во рок од 12 месеци пред истекувањето на отстапувањето, земјата-членка што се служи со такво отстапување може да упати барање до Комисијата за да се обнови отстапувањето. Секое такво барање мора да биде образложено. Комисијата го испитува таквото барање и донесува одлука во согласност со советодавната процедура спомената во членот 35(2). Оваа советодавна процедура се однесува на секоја одлука поврзана со барањето.

Кога ја донесува својата одлука, Комисијата ги зема предвид сите менувања на геополитичката ситуација и развојот на железничкиот пазар во, од и до земјата-членка која побарала обновување на отстапувањето.

4. Луксембург, како земја-членка со релативно мала железничка мрежа, не треба да ги применува до 31 август 2004 година барањата да му ги додели на независен орган функциите што одредуваат подеднаков и недискриминациски пристап кон инфраструктурата, онака како што е одредено во членовите 4 и 14, до оној степен до кој тие ги обврзуваат земјите-членки да основаат независни органи кои ги изведуваат задачите споменати во тие членови.

ГЛАВА V

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 34

Мерки за спроведување

1. Земјите-членки можат да ѝ постават секакви прашања на Комисијата во врска со спроведувањето на оваа директива. Мораат да се донесат соодветните одлуки во согласност со советодавната процедура спомената во членот 35(2).

2. По барање на една земја-членка или по своја иницијатива, Комисијата во одреден случај ја испитува примената и спроведувањето на одредбите што се однесуваат на наплатата, распределбата на капацитетите и безбедносните сертификати, и во рок од два месеца по таквото барање одлучува во согласност со советодавната процедура што се споменува во членот 35(2) за тоа дали може да се примени дадената мерка. Комисијата за својата одлука го известува Европскиот парламент, Советот и земјите-членки.

Тогаш кога не е во спротивност со членот 226 од Договорот, секоја земја-членка може да му ја пренесе одлуката на Комисијата на Советот во рок од еден месец. Советот, одлучувајќи со квалификувано мнозинство, може во исклучителни случаи да донесе различна одлука во рок од еден месец.

3. Амандманите што се неопходни за да се донесат анексите се донесуваат во согласност со регулативната процедура спомената во членот 35(3).

Член 35

Процедури на Комитетот

1. На Комисијата ѝ помага Комитет.
 2. Таму каде што се наведува овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите на членот 8 од неа.
 3. Таму каде што се наведува овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите на членот 8 од неа.
- Периодот утврден во членот 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ е три месеца.
4. Комитетот ги утврдува своите процедурални правила.

Член 36

Извештај

До 15 март 2005 година, Комисијата им поднесува извештај за спроведувањето на оваа директива на Европскиот парламент и на Советот, придружен, ако е потребно, со предлози за понатамошното дејствување на Заедницата.

Член 37

Укинувања

Регулативата (ЕЕСЗ) бр. 2830/77, Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2183/78, Одлуката 82/529/ЕЕЗ, Одлуката 83/418/ЕЕЗ и Директивата 95/19/ЕЗ се укинуваат.

Член 38

Спроведување

Земјите-членки ги донесуваат законите, регулативите и административните одредби неопходни за исполнување на оваа директива до 15 март 2003 година. За ова, тие ја информираат Комисијата.

Кога земјите-членки ги донесуваат овие одредби, тие се повикуваат на оваа директива или се придружени со такво повикување при нивното официјално објавување. Земјите-членки одредуваат како се прави ова повикување.

Член 39

Влегување во сила

Оваа директива влегува во сила на датумот на нејзиното објавување во Службениот весник на Европските заедници.

Член 40

Упатување

Оваа директива е упатена до земјите-членки.

Во Брисел, 26 февруари 2001 година.

За Европскиот парламент

Претседател

Н. Фонтејн

За Советот

Претседател

А. Линд

АНЕКС I

Содржина на изјавата на мрежата

Изјавата на мрежата што се споменува во членот 3 ги содржи следниве информации:

1. Дел што ја утврдува природата на инфраструктурата која им стои на располагање на железничките претпријатија и условите за пристап до неа.
2. Дел за принципите за наплата и за тарифите. Тој содржи соодветни детали за шемата за наплата, како и доволно информации за наплатата што се применува за услугите наброени во Анексот II, кои ги обезбедува само еден доставувач. Треба да има детали за методологијата, правилата и, таму каде што е можно, скали што се употребуваат за примена на членот 7(4) и (5) и членовите 8 и 9. Треба да содржи информации за наплатата за која веќе се одлучило или која се предвидува.
3. Дел за принципите и критериумите за распределба на капацитетите. Тој ги одредува општите карактеристики на капацитетите на инфраструктурата што им е на располагање на железничките претпријатија и сите рестрикции што се однесуваат на нејзината употреба, вклучувајќи ги и веројатните барања за одржување на капацитетите. Исто така, ги одредува процедурите и крајните рокови што се поврзани со процесот на распределба на капацитетите. Ги содржи и конкретните критериуми што се применуваат во тој процес, особено:
 - а) процедурата според која барателите можат да бараат капацитет од раководителот на инфраструктурата;
 - б) барањата што се однесуваат на барателите;

- в) распоредот за барањата и процесот на распределба;
 - г) принципите што се однесуваат на процесот на координација;
 - д) процедурите што се следат и критериумите што се користат кога инфраструктурата е заситена;
 - ѓ) детали за рестрикциите за користење на инфраструктурата;
 - е) сите услови што ги земаат предвид претходните нивоа на користење на капацитетите во одредувањето на приоритетите за процесот на распределба.
- Ги дава деталите за мерките што се преземаат за да се обезбеди соодветен третман на товарните услуги, меѓународните услуги и барањата што се предмет на ад хос-процедурата.

АНЕКС II

Услуги што се обезбедуваат на железничките претпријатија

1. **Минималниот пакет за пристап** се состои од:

- а) работа со барањата за инфраструктурни капацитети;
- б) правото за користење на доделениот капацитет;
- в) употреба на оперативните шини и железнички јазли;
- г) контрола на возовите, вклучувајќи сигнализација, регулација, испраќање и комуникација и обезбедување информации за движењето на возовите;
- д) сите други информации што се потребни за спроведување или извршување на услугата за која е доделен капацитетот.

2. Пристап кон **услужни објекти и обезбедување (давање) на услуги** се состои од:

- а) користење на опремата за обезбедување електрична енергија за влечење, таму каде што ја има;
- б) објекти за полнење со гориво;
- в) патнички станици, нивните згради и други објекти;
- г) товарни терминали;
- д) ранжирни станици;
- ѓ) објекти за формации на возови;
- е) споредни колосеци за складирање;
- ж) објекти за одржување и други технички објекти.

3. **Дополнителните услуги** можат да содржат:

- а) струја за влечење;
 - б) претходно греење на патничките возови;
 - в) доставување на гориво, ранжирање и сите други услуги што се обезбедуваат на објектите за пристапни услуги спомнати погоре;
 - г) посебни договори за:
 - контрола на транспортот на опасна стока,
 - помош во движењето на нестандартни возови.
4. **Помошните услуги** можат да содржат:
- а) пристап кон телекомуникациската мрежа;
 - б) обезбедување дополнителни информации;
 - в) техничка инспекција на железничкиот возен парк.

АНЕКС III

Распоред за процесот на распределба

1. Работниот распоред се одредува еднаш годишно.
2. Работниот распоред се менува на полноќ во последната сабота од мај. Кога има промена или прилагодување по завршување на летото, таа се случува на полноќ во последната сабота од септември секоја година и во оние интервали помеѓу овие датуми кога е потребно тоа. Раководителите на инфраструктурата можат да се договорат и за различни датуми, и во тој случај треба да ја информираат Комисијата за тоа.
3. Конечниот датум за добивање на барањата за капацитетите да се вклучат во работниот возен ред е најдоцна 12 месеци пред влегување во сила на работниот возен ред.
4. Најдоцна 11 месеци пред работниот возен ред да влезе во сила, раководителите на инфраструктурата обезбедуваат да се утврдат провизорни релации за меѓународните возови во соработка со други релевантни органи за распределба, онака како што е утврдено во членот 15. Раководителите на инфраструктурата обезбедуваат колку што е можно повеќе тие да се почитуваат во последователните процеси.
5. Најдоцна во рок од четири месеци по крајниот рок за поднесување на тендерите од страна на барателите, раководителот на инфраструктурата подготвува нацрт-возен ред.

ОБРАЗЕЦ Бр. 1

Поимник на термини и изрази

За секој CELEX број на правниот акт на ЕУ, се пополнува овој Образец бр.1 - Поимник на термини и изрази. Пополнетиот Образец бр.1, прикачете го на крајот на преводот, така да преводот и Образец бр.1 претставуваат ЕДЕН документ.

CELEX број	32001L0014
Наслов на документот (АНГ)	Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the Allocation of Railway Infrastructure Capacity and the Levying of Charges for the Use of Railway Infrastructure and Safety Certification
Наслов на документот (МАК)	Директива 2001/14/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2001 година за распределба на капацитетите на железничката инфраструктура и за одредување на таксите за употребата на железничката инфраструктура и за безбедносните сертификати

Област примена	на	железнички сообраќај
-----------------------	----	----------------------

Агенција за превод	за	КОРА САМС	Преведувач	Елизабета Баковска	
Тел	3065-323	e-mail	elizabetab@hotmail.com	Дата	11.3.2004

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот ¹ (користен речник / МАКТЕРМ)
Наслов и понатаму во текстот	allocation (n)	распределба		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
Наслов и понатаму во текстот	charges (n)	такси		
Наслов и понатаму во текстот	safety certification	безбедносни сертификати		
Вовед, став 7, точка 5	network statement	изјава на мрежата		
Вовед, став 7, точка 10	Trans-European Rail Freight Network	Трансевропска железничка товарна мрежа		
Вовед, став 7, точка 22	exacerbation (n)	влошување		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
Вовед, став 7, точка 25	saturation (n)	заситеност		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски

¹ КОРИСТЕН РЕЧНИК/ МАКТЕРМ – Ве молиме, запишете го името на речникот кој е користен при преводот. Во случај терминот да се наоѓа во МАКТЕРМ - базата на термини на Веб сајтот на СЕИ, ве молиме нотирајте. Базата на термини има слободен пристап за сите корисници во процесот.

				Мургоски
Вовед, став 7, точка 26	timetabling (n)	возен ред		
Вовед, став 7, точка 27	train path (n)	релација на возот		
Вовед, став 7, точка 46	regulatory body	регулаторен орган		
Вовед, став 7, точка 50	suppress (v)	заменува		МАКТЕРМ
Вовед, став 7, точка 50	repeal (v)	укинува		МАКТЕРМ
Член 2, став 1, точка б	shipper (n)	превозник		
Член 5, став 1	track access	пристап по шини		
Член 5, став 3	ancillary (adj)	помошен		
Член 6, став 5	apportioning (v)	разделување		
Член 7, став 5, подстав 2	accruing (n)	зголемување		
Член 8, став 1, подстав 1	mark-up (n)	зголемена такса		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
Член 33, поднаслов	derogation (n)	отстапување		МАКТЕРМ
Член 37, поднаслов	repeal (n)	укинување		МАКТЕРМ
Анекс II, став 1, подстав в	running track point	оперативни шини		
Анекс II, став 1, подстав в	junction (n)	железнички јазол		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
Анекс II, став 1, подстав г	dispatching (n)	шпедиција		
Анекс II, став 2, подстав а	traction current (n)	влечење		
Анекс II, став 2, подстав д	marshalling yard	ранжирна станица		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
Анекс II, став 2, подстав е	storage siding	спореден колосек		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
Анекс II, став 3, подстав в	shunting (n)	ранжирање		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски