

**Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26-ի 2001/14/ԵՀ
հրահանգ**

**Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման,
երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման
եւ անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատի տրամադրման մասին**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ,
մասնավորապես, դրա 71-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (2),

հաշվի առնելով Տարածաշրջանների հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (3),

գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն (4) եւ
ելնելով Համաձայնեցման կոմիտեի կողմից 2002 թվականի նոյեմբերի 22-ին հաստատված
համատեղ տեքստից,

Քանի որ.

1) Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի առավել մեծ ինտեգրումը ներքին
շուկայի ձեւավորման եւ կայուն շարժունակության ապահովման կարեւոր տարր է,

2) «Համայնքի երկաթուղիների զարգացման մասին» Խորհրդի 1991 թվականի հուլիսի 29-ի
91/440/ԵՏՀ հրահանգով (5) երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող
կազմակերպություններին եւ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող
կազմակերպությունների միջազգային միավորումներին շնորհվում է միջազգային
երկաթուղային տրանսպորտից օգտվելու որոշակի իրավունքներ, նշված իրավունքներ
ունենալը նշանակում է, որ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները կարող են
օգտագործվել բազմաթիվ օգտագործողների կողմից,

3) «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման եւ
երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման
մասին» Խորհրդի 1995 թվականի հունիսի 19-ի 95/19/ԵՀ հրահանգով (6) սահմանվում է

երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման լայն շրջանակ,

4) նշված հրահանգները չեն խոչընդոտել երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների կառուցվածքի ու չափի, ինչպես նաև ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման գործընթացների ձեւի ու տեւողության մեջ զգալի փոփոխություններ կատարելը,

5) երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող բոլոր կազմակերպությունների համար երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների թափանցիկ եւ առանց խտրականության մուտքն ապահովելու համար անհրաժեշտ է դրանցից օգտվելու իրավունքների օգտագործման համար անհրաժեշտ բոլոր տեղեկությունները հրապարակել երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության մեջ,

6) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի համար դրա հզորությունների հատկացման համապատասխան համակարգերը, ինչպես նաև մրցակից օպերատորներն առավել լավ կհավասարակշռեն տարբեր տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող փոխադրումները,

7) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օպտիմալ օգտագործումը խթանելը կհանգեցնի հասարակության համար տրանսպորտային ծախսերի կրճատմանը,

8) բեռնափոխադրումների, հատկապես միջսահմանային բեռնափոխադրումների արդյունավետ ոլորտ ունենալու համար անհրաժեշտ է գործողություններ ձեռնարկել՝ շուկայի բացման նպատակով,

9) անհրաժեշտ է, որ անդամ պետությունները թույլ տան երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններից օգտվողներին անմիջապես մասնակցել երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման գործընթացին,

10) երկաթուղով բեռնափոխադրումների անդրեվրոպական ցանցով միջազգային բեռնափոխադրումների մատչելիության ապահովման միջոցով եվրոպական երկրների երկաթուղային տրանսպորտի վերականգնմամբ պահանջվում է երկաթուղու եւ ավտոճանապարհների միջեւ միջտրանսպորտային բարեխիղճ մրցակցություն՝ մասնավորապես պատշաճ կերպով հաշվի առնելով տարբեր արտաքին ազդեցությունները, երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համապատասխան համակարգերը, ինչպես նաև տրանսպորտային այլ

ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների գանձման համապատասխան համակարգերը, որի արդյունքում մրցակից օպերատորներն առավել լավ կհավասարակշռեն տրանսպորտային միջոցները,

11) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների հատկացման համակարգերը պետք է բոլոր կազմակերպությունների համար ապահովեն ենթակառուցվածքի հավասար եւ առանց խտրականության մուտք ու հնարավորինս փորձեն արդար եւ առանց խտրականության բավարարել բոլոր օգտագործողների ու երթեւեկության տեսակների կարիքները,

12) անդամ պետությունների կողմից սահմանված շրջանակում ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների հատկացման համակարգերով պետք է խրախուսել երկաթուղային տրանսպորտի կառավարիչներին օպտիմալացնելու իրենց ենթակառուցվածքի օգտագործումը,

13) ենթակառուցվածքային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունները պետք է ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման համակարգերից ստանան հստակ եւ հետեւողական ազդանշաններ, որը կօգնի նրանց կայացնելու ռացիոնալ որոշումներ,

14) իրենց բիզնեսը պլանավորելու համար երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորություններն օգտագործողների կամ պոտենցիալ օգտագործողների, ինչպես նաեւ սպառողների եւ ֆինանսավորողների կարիքները հաշվի առնելու նպատակով կարելի է, որ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի կառավարիչն ապահովի ենթակառուցվածքի հզորությունների այնպիսի բաշխումը, որը կարտացոլի ծառայության հուսալիության պահպանման եւ բարձրացման անհրաժեշտությունը,

15) ցանկալի է ցանցի խափանումները նվազագույնի հասցնելու եւ ցանցի աշխատանքը բարելավելու նպատակով երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններին եւ ենթակառուցվածքի կառավարչին արտոնություններ տրամադրել,

16) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների հատկացման համակարգերով պետք է երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների մատուցման հարցում ապահովվի բարեխիղճ մրցակցություն,

17) կարելի է հաշվի առնել թե՛ դիմողի, եւ թե՛ ենթակառուցվածքի կառավարչի գործարար պահանջները,

18) կարելի է առավելագույնի հասցնել ենթակառուցվածքի կառավարիչների ճկունությունը երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման առնչությամբ, որը սակայն պետք է համահունչ լինի դիմողի ողջամիտ պահանջներին,

19) ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման գործընթացով պետք է կանխվի ենթակառուցվածքի օգտագործման իրավունքներ ունեցող կամ իրավունքներ ձեռք բերելու մտադրություն ունեցող մյուս կազմակերպությունների՝ իրենց բիզնեսը զարգացնելու ցանկություններն անհարկի սահմանափակելը,

20) ցանկալի է ենթակառուցվածքային ցանցի առավել արդյունավետ օգտագործման համար ենթակառուցվածքի կառավարիչներին տրամադրել որոշակի աստիճանի ճկունություն,

21) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների հատկացման համակարգերի կիրառման դեպքում հնարավոր է անհրաժեշտ լինի հաշվի առնել այն հանգամանքը, որ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի ցանցի տարբեր բաղադրիչները նախագծված են եղել՝ հաշվի առնելով տարբեր հիմնական օգտագործողների կարիքները,

22) ուղեւորափոխադրման ծառայություններին ներկայացվող պահանջները կարող են հաճախ հակասել բեռնափոխադրման ծառայություններին ներկայացվող պահանջներին, ուղեւորափոխադրման ծառայություններին ներկայացվող պահանջները կարող են հանգեցնել այնպիսի ցանցի ստեղծմանը, որի կառուցումն ու պահպանումն առավել ծախսատար է, քան բացառապես բեռնափոխադրումների համար կառուցված ցանցը, այն արագությունը, որով զարգանում են բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների իրականացման համար նախատեսված շարժակազմերը, կարող է հանգեցնել փոխադրումների նշված երկու տեսակների միջեւ առկա հակասության խորացմանը,

23) տարբեր տեսակների ու կարգերի օգտագործողները հաճախ տարբեր ազդեցություններ կունենան ենթակառուցվածքի հզորությունների վրա, եւ տարբեր ծառայությունների անհրաժեշտությունը պետք է պատշաճ կերպով հավասարակշռվի,

24) պետական մարմնի հետ կնքված պայմանագրով մատուցվող ծառայությունների համար անհրաժեշտ է սահմանել հատուկ կանոններ՝ օգտագործողների համար դրանց գրավչությունը պահպանելու նպատակով,

25) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների հատկացման համակարգերի կիրառման դեպքում պետք է հաշվի առնվի ենթակառուցվածքի հզորությունների աճող ծանրաբեռնվածության ազդեցությունը եւ, վերջապես, հզորությունների սակավությունը,

26) տարբեր տեսակների փոխադրումների պլանավորման համար տարբեր ժամկետներ սահմանելը նշանակում է, որ ցանկալի է, որպեսզի ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման համար գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցի կազմման գործընթացից հետո ներկայացված դիմումները բավարարվեն,

27) տեղեկատվական տեխնոլոգիաների կիրառումը կարող է նպաստել գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցի՝ արագ եւ ճկուն կերպով կազմելու գործընթացին եւ մեծացնել դիմողների՝ ենթակառուցվածքի հզորությունների ձեռքբերման համար առաջարկներ ներկայացնելու հնարավորությունը, ինչպես նաեւ կարող է մեծացնել մեկից ավելի ենթակառուցվածքների կառավարչի՝ երկաթուղային ցանցը հատող երկաթուղային երթուղիներ սահմանելու կարողությունը,

28) երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպության համար հնարավորինս լավ արդյունք ապահովելու համար ցանկալի է պահանջել ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման ուսումնասիրություն, երբ հզորությունների օգտագործման համար ներկայացված դիմումների համակարգում անհրաժեշտ է օգտագործողների կարիքները բավարարելու համար,

29) հաշվի առնելով ենթակառուցվածքի կառավարիչների մենաշնորհային դիրքը՝ ցանկալի է պահանջել ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման եւ դրանց մեծացման մեթոդների ուսումնասիրություն, երբ հզորությունների հատկացման գործընթացով հնարավոր չի լինում բավարարել օգտագործողների պահանջները,

30) երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող մյուս կազմակերպությունների դիմումները ներկայացնելու, ինչպես նաեւ համակարգում առկա սահմանափակումների վերաբերյալ տեղեկատվության պակասը կարող է դժվարություններ ստեղծել երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար՝ ընտրելու իրենց ենթակառուցվածքի հզորություններն օգտագործելու համար ներկայացված լավագույն դիմումները,

31) կարելի է ապահովել ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման համակարգերի առավել լավ համակարգումը, որպեսզի երկաթուղային տրանսպորտն առավել գրավիչ

դառնա այն փոխադրման, մասնավորապես միջազգային այն փոխադրման համար, որի համար օգտագործվում են մեկից ավելի ենթակառուցվածքների կառավարչի ցանց,

32) կարելու է նվազագույնի հասցնել մրցակցության խաթարումները, որոնք կարող են առաջանալ կամ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների, կամ տրանսպորտային միջոցների տեսակների միջև առկա՝ օգտագործման վճարների գանձման սկզբունքների զգալի տարբերություններից,

33) ցանկալի է սահմանել ենթակառուցվածքի պահպանման այն բաղադրիչները, որոնք հնարավորություն են տալիս օպերատորին ծառայություններ մատուցել, եւ որոնք պետք է մատուցվեն ենթակառուցվածքի օգտագործման նվազագույն վճարների դիմաց,

34) ցանկալի է երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքում ներդրումներ կատարել եւ ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների գանձման համակարգերով պետք է արտոնություններ տրամադրվեն ենթակառուցվածքի կառավարիչներին, որպեսզի վերջիններս համապատասխան ներդրումներ կատարեն, եթե դրանք տնտեսական առումով գրավիչ են,

35) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման ցանկացած համակարգ օգտագործողներին տնտեսական ազդակներ կհաղորդեն: Կարելու է, որ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններին հաղորդվող նշված ազդակները լինեն համահունչ եւ ստիպեն նրանց ռացիոնալ որոշումներ կայացնել,

36) ենթակառուցվածքի օգտագործման համապատասխան եւ արդարացի վճարներ սահմանելուն նպաստելու նպատակով ենթակառուցվածքի կառավարիչները պետք է գույքագրեն ու գնահատեն իրենց ակտիվները եւ հստակ հասկանան ենթակառուցվածքի շահագործման հարցում արժեքի գործակիցները.

37) ցանկալի է ապահովել, որ տրանսպորտի ոլորտին վերաբերող որոշումներ կայացնելիս հաշվի են առնվել չնախատեսված ծախսերը,

38) կարելու է ապահովել միջազգային փոխադրումների համար այնպիսի վճարների սահմանումը, որոնք թույլ կտան ունենալ շուկայական կարիքներին համահունչ երկաթուղային տրանսպորտ, հետեւաբար, պետք է սահմանվեն ենթակառուցվածքի օգտագործման այնպիսի վճարներ, որոնք ուղղակիորեն կապված են երկաթուղային փոխադրման ծառայություններ մատուցելու հետ,

39) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարումը կատարելու միջոցով ծախսերի վերադարձման ընդհանուր մակարդակն ազդում է կառավարության կողմից տրամադրվող ֆինանսական օժանդակության անհրաժեշտ մակարդակի վրա, անդամ պետությունները կարող են պահանջել ընդհանուր ծախսերի վերադարձման տարբեր չափեր՝ վճարներ, այդ թվում՝ հավելավճարներ կամ շուկայի վիճակով պայմանավորված՝ շահույթից տոկոսներ վճարելու միջոցով, միաժամանակ ծախսերի վերադարձի ծավալները կառավարելով այնպես, որ ապահովվի երկաթուղով բեռների ինտերմոդալ փոխադրումների մրցունակությունը: Այնուամենայնիվ, ցանկալի է, որ ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման ցանկացած համակարգով խթանվի երկաթուղային տրանսպորտի ցանցի օգտագործումը, որով հնարավոր է առնվազն ծածկել ցանցի օգտագործման հետեւանքով առաջացած լրացուցիչ ծախսերը,

40) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը բնական մենաշնորհ է: Ուստի, անհրաժեշտ է ենթակառուցվածքի կառավարիչներին տրամադրել արտոնություններ, որպեսզի վերջիններս կրճատեն ծախսերը եւ արդյունավետորեն կառավարեն իրենց ենթակառուցվածքը,

41) անհրաժեշտ է հաշվի առնել այն հանգամանքը, որ երկար տարիներ ենթակառուցվածքներում եւ տեխնոլոգիաներում կատարվող ներդրումների մակարդակը հնարավորություն չի տվել ստեղծել երկաթուղային տրանսպորտի իրական զարգացման պայմաններ: Ուստի, այս ամենը հաշվի առնելով, ցանկալի է արդիականացնել երկաթուղային տրանսպորտի համակարգը, մասնավորապես, երկաթուղով բեռնափոխադրումների անդրեվրոպական ցանցի ստեղծման համատեքստում՝ հատկապես օգտագործելով Համայնքի առկա գործիքները՝ չհակասելով արդեն սահմանված գերակայություններին,

42) երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար արված զեղչերը պետք է կապված լինեն վարչական ծախսերի իրական խնայողությունների հետ, զեղչերը կարող են նաեւ օգտագործվել խթանելու համար ենթակառուցվածքի արդյունավետ օգտագործումը,

43) ցանկալի է երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններին եւ ենթակառուցվածքի կառավարչին արտոնություններ տրամադրել՝ ցանցի խափանումները նվազագույնի հասցնելու համար,

44) ենթակառուցվածքի կառավարչի համար ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացումը կապված է ծախսերի հետ, որի համար անհրաժեշտ է վճարել,

45) անհրաժեշտ է միջոցներ ձեռնարկել՝ ապահովելու համար, որ Համայնքի իրավունքի համաձայն լիցենզավորված երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունները, նախքան անդամ պետության տարածքում ենթակառուցվածք շահագործելը, ունենան անվտանգության ապահովման համապատասխան սերտիֆիկատ, այն պետք է տրամադրվի Համայնքի իրավունքին համապատասխան,

46) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքն արդյունավետ կառավարելու եւ այն արդար ու առանց խտրականության օգտագործելու համար անհրաժեշտ է ստեղծել կարգավորող մարմին, որը կվերահսկի Համայնքի նշված կանոնների կիրառումը եւ կգործի որպես բողոքարկման մարմին՝ չնայած դատական վերահսկողության հնարավորությանը,

47) անհրաժեշտ է հատուկ միջոցներ ձեռնարկել՝ հաշվի առնելու համար որոշ անդամ պետությունների հատուկ աշխարհաքաղաքական եւ աշխարհագրական իրավիճակը, ինչպես նաեւ տարբեր անդամ պետություններում երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտի հատուկ կազմակերպումը՝ միեւնույն ժամանակ ապահովելով ներքին շուկայի ամբողջականությունը,

48) սույն Հրահանգի իրականացման համար անհրաժեշտ միջոցները պետք է ընդունվեն «Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման համար անհրաժեշտ ընթացակարգերը սահմանող» 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ հրահանգի համաձայն (7),

49) Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով ամրագրված սուբսիդիարության եւ համաչափության սկզբունքների համաձայն՝ սույն Հրահանգի նպատակները, այն է՝ անդամ պետություններում երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացումը եւ դրանց օգտագործման համար սահմանված վճարները կարգավորող միջոցառումների համակարգումը, ինչպես նաեւ անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատի տրամադրումը, չեն կարող բավարար չափով իրագործվել անդամ պետությունների կողմից՝ ելնելով ենթակառուցվածքից օգտվելու արդար եւ առանց խտրականության պայմաններ ապահովելու, ինչպես նաեւ երկաթուղային տրանսպորտի ցանցերի կարելի տարրերի շահագործման մեջ միջազգային կարելիությունը հաշվի առնելու անհրաժեշտությունից եւ կարող են, անդրազգային համակարգված գործողություններ ձեռնարկելու անհրաժեշտությունից ելնելով, ավելի լավ իրագործվել Համայնքի կողմից: Սույն Հրահանգով

սահմանվում են միայն այն միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են այդ նպատակներն իրագործելու համար,

50) ուստի, պետք է ուժը կորցրած ճանաչվեն «Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների հաշվապահական համակարգերի եւ տարեկան հաշվետվությունների միջեւ համեմատելիություն ապահովելու համար անհրաժեշտ միջոցների մասին» Խորհրդի 1977 թվականի դեկտեմբերի 12-ի թիվ 2830/77 կանոնակարգը (ԵՏՀ) (8), Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների ծախսերի միասնական սկզբունքները սահմանող՝ Խորհրդի 1978 թվականի սեպտեմբերի 19-ի թիվ 2183/78 կանոնակարգը (ԵՏՀ) (9), «Երկաթուղով բեռների միջազգային փոխադրման սակագների սահմանման մասին» Խորհրդի 1982 թվականի հուլիսի 19-ի 82/529/ԵՏՀ որոշումը (10), «Միջազգային ուղեւորափոխադրումների եւ բեռնափոխադրումների կառավարման հարցում երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների առետրային անկախության մասին» Խորհրդի 1983 թվականի հուլիսի 25-ի 83/418/ԵՏՀ որոշումը (11) եւ սույն Հրահանգով ուժը կորցրած 95/19/ԵՀ հրահանգը,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ՆԵՐԱԾԱԿԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Գործողության ոլորտը

1. Սույն Հրահանգը վերաբերում է այն սկզբունքներին եւ ընթացակարգերին, որոնք կիրառվում են երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների սահմանման եւ գանձման, ինչպես նաեւ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման նկատմամբ:

Անդամ պետություններն ապահովում են, որ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների հատկացման համակարգերի դեպքում կիրառվեն սույն Հրահանգով սահմանված

սկզբունքները եւ դրանով հնարավորություն տրվի ենթակառուցվածքի կառավարչին շուկայահանելու եւ առավել նպատակային օգտագործելու ենթակառուցվածքի առկա հզորությունները:

2. Սույն Հրահանգը կիրառվում է ազգային եւ միջազգային երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների մատուցման համար երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքներն օգտագործելու նկատմամբ:

3. Անդամ պետությունները կարող են սույն Հրահանգի գործողության ոլորտից բացառել՝

ա) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքով ուղեւորափոխադրման ծառայությունների մատուցման տեղական եւ տարածաշրջանային ինքնավար ցանցերը.

բ) ներքաղաքային կամ մերձքաղաքային ուղեւորափոխադրման ծառայությունների մատուցման համար նախատեսված ցանցերը.

գ) 91/440/ԵՏՀ հրահանգի գործողության ոլորտում չընդգրկված՝ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպության կողմից բացառապես տարածաշրջանային բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման համար օգտագործվում են տարածաշրջանային ցանցերը, քանի դեռ այդ ցանցի հզորությունների օգտագործման համար մեկ այլ դիմողի կողմից դիմում չի ներկայացվել.

դ) մասնավոր սեփականություն հանդիսացող երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը, որն օգտագործվում է բացառապես ենթակառուցվածքի սեփականատիրոջ կողմից միայն իր սեփական բեռների փոխադրման համար:

4. Լա Մանշի թունելով անցնող ավտոմեքենաներով մերձքաղաքային փոխադրումների միջոցով փոխադրումների իրականացումն ընդգրկված չէ սույն Հրահանգի գործողության ոլորտում:

Հոդված 2

Սահմանումները

Սույն Հրահանգի նպատակով՝

ա) «հատկացում» նշանակում է ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացում.

բ) «դիմող» նշանակում է լիցենզավորված երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություն եւ (կամ) երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների միջազգային միավորումներ եւ նման գործունեություն իրականացնելու հնարավորություն ընձեռող անդամ պետություններում այլ ֆիզիկական եւ (կամ) իրավաբանական անձինք, որոնք ենթակառուցվածքի հզորությունները ձեռք բերելու միջոցով հանրային ծառայություն են մատուցում կամ առեստրային շահ են հետապնդում, դրանք են, օրինակ՝ թիվ 1191/69(12) կանոնակարգի (ԵՏՀ) համաձայն իրենց գործունեության համապատասխան տարածքներում երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություն մատուցող պետական մարմինները, ինչպես նաեւ բեռնառաքողները, բեռնափոխադրողներն ու համակցված փոխադրումներ իրականացնող օպերատորները.

գ) «ծանրաբեռնված ենթակառուցվածք» նշանակում է ենթակառուցվածքի այն հատվածը, որի հզորությունները որոշակի ժամանակահատվածներում ամբողջությամբ բավարար չեն նույնիսկ ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման համար ներկայացված տարբեր դիմումների համակարգումից հետո.

դ) «հզորությունների մեծացման ծրագիր» նշանակում է ցանկացած միջոցառում կամ միջոցառումների ծրագիր, որոնց իրականացման համար կազմված է համապատասխան ժամանակացույց, եւ որոնք կարող են վերացնել այն սահմանափակումները, որոնք հանգեցնում են նրան, որ ենթակառուցվածքի տվյալ հատվածը համարվի «ծանրաբեռնված ենթակառուցվածք».

ե) «համակարգում» նշանակում է այնպիսի գործընթաց, որի միջոցով երկաթուղային երթուղու տրամադրման համար պատասխանատու մարմինը եւ դիմողները կփորձեն հարթել այն իրավիճակները, երբ նույն երթուղու եւ նույն ժամանակահատվածի համար ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման համար ներկայացվել են մի քանի դիմումներ.

զ) «շրջանակային պայմանագիր» նշանակում է հանրային կամ մասնավոր իրավունքի հիման վրա կազմված եւ պարտադիր իրավաբանական ուժ ունեցող ընդհանուր պայմանագիր, որով սահմանվում են հատկացվող ենթակառուցվածքի հզորությունների ու գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցից ավելի երկար ժամանակահատվածի համար գանձվող վճարների առնչությամբ դիմողի եւ

ենթակառուցվածքի կառավարչի կամ ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացնող մարմնի իրավունքներն ու պարտականությունները.

է) «ենթակառուցվածքի հզորություններ» նշանակում է որոշակի ժամանակահատվածի ընթացքում ենթակառուցվածքի բաղադրիչով երկաթուղային երթուղիներ պլանավորելու հնարավորություն.

ը) «ենթակառուցվածքի կառավարիչ» նշանակում է ցանկացած մարմին կամ կազմակերպություն, որը պատասխանատու է, մասնավորապես, երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի ստեղծման եւ պահպանման համար: Սա կարող է նաեւ ընդգրկել ենթակառուցվածքի հսկողության եւ անվտանգության համակարգերի կառավարումը: Ցանցի կամ ցանցի որեւէ հատվածի մասով ենթակառուցվածքի կառավարչի գործառույթները կարող են վերապահվել տարբեր մարմինների կամ կազմակերպությունների.

թ) «երկաթուղային ցանց» նշանակում է երկաթուղային տրանսպորտի ամբողջ ենթակառուցվածքը, որը սեփականության իրավունքով պատկանում է ենթակառուցվածքի կառավարչին եւ (կամ) կառավարվում է նրա կողմից.

ժ) «երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվություն» նշանակում է այնպիսի տեղեկատվություն, որով մանրամասն սահմանվում են ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման եւ դրա հզորությունների բաշխման համակարգերի վերաբերյալ ընդհանուր կանոններ, վերջնաժամկետներ, ընթացակարգեր եւ չափորոշիչներ: Այն նաեւ ընդգրկում է ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման նպատակով դիմում ներկայացնելու համար անհրաժեշտ այլ տեղեկություններ.

ժա) «երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություն» նշանակում է ցանկացած պետական կամ մասնավոր կազմակերպություն, որը լիցենզավորված է Համայնքի կիրառվող օրենսդրության համաձայն, եւ որի հիմնական գործունեության տեսակը երկաթուղով բեռնափոխադրման եւ (կամ) ուղեւորափոխադրման ծառայություններ մատուցելն է՝ պայմանով, որ կազմակերպությանը տրամադրվի քարշակման ծառայություն. նշված եզրույթը ընդգրկում է նաեւ այն կազմակերպությունները, որոնք մատուցում են միայն քարշակման ծառայություն.

ժբ) «երկաթուղային երթուղի» նշանակում է կոնկրետ ժամանակահատվածի ընթացքում՝ սկզբնակետից մինչեւ վերջնակետ գնացքի շարժման համար անհրաժեշտ ենթակառուցվածքի հզորությունները.

ժգ) «գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույց» նշանակում է գնացքի եւ շարժակազմի բոլոր պլանավորված այն երկաթուղային երթուղիները սահմանող տեղեկությունները, որոնք պետք է տեղի ունենան սահմանված ժամանակահատվածի ընթացքում համապատասխան ենթակառուցվածքի վրա:

Հոդված 3

Երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությունը

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը, շահագրգիռ կողմերի հետ խորհրդակցելուց հետո, մշակում եւ հրապարակում է երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ այնպիսի տեղեկատվություն, որը հնարավոր է ձեռք բերել տուրքի վճարման դիմաց, սակայն որի չափը չի կարող գերազանցել նշված տեղեկատվության հրապարակման արժեքը:
2. Երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությամբ սահմանվում է երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար մատչելի ենթակառուցվածքի բնույթը: Այն պարունակում է այնպիսի տեղեկություններ, որոնցով սահմանվում են համապատասխան երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքից օգտվելու պայմանները: Ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության բովանդակությունը սահմանված է I հավելվածով:
3. Երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությունը թարմացվում եւ, անհրաժեշտության դեպքում, փոփոխվում է:
4. Երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությունը հրապարակվում է ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման դիմումները ներկայացնելու վերջնաժամկետի ավարտից ոչ պակաս, քան չորս ամիս առաջ:

ԳԼՈՒԽ II

ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԻ ՕԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ ՎՃԱՐՆԵՐԸ

Հոդված 4

Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների սահմանումը, որոշումը եւ գանձումը

1. Անդամ պետություններն ստեղծում են ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգ՝ միեւնույն ժամանակ հարգելով 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 4-րդ հոդվածով սահմանված՝ կազմակերպությունների կառավարման անկախությունը:

Պահպանելով կառավարման անկախության նշված պայմանը՝ անդամ պետություններն ստեղծում են նաեւ օգտագործման վճարների գանձման հատուկ կանոններ կամ վերապահում են նշված լիազորությունները ենթակառուցվածքի կառավարչին: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը որոշում է ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարի չափը եւ գանձում է այն:

2. Եթե ենթակառուցվածքի կառավարիչն իր կազմակերպաիրավական կառուցվածքով կամ կազմակերպչական, կամ որոշումներ կայացնելու գործառույթով անկախ չէ ցանկացած երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունից, ապա սույն գլխում նկարագրված գործառույթները, բացի վճարները գանձելու գործառույթից, իրականացնում է օգտագործման վճարներ գանձող մարմինը, որն իր կազմակերպաիրավական կառուցվածքով կամ կազմակերպչական, կամ որոշումներ կայացնելու գործառույթով անկախ է ցանկացած երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունից:

3. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները համագործակցում են միմյանց հետ՝ ապահովելու համար մեկից ավելի ենթակառուցվածքային ցանցեր հատող գնացքներով երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների արդյունավետ մատուցումը: Նրանց նպատակը միջազգային երկաթուղային բեռնափոխադրումների օպտիմալ մրցունակությունը հատկապես երաշխավորելը եւ Երկաթուղով բեռնափոխադրումների անդրեվրոպական ցանցի արդյունավետ օգտագործումն ապահովելն է: Նրանք կարող են հիմնել համատեղ կազմակերպություններ, որոնց միջոցով հնարավոր կլինի հասնել նշված նպատակին: Ցանկացած համագործակցություն կամ համատեղ կազմակերպություն առաջնորդվում է սույն Հրահանգով սահմանված կանոններով:

4. Ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ապահովում են, որ ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման գործող համակարգն իրենց ամբողջ երկաթուղային ցանցում հիմնված լինի նույն սկզբունքների վրա, բացառությամբ, եթե 8(2) հոդվածի համաձայն, ձեռք չեն բերվել հատուկ պայմանավորվածություններ:

5. Ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ապահովում են, որ ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգի կիրառման արդյունքում շուկայի նմանատիպ հատվածում համարժեք ծառայություններ մատուցող տարբեր երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար գործեն համարժեք եւ առանց խտրականության վճարներ, եւ փաստացի կիրառված վճարները համապատասխանեն երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությամբ սահմանված կանոններին:

6. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը կամ վճարներ գանձող մարմինը պահպանում է դիմողների կողմից տրամադրված առետրային գաղտնիք պարունակող տեղեկությունների գաղտնիությունը:

Հոդված 5

Ծառայությունները

1. Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններն իրավունք ունեն առանց խտրականության օգտվելու II հավելվածով սահմանված նվազագույն ծառայությունների փաթեթից եւ երկաթգծից, ինչպես նաեւ տեխնիկական սպասարկման կայաններից: II հավելվածի 2–րդ կետում նշված ծառայությունները մատուցվում են առանց խտրականության եւ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների կողմից ներկայացված դիմումները կարող են մերժվել միայն այն դեպքում, եթե շուկայական պայմաններում կան հիմնավորված այլընտրանքներ: Եթե ծառայություններն առաջարկվում են մեկից ավելի ենթակառուցվածքների կառավարչի կողմից, ապա «հիմնական ենթակառուցվածքի» կառավարիչը գործադրում է բոլոր հնարավոր ջանքերը՝ նշված ծառայությունների մատուցումը դյուրացնելու նպատակով:

2. Եթե ենթակառուցվածքի կառավարիչն առաջարկում է II հավելվածի 3–րդ կետում թվարկված ծառայություններից որեւէ մեկը՝ որպես լրացուցիչ ծառայություն, ապա նա այդ

ծառայությունը տրամադրում է երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությանը՝ վերջինիս դիմումի համաձայն:

3. Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունները կարող են դիմել ենթակառուցվածքի կառավարչին կամ ծառայություն մատուցող այլ անձանց՝ II հավելվածի 4-րդ կետում թվարկված օժանդակ ծառայություններից օգտվելու համար: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը չի պարտավորվում մատուցել նշված ծառայությունները:

Հոդված 6

Ենթակառուցվածքի օգտագործման ծախսերն ու հաշիվները

1. Անդամ պետությունները պայմաններ, հարկ եղած դեպքում, կանխավճար են սահմանում՝ ապահովելու համար, որ նորմալ առետրային պայմաններում եւ ողջամիտ ժամկետում ենթակառուցվածքի կառավարչի հաշիվներում առնվազն հաշվեկշռվեն մի կողմից ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարներից ստացված եկամուտները, այլ առետրային գործունեությունից ստացված հավելավճարները եւ պետության ֆինանսական միջոցները, իսկ մյուս կողմից՝ ենթակառուցվածքի հետ կապված ծախսերը:

Չհակասելով տարբեր տրանսպորտային միջոցների միջեւ արդար, առանց խտրականության մրցակցության հիման վրա բոլոր տրանսպորտային միջոցների ենթակառուցվածքի օգտագործման ծախսերն օգտվողների միջոցներով ծածկելու հնարավոր երկարաժամկետ նպատակին, որտեղ երկաթուղային տրանսպորտը 7-րդ եւ 8-րդ հոդվածներով սահմանված՝ գանձման համակարգի շրջանակում ի վիճակի է մրցելու տրանսպորտային այլ միջոցների հետ՝ անդամ պետությունները կարող են պահանջել ենթակառուցվածքի կառավարչից հաշվեկշռել իր հաշիվներն առանց պետության ֆինանսական միջոցների:

2. Պատշաճ կերպով հաշվի առնելով երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի ծառայությունների անվտանգության ապահովումը, դրանց որակի պահպանումն ու բարելավումը՝ արտոնություններ են տրամադրվում ենթակառուցվածքի կառավարիչներին, որպեսզի վերջիններս կրճատեն ենթակառուցվածքի տրամադրման ծախսերը եւ դրան մուտք ունենալու վճարների չափը:

3. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ 2-րդ պարբերությամբ սահմանված ենթակառուցվածքի տրամադրումն իրականացվի կամ իրավասու մարմնի եւ ենթակառուցվածքի կառավարչի միջեւ երեք տարուց ոչ պակաս ժամկետով կնքվող պայմանագրի հիման վրա, որով նախատեսվում է պետության ֆինանսավորում կամ համապատասխան կարգավորող միջոցների, համապատասխան լիազորությունների սահմանման միջոցով:

4. Եթե ենթակառուցվածքը տրամադրվում է պայմանագրի հիման վրա, ապա պայմանագրի պայմաններն ու դրույթները եւ ենթակառուցվածքի կառավարչին ֆինանսավորելու նպատակով համաձայնեցված վճարների կառուցվածքը նախապես համաձայնեցվում են պայմանագրի գործողության ամբողջ ժամանակահատվածի համար:

5. Սահմանվում է ծախսերի բաշխման մեթոդը: Անդամ պետությունները կարող են պահանջել նախնական հավանություն: Նշված մեթոդը ժամանակ առ ժամանակ վերանայվում է՝ հաշվի առնելով միջազգային լավագույն փորձը:

Հոդված 7

Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման սկզբունքները

1. Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարները տրվում են ենթակառուցվածքի կառավարչին, իսկ վերջինս նշված ֆինանսական միջոցներն օգտագործում է իր բիզնեսը ֆինանսավորելու համար:

2. Անդամ պետությունները կարող են պահանջել, որպեսզի ենթակառուցվածքի կառավարիչը տրամադրի սահմանված վճարների վերաբերյալ բոլոր անհրաժեշտ տեղեկությունները: Ենթակառուցվածքի կառավարիչն այս առումով պետք է հիմնավորի, որ 4–12-րդ հոդվածների համաձայն՝ յուրաքանչյուր օպերատորին ներկայացված ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների չափը համապատասխանում է ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությամբ սահմանված մեթոդաբանությանը, կանոններին եւ, հարկ եղած դեպքում, չափերին:

3. Չհակասելով 8-րդ հոդվածի 4-րդ կամ 5-րդ պարբերություններին՝ նվազագույն ծառայությունների փաթեթից եւ երկաթգծից, ինչպես նաեւ տեխնիկական սպասարկման կայաններից օգտվելու վճարների չափը պետք է համահունչ լինի երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների մատուցման հետ կապված ծախսերին:

4. Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարը կարող է ներառել ենթակառուցվածքի ծանրաբեռնվածության ժամանակահատվածներում դրա կոնկրետ հատվածի սահմանափակ հզորության համար գանձվող վճարը:

5. Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարի չափը կարող է փոփոխվել՝ հաշվի առնելու համար գնացքի շահագործման հետեւանքով շրջակա միջավայրին հասված վնասի չափը: Վճարի չափը սահմանվում է՝ ելնելով հասված վնասի մեծությունից:

Ենթակառուցվածքի կառավարչի կուտակած ընդհանուր եկամտի ավելացմանը հանգեցնող բնապահպանական ծախսերի գանձումը, այնուամենայնիվ, թույլ է տրվում միայն այն դեպքում, երբ այն նույն կերպ տարածվում է նաեւ մրցող տրանսպորտային միջոցների մյուս տեսակների վրա:

Եթե մրցող տրանսպորտային միջոցների մյուս տեսակներից նույն կերպ չեն գանձվում բնապահպանական ծախսերը, ապա նշված փոփոխության արդյունքում ենթակառուցվածքի կառավարչի ընդհանուր եկամուտը չի փոփոխվում: Եթե բնապահպանական ծախսերը նույն կերպ են գանձվում երկաթուղային տրանսպորտի եւ մրցող տրանսպորտային միջոցների մյուս տեսակներից, եւ որի արդյունքում առաջանում է լրացուցիչ եկամուտ, ապա յուրաքանչյուր անդամ պետություն ինքն է որոշում՝ ինչպես օգտագործել կուտակված եկամուտը:

6. Անցանկալի եւ անհամամասնական տատանումներից խուսափելու համար 3-րդ, 4-րդ եւ 5-րդ պարբերություններում նշված վճարները կարող են միջինացվել երկաթուղային փոխադրումների ծառայությունների տարածվածության եւ ժամանակի հաշվով: Այնուամենայնիվ, ենթակառուցվածքի օգտագործման համեմատաբար բարձր վճարների սահմանումը կապված է մատուցվող ծառայությունների արժեքի հետ:

7. II հավելվածի 2-րդ կետում թվարկված ծառայությունների մատուցումը չի կարգավորվում սույն հոդվածով: Չհակասելով նշվածին՝ II հավելվածի 2-րդ կետում թվարկված ծառայությունների արժեքները սահմանելիս հաշվի է առնվում երկաթուղային տրանսպորտի մրցունակությունը:

8. Եթե II հավելվածի 3-րդ եւ 4-րդ կետերում որպես լրացուցիչ եւ օժանդակ ծառայություններ թվարկված ծառայությունները մատուցվում են միայն մեկ մատակարարի կողմից, ապա դրանց արժեքը սահմանվում է՝ ելնելով դրանց մատուցման արժեքից, որը հաշվարկվում է դրանցից օգտվելու իրական մակարդակի հիման վրա:

9. Ենթակառուցվածքի սպասարկման նպատակով օգտագործվող ռեսուրսների համար կարող են վճարներ գանձվել: Նշված վճարների չափը չի գերազանցում ենթակառուցվածքի սպասարկման հետեւանքով ենթակառուցվածքի կառավարչի բաց թողնված օգուտի չափը:

Հոդված 8

Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման սկզբունքներից կատարվող բացառությունները

1. Ենթակառուցվածքի կառավարչի կատարած ծախսերն ամբողջությամբ վերադարձնելու համար անդամ պետությունը կարող է, ելնելով շուկայի վիճակից, արդյունավետ, թափանցիկ եւ խտրականությունը բացառող սկզբունքների հիման վրա, գանձել հավելավճարներ՝ միեւնույն ժամանակ երաշխավորելով միջազգային երկաթուղային բեռնափոխադրման մրցունակությունը: Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգի շրջանակներում պետք է հարգվի երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների արդյունավետության բարձրացումը:

Այնուամենայնիվ, վճարների չափի հաշվարկի մեջ պետք է ընդգրկվի շուկայի այն հատվածների կողմից ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարները, որոնք կարող են առնվազն վճարել երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների մատուցման արդյունքում ուղղակիորեն կատարված ծախսերը, այդ թվում՝ շուկայի վիճակով պայմանավորված շահույթից տոկոսները:

2. Հետագա ներդրումային ծրագրերի կամ սույն Հրահանգն ուժի մեջ մտնելուց ոչ ավելի, քան 15 տարի առաջ ավարտված ծրագրերի դեպքում ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է սահմանել կամ շարունակել սահմանել ավելի բարձր վճարներ՝ հիմք ընդունելով նշված ծրագրերի վրա կատարվող երկարաժամկետ ծախսերը, եթե դրանք ավելացնում են արդյունավետությունը եւ (կամ) ծախսերի արդյունավետությունը եւ չեն ու չէին կարող այլ կերպ ապահովվել: Ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարների գանձման նման ընթացակարգը կարող է նաեւ ներառել նոր ներդրումների հետ կապված ռիսկերի բաշխման վերաբերյալ համաձայնությունները:

3. Խտրականությունը կանխելու նպատակով պետք է ապահովվի, որ ցանկացած կոնկրետ ենթակառուցվածքի կառավարչի՝ իր ենթակառուցվածքի՝ համարժեք նպատակով օգտագործման միջին եւ մարգինալ վճարները համադրելի լինեն, եւ շուկայի նույն

հատվածում համանման ծառայությունների համար գանձվեն նույն վճարները: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության մեջ ցույց է տալիս, որ ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգը բավարարում է նշված պահանջներն այնքանով, որքանով դա հնարավոր է անել առանց գաղտնի բիզնես տեղեկատվության բացահայտման:

4. Եթե ենթակառուցվածքի կառավարիչը մտադիր է փոփոխել 1-ին պարբերության մեջ նշված ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգի էական տարրերը, ապա նա դրանք մատչելի է դարձնում առնվազն երեք ամիս առաջ:

Հոդված 9

Ձեռքերը

1. Չհակասելով Պայմանագրի 81-րդ, 82-րդ, 86-րդ եւ 87-րդ հոդվածներին ու չնայած սույն Հրահանգի 7(3) հոդվածին՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչը երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպության որեւէ ծառայություն զեղչված գներով մատուցելու համար կատարում է սույն հոդվածով սահմանված չափորոշիչները:

2. Բացառությամբ 3-րդ պարբերության՝ երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար արված զեղչերի չափը սահմանափակվում է վարչական ծախսերի իրական խնայողություններով: Ձեռքերի չափը որոշելիս հաշվի չի առնվում գանձված վճարի մեջ արդեն ներառված խնայողությունները:

3. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները կարող են երթելուկության կոնկրետ հոսքերի եւ ենթակառուցվածքից բոլոր օգտվողների համար մշակել զեղչերի համակարգեր՝ տրամադրելով ժամանակավոր զեղչեր երկաթուղային տրանսպորտի նոր ծառայություններ ներմուծելու կամ զգալիորեն քիչ օգտագործվող երկաթգծերի օգտագործումը խթանելու նպատակով:

4. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է զեղչված գներ սահմանել միայն ենթակառուցվածքի կոնկրետ հատվածի համար:

5. Ձեռքերի նման համակարգեր կիրառվում են համանման ծառայությունների մատուցման համար:

Հոդված 10

Բնապահպանական, տրանսպորտային պատահարներից առաջացած եւ ենթակառուցվածքի հետ կապված չվճարված ծախսերի փոխհատուցումը

1. Անդամ պետությունները կարող են ժամանակավոր փոխհատուցման սխեմա կիրառել՝ փոխհատուցելու համար մրցակցող տրանսպորտային միջոցների տեսակների երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի օգտագործման արդյունքում բացահայտորեն չվճարված բնապահպանական, տրանսպորտային պատահարներից առաջացած եւ ենթակառուցվածքի հետ կապված ծախսերը, եթե նշված ծախսերի չափը գերազանցում է երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի վրա կատարվող համարժեք ծախսերը:
2. Եթե փոխհատուցում ստացող օպերատորն ունի բացառիկ իրավունք, ապա օգտվողներին պետք է փոխհատուցման հետ տրամադրել են նաեւ համանման արտոնություններ:
3. Կիրառված մեթոդոլոգիան եւ կատարված հաշվարկները պետք է մատչելի լինեն հանրությանը: Հանրությանը պետք է, մասնավորապես, հնարավոր լինի ցույց տալ մրցակցող տրանսպորտային ենթակառուցվածքի համար չգանձված վճարները, որոնք չեն վճարվել եւ ապահովել, որ կազմակերպություններին առանց խտրականության փոխհատուցում տրամադրվի:
4. Անդամ պետություններն ապահովում են նշված համակարգի համահունչ լինելը Պայմանագրի 73-րդ, 87-րդ եւ 88-րդ հոդվածներին:

Հոդված 11

Երկաթուղային տրանսպորտի ցանցի արդյունավետ աշխատանքի ապահովման ծրագիրը

1. Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգերը, երկաթուղային տրանսպորտի ցանցի արդյունավետ աշխատանքի ապահովման ծրագրի միջոցով, խրախուսում են երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններին եւ ենթակառուցվածքի կառավարչին՝ երկաթուղային տրանսպորտի ցանցի խափանումները կրճատելու եւ դրա աշխատանքը բարելավելու համար: Ծրագրով կարող են պատասխանատվության միջոցներ նախատեսվել ցանցի աշխատանքը խափանող գործողությունների համար. փոխհատուցում ցանցի

խափանումներից տուժած կազմակերպությունների համար, ինչպես նաև պարզեավճարներ բարեխիղճ աշխատանքի համար:

2. Երկաթուղային տրանսպորտի ցանցի արդյունավետ աշխատանքի ապահովման ծրագրի հիմնական սկզբունքները կիրառվում են ամբողջ ցանցի վրա:

Հոդված 12

Ամրագրված ենթակառուցվածքի չօգտագործման դեպքում գանձվող վճարները

Ենթակառուցվածքի կառավարիչները կարող են որոշակի գումար գանձել այն ենթակառուցվածքի համար, որի օգտագործման համար դիմում է ներկայացվել, սակայն չի օգտագործվել: Նշված վճարի սահմանման նպատակը ենթակառուցվածքի արդյունավետ օգտագործումն է:

Ենթակառուցվածքի կառավարիչը պետք է միշտ կարողանա տեղեկացնել ցանկացած շահագրգիռ կողմի ենթակառուցվածքի այն հզորությունների մասին, որոնք հատկացվել են երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող՝ օգտագործող կազմակերպություններին:

ԳԼՈՒԽ III

ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔԻ ՀՉՈՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՏԿԱՑՈՒՄԸ

Հոդված 13

Ենթակառուցվածքի հզորությունների նկատմամբ իրավունքները

1. Ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացվում են ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից: Դիմողին հատկացնելուց հետո դրանք չեն կարող փոխանցվել մեկ այլ կազմակերպության կամ ծառայության:

Ենթակառուցվածքի հզորությունները շահադիտական նպատակով օգտագործելն արգելվում է: Նման դեպքում ենթակառուցվածքի հզորություններն այլևս չեն հատկացվի նշված անձին:

Դիմողի բիզնեսի իրականացման համար երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպության կողմից ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործումը չի համարվում դրա փոխանցումը:

2. Կոնկրետ ենթակառուցվածքը գնացքի միջոցով օգտագործելու իրավունքը կարող է շնորհվել դիմողներին առավելագույնը գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության մեկ ժամանակացույցի ժամկետով:

Ենթակառուցվածքի կառավարիչը եւ դիմողը կարող են կնքել 17-րդ հոդվածով սահմանված շրջանակային պայմանագիր՝ գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության մեկ ժամանակացույցի ժամկետից ավելի ժամկետով համապատասխան երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքն օգտագործելու համար:

3. Ենթակառուցվածքի հզորությունների ցանկացած հատկացման առնչությամբ ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ դիմողների համապատասխան իրավունքներն ու պարտավորությունները սահմանվում են պայմանագրերով կամ օրենսդրությամբ:

Հոդված 14

Ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացումը

1. Անդամ պետությունները կարող են ստեղծել ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման համակարգ՝ միեւնույն ժամանակ հարգելով 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 4-րդ հոդվածով սահմանված կառավարման անկախությունը: Մշակվում են ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման կոնկրետ կանոններ: Ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման գործընթացներն իրականացվում են ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը, մասնավորապես, ապահովում է, որ ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացվեն արդար եւ առանց խտրականության ու Համայնքի իրավունքին համապատասխան:

2. Եթե ենթակառուցվածքի կառավարիչն իր կազմակերպաիրավական կառուցվածքով կամ կազմակերպչական, կամ որոշումներ կայացնելու գործառույթով անկախ չէ ցանկացած երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունից, ապա 1-ին պարբերության մեջ նշված եւ սույն գլխում նկարագրված գործառույթներն իրականացնում է ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացնող մարմինը, որն իր կազմակերպաիրավական կառուցվածքով, կազմակերպչական կամ որոշումներ կայացնելու

գործառույթով անկախ է ցանկացած երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունից:

3. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները եւ ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացնող մարմինները պահպանում են իրենց տրամադրված առետրային գաղտնիք պարունակող տեղեկությունների գաղտնիությունը:

Հոդված 15

Մեկից ավելի ցանցերում ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման հարցում համագործակցությունը

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները համագործակցում են միմյանց հետ, որը հնարավորություն կտա նրանց արդյունավետ կերպով ստեղծելու մեկից ավելի երկաթուղային ցանցեր հատող ենթակառուցվածքի հզորություններ եւ հատկացնելու դրանք: Նրանք կազմակերպում են միջազգային երկաթուղային երթուղիներ, մասնավորապես, երկաթուղով բեռնափոխադրումների անդրեվրոպական ցանցի շրջանակներում: Նրանք մշակում են նման ընթացակարգեր, որոնց միջոցով հնարավոր կլինի իրականացնել միջազգային երկաթուղային երթուղիներ: Նշված ընթացակարգերը մշակվում են սույն Հրահանգով սահմանված կանոնների համաձայն:

Միջազգային մակարդակով ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացումը համակարգելու համար մշակված ընթացակարգը միավորում է բոլոր երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարիչների ներկայացուցիչներին, որոնց հզորությունների հատկացման մասին որոշումներն ազդեցություն ունեն մեկից ավելի այլ ենթակառուցվածքների կառավարիչների համար: Համայնքից դուրս գործունեություն իրականացնող ենթակառուցվածքի կառավարիչների համապատասխան ներկայացուցիչները կարող են կիրառել նշված ընթացակարգերը: Հանձնաժողովին տեղեկացնում են դրա մասին եւ հրավիրում են մասնակցելու որպես դիտորդ:

2. Անդրեվրոպական ցանցով երկաթուղային փոխադրումների ծառայությունների մատուցման համար ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացումը թույլատրելու համար կազմակերպված ցանկացած հանդիպման կամ այլ միջոցառման ժամանակ որոշումները կայացվում են միայն ենթակառուցվածքի կառավարիչների ներկայացուցիչների կողմից:

3. 1-ին պարբերությամբ նշված համագործակցության մասնակիցներն ապահովում են, որ համագործակցությանն անդամակցությունը, աշխատանքի մեթոդները եւ բոլոր համապատասխան չափորոշիչները, որոնք օգտագործվում են ենթակառուցվածքի հզորությունները գնահատելու եւ հատկացնելու համար, մատչելի դարձվեն:

4. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները, աշխատելով 1-ին պարբերությամբ նշված համագործակցության շրջանակներում, գնահատում են բեռնատար այն վագոնների աշխատանքը դյուրացնելու համար միջազգային երկաթուղային երթուղիներ ունենալու անհրաժեշտությունը, որոնց համար ներկայացվում են 23-րդ հոդվածում նշված հատուկ դիմումները եւ, հարկ եղած դեպքում, կարող են առաջարկել եւ կազմակերպել դրանք:

Համագործակցությանը մասնակցող ենթակառուցվածքի ցանկացած կառավարիչ նախապես կազմակերպված միջազգային երկաթուղային երթուղիների մասին տեղյակ է պահում դիմողներին:

Հոդված 16

Դիմողները

1. Ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման դիմումներ կարող են ներկայացվել երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների եւ դրանց միջազգային միավորումների, եւ 2(բ) հոդվածի սահմանմանը համապատասխանող այլ դիմողների կողմից, եթե նշված անդամ պետությունները թույլ են տալիս իրենց տարածքներում օգտագործել ենթակառուցվածքի հզորությունները: Անդամ պետությունները կարող են նաեւ թույլ տալ այլ դիմողների իրենց տարածքներում դիմել ենթակառուցվածքի հզորություններն օգտագործելու համար:

2. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է սահմանել դիմողներին ներկայացվող պահանջները՝ ստացվելիք եկամուտների եւ ենթակառուցվածքի օգտագործման առնչությամբ իր օրինական սպասումները պաշտպանելու համար: Նշված պահանջները պետք է լինեն համապատասխան, թափանցիկ եւ առանց խտրականության: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը դրանք հրապարակում է ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության մեջ որպես ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման սկզբունքների մաս եւ դրանց մասին տեղեկացնում է Հանձնաժողովին:

3. 2-րդ պարբերությամբ սահմանված պահանջներով կարող են նախատեսվել միայն դիմողի գործունեության նախատեսված շրջանակին համամասնական չափով ֆինանսական երաշխիքի տրամադրում, ինչպես նաև պահանջներին համապատասխանող՝ ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման առաջարկներ մշակելու հնարավորության ապահովում:

Հոդված 17

Շրջանակային պայմանագրերը

1. Չհակասելով Պայմանագրի 81-րդ, 82-րդ և 86-րդ հոդվածներին՝ դիմողի հետ կնքվում է շրջանակային պայմանագիր: Շրջանակային պայմանագրով սահմանվում է այն ենթակառուցվածքի հզորությունների բնութագիրը, որի համար դիմողը դիմում է ներկայացրել, և որն առաջարկվում է նրան մեկ գնացքների և շարժակազմի երթելուության ժամանակացույցի ժամկետը գերազանցող ժամկետով: Շրջանակային պայմանագրով երկաթուղային երթուղին մանրամասնորեն չի սահմանվում, սակայն պետք է այնպիսին լինի, որ բավարարի դիմողի առետրային օրինական կարիքները: Անդամ պետությունը կարող է պահանջել, որպեսզի սույն Հրահանգի 30-րդ հոդվածում նշված կարգավորող մարմինը նախատես հաստատի նշված շրջանակային պայմանագիրը:

2. Դիմողի հետ պետք է կնքվի այնպիսի շրջանակային պայմանագիր, որով չբացառվի այլ դիմողների կամ ծառայությունների կողմից համապատասխան ենթակառուցվածքի օգտագործումը:

3. Շրջանակային պայմանագրի գործողության ժամկետը կարող է փոփոխվել կամ սահմանափակվել, ինչը հնարավորություն կտա առավել արդյունավետորեն օգտագործելու երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը:

4. Շրջանակային պայմանագրով դիմողները կարող են պատասխանատվության ենթարկվել, եթե առաջանա պայմանագիրը փոփոխելու կամ դրա գործողությունը դադարեցնելու անհրաժեշտություն:

5. Շրջանակային պայմանագիրը, ըստ էության, կնքվում է հինգ տարի ժամկետով: Հատուկ դեպքերում ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է սահմանել ավելի կարճ կամ ավելի երկար ժամկետ: Եթե շրջանակային պայմանագիրը կնքվում է հինգ տարուց ավելի, ապա

այն պետք է հիմնավորվի առետրային պայմանագրերի, հատուկ ներդրումներ կատարելու կամ հատուկ ռիսկերի առկայությամբ:

Շրջանակային պայմանագիրը կարող է կնքվել տասը տարուց ավելի ժամկետով միայն բացառիկ դեպքերում, մասնավորապես, եթե պետք է կատարվի խոշորածավալ, երկարաժամկետ ներդրում եւ, մասնավորապես, եթե ներդրում կատարելու համար կնքվել է պայմանագիր:

6. Ցանկացած շահագրգիռ կողմ կարող է ծանոթանալ յուրաքանչյուր շրջանակային պայմանագրի ընդհանուր բնույթին՝ միեւնույն ժամանակ պահպանելով առետրային գաղտնիքը:

Հոդված 18

Ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման ժամանակացույցը

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը պահպանում է III հավելվածով սահմանված ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման ժամանակացույցը:

2. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները մինչեւ նախնական ժամանակացույցի շուրջ քննարկումներ սկսելն այլ համապատասխան ենթակառուցվածքի կառավարիչների հետ համաձայնեցնում են գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցի մեջ միջազգային երկաթուղային երթուղիների ներառումը: Ժամանակացույցում փոփոխություններ կատարվում են միայն ծայրահեղ անհրաժեշտության դեպքում:

Հոդված 19

Դիմելը

1. Դիմողները կարող են հանրային կամ մասնավոր իրավունքի հիման վրա դիմել ենթակառուցվածքի կառավարչին պայմանագիր կնքելու համար, որն իրավունք կտա նրանց II գլխով նախատեսված վճարի դիմաց օգտագործել երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը:

2. Նրանք գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության սովորական ժամանակացույցում իրենց երթուղին ներառելու դիմումները պետք է ներկայացնեն III հավելվածով սահմանված վերջնաժամկետներում:

3. Շրջանակային պայմանագրի կողմ հանդիսացող դիմողը դիմում է ենթակառուցվածքի կառավարչին նշված պայմանագրին համապատասխան:

4. Դիմողները կարող են, դիմելով մեկ ենթակառուցվածքի կառավարչի, հայցել մեկից ավելի երկաթուղային ցանցեր հատող ենթակառուցվածքի հզորությունները: Այնուհետեւ նշված ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է հանդես գալ դիմողի անունից եւ այլ համապատասխան ենթակառուցվածքի կառավարիչներից հայցել ենթակառուցվածքի հզորություններ:

5. Ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ապահովում են, որ դիմողները մեկից ավելի երկաթուղային ցանցեր հատող ենթակառուցվածքի հզորություններ հայցելու համար կարողանան ուղղակիորեն դիմել ենթակառուցվածքի կառավարիչների կողմից ստեղծվելիք ցանկացած համատեղ մարմնին:

Հոդված 20

Պլանավորումը

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը հնարավորինս բավարարում է ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման համար ներկայացված բոլոր դիմումները, այդ թվում՝ մեկից ավելի երկաթուղային ցանցեր հատող երկաթուղային երթուղիների համար ներկայացված դիմումները եւ, հնարավորինս հաշվի է առնում դիմողների նկատմամբ կիրառվող բոլոր սահմանափակումները, այդ թվում՝ տնտեսական ազդեցությունը նրանց բիզնեսի վրա:

2. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը պլանավորման եւ համակարգման գործընթացում կարող է նախապատվություն տալ կոնկրետ ծառայությունների մատուցմանը, սակայն այնպես, ինչպես սահմանված է 22-րդ եւ 24-րդ հոդվածներով:

3. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը, նախնական ժամանակացույցի հետ կապված, խորհրդակցում է շահագրգիռ կողմերի հետ եւ թույլ է տալիս նրանց առնվազն մեկ ամիս առաջ ներկայացնել իրենց տեսակետները: Շահագրգիռ կողմերը ենթակառուցվածքի հզորություններն օգտագործելու համար դիմած բոլոր անձինք են, ինչպես նաեւ մյուս

կողմերը, որոնք ցանկանում են հնարավորություն ունենալ դիտողություններ ներկայացնելու այն մասին, թե ինչպես գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցը կարող է ազդել գնացքների ու շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցի ամբողջ ժամկետում երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ գնելու իրենց կարողության վրա:

4. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը ձեռնարկում է համապատասխան միջոցներ՝ արտահայտված ցանկացած մտահոգություն վերացնելու նպատակով:

Հոդված 21

Համակարգման գործընթացը

1. 20-րդ հոդվածում նշված պլանավորման գործընթացի ընթացքում, երբ ենթակառուցվածքի կառավարիչը նույն երթուղու եւ նույն ժամանակահատվածի համար ստանում է տարբեր դիմումներ, փորձում է դիմումները համակարգելու միջոցով ընտրել սահմանված բոլոր պահանջներին ամենաշատը համապատասխանող դիմումները:

2. Երբ առաջանում է այնպիսի իրավիճակ, երբ անհրաժեշտ է համակարգել ստացված դիմումները, ենթակառուցվածքի կառավարիչն իրավունք ունի ողջամիտ ժամկետներում առաջարկելու ենթակառուցվածքի այլ հզորություն, քան այն, որի համար դիմողը դիմել է:

3. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը փորձում է համապատասխան դիմողների հետ խորհրդակցելու միջոցով հասնել նման իրավիճակի կարգավորման:

4. Համակարգման գործընթացը կարգավորող սկզբունքները սահմանվում են երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության մեջ: Դրանք, մասնավորապես, արտացոլում են միջազգային երկաթուղային երթուղիներ կազմակերպելու դժվարությունները եւ ենթակառուցվածքի մյուս կառավարիչների վրա փոփոխության բացասական ազդեցությունը:

5. Երբ հնարավոր չի լինում ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման համար ներկայացված դիմումները բավարարել առանց համակարգման, ապա ենթակառուցվածքի կառավարիչը փորձում է դրանք բավարարել համակարգման միջոցով:

6. Չհակասելով բողոքարկման գործող ընթացակարգերին եւ 30-րդ հոդվածի դրույթներին՝ ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացմանը վերաբերող վեճերի առաջացման

դեպքում կողմերը կիրառում են վեճերի կարգավորման համակարգը՝ նշված վեճերն անհապաղ լուծելու համար: Եթե կիրառվում է նշված համակարգը, ապա որոշումը կայացվում է 10 աշխատանքային օրերի ընթացքում:

Հոդված 22

Ծանրաբեռնված ենթակառուցվածքը

1. Եթե երկաթուղային երթուղիների համակարգումից եւ դիմողների հետ խորհրդակցելուց հետո հնարավոր չի լինում պատշաճ կերպով բավարարել ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման դիմումները, ապա ենթակառուցվածքի կառավարիչը պետք է անմիջապես հայտարարի, որ ենթակառուցվածքի տվյալ տարրը, որի համար դիմում է ներկայացվել, ծանրաբեռնված է: Ենթակառուցվածքի կառավարիչը նույն կերպ գործում է նաեւ այն ենթակառուցվածքի մասով, որը կանխատեսում է, որ մոտ ապագայում կտուժի ոչ բավարար հզորություններ ունենալու պատճառով:

2. Երբ ենթակառուցվածքը հայտարարվում է ծանրաբեռնված, ապա ենթակառուցվածքի կառավարիչը 25-րդ հոդվածով սահմանված կարգով ուսումնասիրում է ենթակառուցվածքի հզորությունները, եթե իրականացվում է 26-րդ հոդվածով նկարագրված՝ հզորությունների մեծացման ծրագիրը:

3. Երբ վճարները չեն գանձվում 7(4) հոդվածին համապատասխան կամ բավարար արդյունք չի ապահովվում, եւ ենթակառուցվածքը հայտարարվում է ծանրաբեռնված, ապա ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է նաեւ նախապատվության իրավունք կիրառել՝ ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացնելու համար:

4. Նախապատվության իրավունքի կիրառման դեպքում հաշվի է առնվում այն ծառայությունը, որը ցանկացած այլ ծառայության համեմատությամբ հասարակության համար ունի ավելի մեծ կարեւորություն, հետեւաբար, հասարակության համար ավելի պակաս կարեւորություն ունեցող ծառայությունը պետք է բացառվի:

Փոխադրման պատշաճ ծառայությունների մատուցումն այս շրջանակում ապահովելու եւ, մասնավորապես, հանրությանը ծառայություն մատուցելու պահանջները կատարելու կամ երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտի զարգացումը խթանելու համար անդամ պետությունները կարող են ձեռնարկել ցանկացած միջոց, որպեսզի առանց

խտրականության պայմանների համաձայն՝ ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացնելիս նշված ծառայություններին նախապատվություն տրվի:

Անդամ պետությունները կարող են, անհրաժեշտության դեպքում, ենթակառուցվածքի կառավարչին հատուցել բաց թողնված օգուտը, որն առաջացել է նախորդ ենթապարբերության համաձայն որոշակի ծառայությունների մատուցման համար կոնկրետ հզորություն հատկացնելու անհրաժեշտությունից:

Այստեղ պետք է հաշվի առնվի նաեւ այլ անդամ պետություններում այս բացառության ազդեցությունը:

5. Նախապատվության իրավունքը որոշելիս պատշաճ ուշադրություն է դարձվում բեռնափոխադրումների եւ, մասնավորապես, միջազգային բեռնափոխադրումների կարելիությանը:

6. Ենթակառուցվածքի ծանրաբեռնվածության դեպքում կիրառելիք ընթացակարգերը եւ չափորոշիչները սահմանվում են երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությամբ:

Հոդված 23

Հատուկ դիմումները

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը հնարավորինս արագ եւ, կոնկրետ դեպքից ելնելով, հինգ աշխատանքային օրվա ընթացքում պատասխանում է առանձին երկաթուղային երթուղու համար ներկայացված հատուկ դիմումներին: Առկա ազատ հզորությունների վերաբերյալ տրամադրված տեղեկությունները ներկայացվում են բոլոր այն դիմողներին, որոնք ցանկանում են օգտագործել նշված հզորությունները:

2. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները, հարկ եղած դեպքում, գնահատում են գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության վերջնական ժամանակացույցում պահուստային հզորություններ նախատեսելու անհրաժեշտությունը, որը հնարավորություն կտա նրանց արագ արձագանքել հզորությունների օգտագործման համար ներկայացված կանխատեսելի հատուկ դիմումներին: Սա կիրառվում է նաեւ ծանրաբեռնված ենթակառուցվածքն օգտագործելու դեպքերում:

Հոդված 24

Մասնագիտացված ենթակառուցվածքները

1. Չհակասելով 2-րդ պարբերությանը՝ ենթակառուցվածքի հզորությունները համարվում են մատչելի բոլոր տեսակների ծառայությունների մատուցման համար, եթե այն համապատասխանում է երթուղու վրա շահագործման համար անհրաժեշտ բնութագրին:

2. Եթե մատչելի են համապատասխան այլընտրանքային ուղիներ, ապա ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է շահագրգիռ կողմերի հետ խորհրդակցելուց հետո, հատկացնել կոնկրետ ենթակառուցվածք՝ հատուկ տեսակների փոխադրումներ կատարելու համար: Չհակասելով Պայմանագրի 81-րդ, 82-րդ եւ 86-րդ հոդվածներին՝ ենթակառուցվածքը հատկացնելուց հետո ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է ենթակառուցվածքի հզորությունները հատկացնելիս նախապատվություն տալ փոխադրման այդ տեսակին:

Ենթակառուցվածքի հատկացումը չի խոչընդոտում փոխադրման այլ տեսակների համար նշված ենթակառուցվածքի օգտագործումը, երբ հզորությունները հատկացված են, եւ երբ շարժակազմը համապատասխանում է երկաթգծի վրա շահագործվելու համար անհրաժեշտ տեխնիկական բնութագրերին:

3. 2-րդ պարբերության համաձայն՝ ենթակառուցվածքը հատկացնելուց հետո դրա մասին պետք է նկարագրվի երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության մեջ:

Հոդված 25

Ենթակառուցվածքի հզորությունների ուսումնասիրությունը

1. Ենթակառուցվածքի հզորությունների ուսումնասիրության նպատակը ենթակառուցվածքի հզորությունների այն սահմանափակումները որոշելն է, որոնք հնարավորություն չեն տալիս պատշաճ կերպով բավարարել հզորությունների օգտագործման համար ներկայացված դիմումները: Դրա նպատակը նաեւ լրացուցիչ դիմումների բավարարման մեթոդներն առաջարկելն է: Նշված ուսումնասիրության մեջ ներկայացվում են ծանրաբեռնվածության պատճառները, ինչպես նաեւ ծանրաբեռնվածությունը մեղմելու համար կարճաժամկետ եւ երկարատեւ ժամկետով ձեռնարկվելիք միջոցները:

2. Ուսումնասիրության մեջ հաշվի են առնվում ենթակառուցվածքը, շահագործման ընթացակարգերը, մատուցվող տարբեր ծառայությունների բնույթը եւ նշված բոլոր

գործոնների ազդեցությունը ենթակառուցվածքի հզորությունների վրա: Այս դեպքում կարող են հաշվի առնվել, մասնավորապես, այնպիսի միջոցներ, ինչպիսիք են ծառայությունները այլընտրանքային ուղով, այլ ժամանակացույցով մատուցելը, ընթացքի արագությունը փոխելը, ինչպես նաև ենթակառուցվածքի աշխատանքը բարելավելը:

3. Ենթակառուցվածքի հզորությունների ուսումնասիրությունն ավարտվում է ենթակառուցվածքը ծանրաբեռնված գնահատելուց հետո վեց ամսվա ընթացքում:

Հոդված 26

Հզորությունների մեծացման ծրագիրը

1. Հզորությունների ուսումնասիրության ավարտից հետո վեց ամսվա ընթացքում ենթակառուցվածքի կառավարիչը մշակում է հզորությունների մեծացման ծրագիր:

2. Այն մշակվում է համապատասխան ծանրաբեռնված ենթակառուցվածքից օգտվողների հետ խորհրդակցելուց հետո:

Հզորությունների մեծացման ծրագրում ներառվում են՝

ա) ծանրաբեռնվածության պատճառները.

բ) երթուղիների հետագա զարգացումները.

գ) ենթակառուցվածքի զարգացման սահմանափակումները.

դ) հզորությունների մեծացման տարբերակներն ու ծախսերը՝ ներառյալ ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների փոփոխությունները:

Դրանով նաև որոշվում է, հիմք ընդունելով սահմանված հնարավոր միջոցների ծախսերի եւ օգուտների վերլուծությունը, թե ինչ գործողություն պետք է ձեռնարկվի՝ մեծացնելու համար ենթակառուցվածքի հզորությունները, այդ թվում՝ միջոցների իրականացման ժամանակացույցը:

Ծրագիրը կարող է նախապես հաստատվել անդամ պետության կողմից:

3. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը դադարում է գանձել 7(4) հոդվածի համաձայն համապատասխան ենթակառուցվածքի համար գանձվող որեւէ վճար այն դեպքերում, երբ՝

ա) նա չի մշակում հզորությունների մեծացման ծրագիրը կամ

բ) նա հզորությունների մեծացման ծրագրով սահմանված գործողությունների ծրագրի մասով առաջընթաց չի ապահովում:

Այնուամենայնիվ, ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է 30-րդ հոդվածում նշված կարգավորող մարմնի կողմից հաստատելուց հետո շարունակել գանձել նշված վճարները, եթե՝

ա) հզորությունների մեծացման ծրագիրը չի կարող իրականացվել իրենից անկախ պատճառներով կամ

բ) եթե առկա տարբերակները տնտեսապես կամ ֆինանսապես իրագործելի չեն:

Հոդված 27

Երկաթուղային երթուղիների օգտագործումը

1. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը, մասնավորապես, ծանրաբեռնված ենթակառուցվածքի դեպքում պահանջում է հրաժարվել առնվազն մեկ ամիս երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությամբ սահմանված ամբողջ չափով չօգտագործված երկաթուղային երթուղուց, եթե դրա պատճառը օպերատորի վերահսկողության շրջանակից դուրս ոչ տնտեսական պատճառներն են:

2. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությամբ սահմանել այն պայմանները, որով նա հաշվի կառնի երկաթուղային երթուղու օգտագործման նախկին մակարդակները հատկացման գործընթացում նախապատվություն տալու հարցը որոշելիս:

Հոդված 28

Պլանային տեխնիկական սպասարկման համար ենթակառուցվածքի հզորությունները

1. Տեխնիկական սպասարկման համար ենթակառուցվածքի հզորություններն օգտագործելու դիմումները ներկայացվում են պլանավորման գործընթացի ընթացքում:

2. Ենթակառուցվածքի կառավարիչը պատշաճ կերպով հաշվի է առնում դիմողների վրա երկաթգծի պլանային տեխնիկական սպասարկման համար հատկացված ենթակառուցվածքի հզորությունների ազդեցությունը:

Երթելության խափանման դեպքում ձեռնարկվելիք հատուկ միջոցները

1. Տեխնիկական խոտանների կամ երկաթուղային տրանսպորտային պատահարների հետեանքով գնացքների երթելության խափանման դեպքում ենթակառուցվածքի կառավարիչը պետք է ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ միջոցները՝ երթելության բնականոն ընթացքը վերականգնելու համար: Այս նպատակով նա կազմում է չնախատեսված իրավիճակներում գործողությունների ծրագիր, որին կցում է այն տարբեր պետական մարմինների ցանկը, որոնք պետք է իրազեկվեն լուրջ միջադեպերի կամ գնացքների երթելության լուրջ խափանման դեպքում:

2. Արտակարգ իրավիճակի եւ, բացարձակ անհրաժեշտության դեպքում, ենթակառուցվածքը ժամանակավորապես անօգտագործելի դարձնող խափանման հիմքով հատկացված երկաթուղային երթուղիներն առանց նախազգուշացման կարող են հանվել այնքան ժամանակով, որքան անհրաժեշտ է՝ համակարգի թերությունը վերացնելու համար:

Ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող է, հարկ եղած դեպքում, պահանջել երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններից իր համար մատչելի դարձնել այն ռեսուրսները, որոնք, ըստ իրեն, անհրաժեշտ կլինեն արագ կերպով երթելության բնականոն ընթացքը վերականգնելու համար:

3. Անդամ պետությունները կարող են պահանջել երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններից, որպեսզի վերջիններս ներգրավվեն անվտանգության ստանդարտների ու կանոնների կատարման եւ դրանց կատարումը դիտանցելու մեջ:

ԳԼՈՒԽ IV

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

Հոդված 30

Կարգավորող մարմինը

1. Չհակասելով 21(6) հոդվածին՝ անդամ պետություններն ստեղծում են կարգավորող մարմին: Նշված մարմինը, որը կարող է լինել տրանսպորտի հարցերով զբաղվող նախարարություն կամ ցանկացած այլ մարմին, անկախ է ցանկացած ենթակառուցվածքի կառավարչից, ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարներ գանձող մարմնից, ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման մարմնից կամ դիմողից իր կազմակերպահրավական կառուցվածքով, կազմակերպչական, ֆինանսական եւ այլ հարցերի վերաբերյալ որոշումներ կայացնելու լիազորությամբ: Մարմինը գործում է սույն հոդվածով նշված սկզբունքների համաձայն, որոնցով բողոքարկման եւ կարգավորիչ գործառույթները կարող են վերապահվել առանձին մարմինների:

2. Դիմողն իրավունք ունի բողոքարկելու կարգավորող մարմնին, եթե հավատացած է, որ իրեն ցուցաբերվել է անարդարացի վերաբերմունք, իր նկատմամբ խտրականություն է դրսևտրվել կամ որեւէ կերպ վատթարացվել է իր վիճակը: Նա իրավունք ունի, մասնավորապես, բողոքարկելու նաեւ ենթակառուցվածքի կառավարչի կամ, հարկ եղած դեպքում, երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող համապատասխան կազմակերպության կողմից հետեւյալ կետերի առնչությամբ ընդունված որոշումների դեմ՝

ա) երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությունը.

բ) դրանում ներառված չափորոշիչները.

գ) հատկացման գործընթացը եւ դրա արդյունքը.

դ) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգը.

ե) ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների չափը կամ կառուցվածքը, որը նա պետք է վճարի կամ կարող է հարկ լինել, որ վճարի.

զ) անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատ, անվտանգության ստանդարտների եւ կանոնների կիրառում ու դիտանցում:

3. Կարգավորող մարմինն ապահովում է, որ ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից սահմանված վճարների չափը համապատասխանի II գլխի պահանջներին եւ առանց խտրականության լինի : Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների շուրջ դիմողներն ու ենթակառուցվածքի կառավարիչը կարող են բանակցել միայն կարգավորող մարմնի վերահսկողության ներքո: Կարգավորող մարմինը միջամտում է, եթե կա հավանականություն, որ բանակցությունները կարող են հակասել սույն Հրահանգի պահանջներին:

4. Կարգավորող մարմինն իրավունք ունի համապատասխան անդամ պետության ենթակառուցվածքի կառավարչից, դիմողներից եւ ցանկացած երրորդ կողմից պահանջելու համապատասխան տեղեկությունների անհապաղ տրամադրումը:

5. Կարգավորող մարմինը պետք է ցանկացած բողոքի առնչությամբ որոշում կայացնի եւ բոլոր տեղեկություններն ստանալուց հետո առավելագույնը երկու ամսվա ընթացքում գործողություններ ձեռնարկի՝ իրավիճակը շտկելու համար:

Չնայած 6–րդ պարբերությանը՝ կարգավորող մարմնի որոշումը պարտադիր է բոլոր ներգրավված կողմերի համար:

Ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման մերժումը կամ հզորություններ առաջարկելու պայմանները բողոքարկելու դեպքում կարգավորող մարմինը կամ հաստատում է, որ ենթակառուցվածքի կառավարչի որոշումը ենթակա չէ փոփոխման, կամ այն պետք է փոփոխվի՝ կարգավորող մարմնի կողմից որոշված ցուցումներին համապատասխան:

6. Անդամ պետություններն ընդունում են այնպիսի միջոցներ, որոնք անհրաժեշտ են՝ ապահովելու համար կարգավորող մարմնի որոշումները դատական կարգով վերանայելը:

Հոդված 31

Կարգավորող մարմինների համագործակցությունը

Ազգային կարգավորող մարմիններն իրենց աշխատանքի եւ որոշումներ կայացնելու սկզբունքների ու գործելակերպերի վերաբերյալ տեղեկություններ են փոխանակում՝ Համայնքում իրենց որոշումների կայացման սկզբունքները համակարգելու նպատակով: Հանձնաժողովն աջակցում է նշված մարմիններին այս խնդրի իրականացման հարցում:

Անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատի տրամադրումը

1. Համայնքում ստեղծված կամ հետագայում ստեղծվելիք երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպություններին եւ դրանց միջազգային միավորումներին անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատ տրամադրվում է սույն հոդվածին համապատասխան:

2. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ իրենց տարածքներում համապատասխան երկաթգծերի վրա ծառայությունների անվտանգ մատուցումն ապահովելու համար ներկայացվեն երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների անվտանգության ապահովման պահանջները սահմանող անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատ:

3. Անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատ ստանալու համար երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունը պետք է կատարի ազգային իրավունքով նախատեսված, Համայնքի իրավունքին համահունչ եւ առանց խտրականության կիրառվող կանոնակարգերը, որոնցով սահմանվում են երկաթուղային փոխադրման ծառայություններին ներկայացվող տեխնիկական ու շահագործման պահանջները, ինչպես նաեւ անձնակազմի եւ շարժակազմի շահագործման անվտանգության ու կազմակերպության ներքին կազմակերպական կառուցվածքին ներկայացվող պահանջները:

Այն, մասնավորապես, ապացույց է ներկայացնում այն մասին, որ գնացքները շահագործելու եւ ուղեկցելու համար աշխատանքի ընդունված անձնակազմն անցել է անհրաժեշտ վերապատրաստում եւ կարող է կատարել ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից կիրառվող երթեւեկության կանոններն ու բավարարել գնացքների երթեւեկության անվտանգության ապահովման առումով իր վրա դրված պահանջները:

Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունն ապացուցում է նաեւ, որ գնացքները կազմող շարժակազմը հաստատվել է պետական մարմնի կամ ենթակառուցվածքի կառավարչի կողմից եւ զննում է անցել օգտագործվող ենթակառուցվածքի նկատմամբ կիրառվող շահագործման կանոններին համապատասխան: Անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատը տրամադրվում է այն անդամ պետության կողմից այս նպատակի համար նշանակված մարմնի կողմից, որտեղ գտնվում է օգտագործվող ենթակառուցվածքը:

Շեղումները

1. 2003 թվականի մարտի 15-ից հետո հինգ տարի հետեյալ անդամ պետությունները՝

– Իռլանդիան՝ որպես կղզու վրա տեղակայված անդամ պետություն, որը երկաթգիծ ունի միայն մեկ այլ անդամ պետության հետ.

– Միացյալ Թագավորությունը՝ Հյուսիսային Իռլանդիայի նկատմամբ՝ նույն հիմքով եւ

– Հունաստանը՝ որպես այնպիսի անդամ պետություն, որն ուղիղ երկաթգիծ չունի ցանկացած այլ անդամ պետության հետ,

կարող են չկիրառել այն պահանջները, որոնք սահմանված են.

ա) 3, 4(2), 13, 14, 17, 21(4), 21(6), 22, 24(3), 25–28 եւ 30 հոդվածներով՝ պայմանով, որ ենթակառուցվածքների հզորությունների հատկացման կամ դրանց օգտագործման վճարների գանձման վերաբերյալ որոշումները, երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպության կողմից գրավոր դիմում ներկայացնելու դեպքում, ենթակա են բողոքարկման անկախ մարմնին, որն իր որոշումը կայացնում է բոլոր համապատասխան տեղեկությունները ներկայացնելուց հետո երկու ամսվա ընթացքում, եւ որի որոշումը ենթակա է դատական վերանայման եւ

բ) 32-րդ հոդվածով՝ այնքանով, որքանով, խոսքը գնում է 91/440/ԵՀՏ հրահանգի 10-րդ հոդվածի գործողության ոլորտի մեջ չմտնող երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների մասին:

2. Այնուամենայնիվ, եթե

ա) 95/18/ԵՀ հրահանգի 4-րդ հոդվածին համապատասխան՝ լիցենզավորված մեկից ավելի երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունները կամ Իռլանդիայի, կամ Հյուսիսային Իռլանդիայի դեպքում, այլ վայրում լիցենզավորված երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող ընկերությունը պաշտոնական դիմում է ներկայացնում՝ Իռլանդիայում կամ Հյուսիսային Իռլանդիայում, կամ Հունաստանում, Իռլանդիա կամ Հյուսիսային Իռլանդիա, կամ Հունաստան, կամ Իռլանդիայից կամ Հյուսիսային Իռլանդիայից, կամ Հունաստանից մրցունակ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ մատուցելու նպատակով, նշված շեղման շարունակական

կիրառելիության ապահովման վերաբերյալ որոշում է կայացվում 35(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգին համապատասխան.

բ) Իռլանդիայում, Հյուսիսային Իռլանդիայում կամ Հունաստանում երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ մատուցող ընկերությունը պաշտոնական դիմում է ներկայացնում մեկ այլ անդամ պետության տարածքում, մեկ այլ անդամ պետություն կամ մեկ այլ անդամ պետության տարածքից (Իռլանդիայի դեպքում կամ Միացյալ Թագավորությունը՝ Հյուսիսային Իռլանդիայի նկատմամբ կամ երկու երկրները՝ իրենց տարածքներից դուրս մեկ այլ անդամ պետության նկատմամբ) երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններ մատուցելու նպատակով, ապա 1-ին պարբերության մեջ նշված շեղումները չեն կիրառվում:

35(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգին համապատասխան ընդունված (ա) կետում նշված որոշումը կամ (բ) կետում նշված պաշտոնական դիմումի վերաբերյալ ծանուցումն ստանալուց հետո մեկ տարվա ընթացքում համապատասխան անդամ պետությունը կամ պետությունները (Իռլանդիան, Միացյալ Թագավորությունը՝ Հյուսիսային Իռլանդիայի կամ Հունաստանի նկատմամբ) մշակում են օրենսդրություն՝ 1-ին պարբերության մեջ նշված հոդվածները կիրարկելու նպատակով:

3. 1-ին պարբերության մեջ նշված շեղումը կարող է երկարաձգվել հինգ տարուց ոչ ավելի ժամկետով: Այն անդամ պետությունը, որն օգտվում էր նշված շեղումը կիրառելու իրավունքից, կարող է, շեղման ժամկետի ավարտից ոչ ուշ, քան 12 ամիս առաջ, շեղումը երկարաձգվելու նպատակով դիմում ներկայացնել Հանձնաժողով : Ցանկացած նման դիմում պետք է հիմնավորված լինի: Հանձնաժողովն ուսումնասիրում է նշված դիմումը եւ որոշում է կայացնում 35(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգին համապատասխան: Նշված խորհրդատվական ընթացակարգը տարածվում է դիմումի առնչությամբ կայացված ցանկացած որոշման վրա:

Հանձնաժողովն իր որոշումը կայացնելիս հաշվի է առնում աշխարհաքաղաքական իրավիճակի ցանկացած զարգացում եւ շեղումը երկարաձգելու համար դիմած անդամ պետությունում եւ վերջինիս կողմից այլ երկրների տրամադրվող երկաթուղային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի զարգացումները:

4. Լյուքսեմբուրգը՝ որպես անդամ պետություն, որն ունի համեմատաբար փոքր երկաթուղային տրանսպորտի ցանց, կարող է մինչեւ 2004 թվականի օգոստոսի 31-ը չկիրառել 4-րդ եւ 14-րդ հոդվածներով նախատեսված՝ ենթակառուցվածքին հավասար եւ

առանց խտրականության պայմաններով օգտվելու գործառույթներն անկախ մարմինն փոխանցելու պահանջը, քանի որ դրանք պարտավորեցնում են անդամ պետություններին ստեղծել անկախ մարմիններ՝ նշված հոդվածներում նշված խնդիրները կատարելու համար:

ԳԼՈՒԽ V

ԵԶՐԱՓՈՒԿ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 34

Կիրարկող միջոցները

1. Անդամ պետությունները կարող են Հանձնաժողով ներկայացնել սույն Հրահանգի իրականացման վերաբերյալ ցանկացած հարց: Համապատասխան որոշումներն ընդունվում են 35(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգին համապատասխան:

2. Հանձնաժողովն անդամ պետության պահանջով կամ իր նախաձեռնությամբ հատուկ դեպքում ուսումնասիրում է ենթակառուցվածքների օգտագործման վճարներին, ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացմանը եւ անվտանգության ապահովման սերտիֆիկատի տրամադրմանը վերաբերող դրույթների կիրառումն ու կիրարկումը եւ դիմումն ստանալուց հետո երկու ամսվա ընթացքում, 35(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական ընթացակարգին համապատասխան, որոշում է կայացնում այն մասին, թե արդյոք նշված միջոցը կարող է շարունակվել կիրառվել, թե ոչ: Հանձնաժողովն իր որոշումը փոխանցում է Եվրոպական պառլամենտին, Խորհրդին եւ անդամ պետություններին:

Չհակասելով Պայմանագրի 226-րդ հոդվածին՝ ցանկացած անդամ պետություն կարող է մեկ ամսվա ընթացքում Հանձնաժողովի որոշումն ուղարկել Խորհուրդ: Խորհուրդը, գործելով որակյալ մեծամասնությամբ, բացառիկ դեպքերում կարող է մեկ ամսվա ընթացքում կայացնել այլ որոշում:

3. Հավելվածները հարմարեցնելու համար պահանջվող փոփոխություններն ընդունվում են 35(3) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Հոդված 35

Կոմիտեի աշխատակարգերը

1. Հանձնաժողովին աջակցում է Կոմիտեն:
2. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 3-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:
3. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:
1999/468/ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածով սահմանված ժամկետը երեք ամիս է:
4. Կոմիտեն ընդունում է իր ընթացակարգային կանոնները:

Հոդված 36

Հաշվետվությունները ներկայացնելը

Հանձնաժողովը մինչեւ 2005 թվականի մարտի 15-ը սույն Հրահանգի կիրարկման մասին զեկույց է ներկայացնում Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ, որը, հարկ եղած դեպքում, առաջարկներ է ընդգրկում Համայնքի կողմից հետագա քայլեր ձեռնարկելու նպատակով:

Հոդված 37

Ուժը կորցրած ճանաչելը

Սույնով ուժը կորցրած են ճանաչվում թիվ 2830/77 (ԵՏՀ), 2183/78 (ԵՏՀ) կանոնակարգերը, 82/529/ԵՏՀ, 83/418/ԵՏՀ որոշումները եւ 95/19/ԵՀ հրահանգը:

Հոդված 38

Կիրարկումը

Անդամ պետությունները գործողության մեջ են դնում սույն Հրահանգի կատարման համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերն ու վարչական ակտերը 2003 թվականի մարտի 15-ից ոչ ուշ: Նրանք դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են նշված դրույթները, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ դրանց պաշտոնական հրապարակման դեպքում ուղեկցվեն նման հղումով: Անդամ պետությունները սահմանում են նման հղում կատարելու ձեւը:

Հոդված 39

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական համայնքների պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակվելու օրվանից:

Հոդված 40

Հասցեատերերը

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

Կատարված է Բրյուսելում, 2001 թվականի փետրվարի 26-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ Ն. Ֆոնտեն

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ

Ա. Լինդ

1) ՊՏ C 321, 20.10.1998թ., էջ 10 եւ

ՊՏ C 116 E, 26.04.2000թ., էջ 40:

2) ՊՏ C 209, 22.07.1999թ., էջ 22:

3) ՊՏ C 57, 29.02.2000թ., էջ 40:

4) Եվրոպական պառլամենտի 1999 թվականի մարտի 10-ի եզրակացություն (ՊՏ C 175, 21.06.1999թ., էջ 120)՝ հաստատված 1999 թվականի հոկտեմբերի 27-ին (ՊՏ C 154, 05.06.2000թ., էջ 22), Խորհրդի 2000 թվականի մարտի 28-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ

С 178, 27.06.2000թ., էջ 28) եւ Եվրոպական պառլամենտի 2000 թվականի հուլիսի 5-ի որոշում (դեռ չի հրապարակվել Պաշտոնական տեղեկագրում), Եվրոպական պառլամենտի 2001 թվականի փետրվարի 1-ի որոշում եւ Խորհրդի 2000 թվականի դեկտեմբերի 20-ի որոշում:

5) ՊՏ L 237, 24.08.1991թ.. էջ 25: Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2001/12/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (տե՛ս սույն պաշտոնական տեղեկատվության 1-ին էջը):

6) ՊՏ L 143, 27.06.1995թ., էջ 75:

7) ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

8) ՊՏ L 334, 24.12.1977թ., էջ 13: 1994 թվականի «Անդամակցության մասին» ակտով վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ:

9) ՊՏ L 258, 21.09.1978թ., էջ 1: 1994 թվականի «Անդամակցության մասին» ակտով վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ:

10) ՊՏ L 234, 09.08.1982թ., էջ 5: 1994 թվականի «Անդամակցության մասին» ակտով վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ:

11) ՊՏ L 237, 26.08.1983թ., էջ 32: 1994 թվականի «Անդամակցության մասին» ակտով վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ:

12) «Երկաթուղով, ավտոմոբիլային ճանապարհով եւ ներքին ջրուղիներով փոխադրումների ոլորտում հանրային ծառայության հասկացությանը ներհատուկ պարտականությունների մասով անդամ պետությունների գործողությունների մասին» Խորհրդի 1969 թվականի հունիսի 26-ի թիվ 1191/69 կանոնակարգ (ԵՏՀ) (ՊՏ L 156, 28.06.1969թ., էջ 1): Թիվ 1893/91 կանոնակարգով (ԵՀ) վերջին անգամ փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 169, 29.06.1991թ., էջ 1):

Ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվության բովանդակությունը

3-րդ հոդվածում նշված երկաթուղային ցանցի վերաբերյալ տեղեկատվությունն ընդգրկում է հետևյալ բաժինները՝

1. Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար մատչելի ենթակառուցվածքի բնույթը եւ դրանից օգտվելու պայմանները սահմանող բաժինը:

2. Ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման սկզբունքների եւ սակագների վերաբերյալ բաժինը: Սա ներառում է ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների գանձման համակարգի վերաբերյալ համապատասխան մանրամասներ, ինչպես նաեւ II հավելվածով սահմանված եւ միայն մեկ մատակարարի կողմից մատուցվող ծառայությունների համար գանձվող վճարների վերաբերյալ բավարար տեղեկություններ: Այն մանրամասնում է 7(4) եւ (5) ու 8-րդ եւ 9-րդ հոդվածների կիրարկման համար օգտագործվող մեթոդաբան, կանոնները եւ, հարկ եղած դեպքում, չափերը: Այն պարունակում է արդեն սահմանված կամ կանխատեսված վճարների վերաբերյալ տեղեկություններ:

3. Ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման սկզբունքների եւ չափորոշիչների վերաբերյալ բաժինը: Սույն բաժնով սահմանվում են երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող կազմակերպությունների համար մատչելի ենթակառուցվածքի հզորությունների ընդհանուր բնութագրերը, ինչպես նաեւ դրա օգտագործման հետ կապված ցանկացած սահմանափակում, այդ թվում՝ տեխնիկական սպասարկում իրականացնելու համար անհրաժեշտ հզորություններին ներկայացվող պահանջները: Դրանով սահմանվում են նաեւ հզորությունների հատկացման գործընթացին առնչվող ընթացակարգերը եւ վերջնաժամկետները: Այն պարունակում է նշված գործընթացի ընթացքում կիրառված կոնկրետ չափորոշիչներ, մասնավորապես,

ա) այն ընթացակարգերը, որոնց համաձայն դիմողները կարող են դիմել ենթակառուցվածքի կառավարչին՝ ենթակառուցվածքի հզորություններն օգտագործելու համար.

բ) դիմողներին վերաբերող պահանջները.

գ) դիմումների քննարկման եւ ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման գործընթացների ժամանակացույց.

դ) համակարգման գործընթացը կարգավորող սկզբունքները.

ե) այն ընթացակարգերը եւ այն չափորոշիչները, որոնք պետք է կիրառվեն ենթակառուցվածքի ծանրաբեռնվածության դեպքում.

զ) ենթակառուցվածքի օգտագործման սահմանափակումների մասին մանրամասները.

է) ցանկացած պայման, որով ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման գործընթացում առաջնահերթությունները որոշելիս հաշվի է առնվում հզորությունների օգտագործման նախկին մակարդակները:

Այն մանրամասնում է այն միջոցները, որոնք ձեռնարկվում են՝ ապահովելու համար բեռնափոխադրման ծառայությունների, միջազգային ծառայությունների պատշաճ մատուցումը եւ հատուկ ընթացակարգին ենթակա դիմումներին պատշաճ ընթացք տալը:

**Երկաթուղային տրանսպորտի գործունեություն իրականացնող
կազմակերպություններին մատուցվող ծառայությունները**

1. Ծառայությունների փաթեթը ներառում է առնվազն հետևյալը՝

ա) ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման դիմումներին ընթացք տալը.

բ) հատկացված ենթակառուցվածքի հզորությունների օգտագործման իրավունքը.

գ) գործող երկաթգծի կցվածքների եւ հանգույցների օգտագործումը.

դ) գնացքների երթեւեկության կառավարումը, այդ թվում՝ դրա ուղղության վերաբերյալ ազդանշանումը, կարգավորումը, ուղարկումը, ինչպես նաեւ դրա վերաբերյալ կապի եւ տեղեկատվության տրամադրումը.

ե) բոլոր մյուս տեղեկությունները, որոնք անհրաժեշտ են՝ տրամադրելու համար այն ծառայությունը, որի համար հատկացվել է ենթակառուցվածքը:

2. Երկաթգծից տեխնիկական սպասարկման կայանները եւ մատուցվող ծառայություններն ընդգրկում են՝

ա) հարկ եղած դեպքում, էլեկտրաքարշակման համար էլեկտրամատակարարման սարքերի օգտագործումը.

բ) լցակայանները.

գ) ուղեւորների նստեցման–իջեցման կայանները, այլ շենքեր եւ այլ կայաններ.

դ) բեռների համար նախատեսված տերմինալները.

ե) տեսակավորման կայանները.

զ) գնացքների կազմավորման կայանները.

է) պահուստային գծերը.

ը) սպասարկման կետերը եւ տեխնիկական մյուս օբյեկտները:

3. Լրացուցիչ ծառայությունները կարող են ներառել՝

ա) էլեկտրաքարշակման համար մատակարարվող էլեկտրական հոսանքը.

բ) ուղեւորատար վագոնների նախնական ջեռուցումը.

գ) վառելիքի մատակարարումը, մաներային աշխատանքները եւ բոլոր մյուս տեսակների ծառայությունները, որոնք մատուցվում են նշված տեխնիկական սպասարկման կայաններում.

դ) կոնկրետ հաճախորդի համար կազմված պայմանագրեր հետեւյալի մասին՝

– վտանգավոր բեռների փոխադրումը վերահսկելը.

– անսարք գնացքների շահագործմանն աջակցելը:

4. Օժանդակ ծառայությունները կարող են ներառել՝

ա) հեռահաղորդակցության ցանցի օգտագործումը.

բ) լրացուցիչ տեղեկությունների տրամադրումը.

գ) շարժակազմի տեխզննումը:

Ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման ժամանակացույցը

1. Գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցը կազմվում է մեկ օրացուցային տարվա կտրվածքով:
2. Գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցը փոփոխվում է մայիս ամսվա վերջին շաբաթ օրվա կեսգիշերին: Եթե ժամանակացույցում փոփոխությունները կատարվում են ամառվանից հետո, ապա դրանք պետք է կատարվեն յուրաքանչյուր տարվա սեպտեմբերի վերջին շաբաթ օրվա կեսգիշերին եւ, հարկ եղած դեպքում, նշված ամսաթվերի միջեւ ընկած այլ ժամանակահատվածներում: Ենթակառուցվածքի կառավարիչները կարող են համաձայնության գալ այլ ամսաթվերի շուրջ, եւ այս դեպքում նրանք դրա մասին տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:
3. Գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցի մեջ երթուղին ներառելու դիմումները պետք է ներկայացվեն գնացքների ու շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցն ուժի մեջ մտնելուց 12 ամիս առաջ:
4. Գնացքների եւ շարժակազմի երթեւեկության ժամանակացույցն ուժի մեջ մտնելուց ոչ ուշ, քան 11 ամիս առաջ ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ապահովում են, որ ժամանակավոր միջազգային երկաթուղային երթուղիները հաստատվեն 15-րդ հոդվածով սահմանված ենթակառուցվածքի հզորությունների հատկացման համապատասխան այլ մարմինների հետ համագործակցությամբ: Ենթակառուցվածքի կառավարիչներն ապահովում են, որ հաստատված երկաթուղային երթուղիները հնարավորինս անփոփոխ մնան հետագա գործընթացներում:
5. Դիմողների կողմից մրցութային առաջարկները ներկայացնելու վերջնաժամկետից ոչ ուշ, քան չորս ամիս հետո ենթակառուցվածքի կառավարիչը կազմում է նախնական ժամանակացույց: