

**Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2010 թվականի սեպտեմբերի 22-ի թիվ
913/2010 (ԵՄ) կանոնակարգ**

**Մրցունակ բեռնափոխադրումների համար եվրոպական երկաթուղային ցանցի
վերաբերյալ**

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

Պաշտոնական տեղեկագիր L 276, 20.10.2010թ., էջեր 0022–0032

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական միության գործունեության մասին» պայմանագիրը եւ,
մասնավորապես, դրա 91-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Եվրոպական հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի
եզրակացությունը [1],

հաշվի առնելով Տարածաշրջանների կոմիտեի եզրակացությունը [2],

գործելով սովորական օրենսդրական ընթացակարգին համապատասխան [3],

Քանի որ

1) Եվրոպական միության աշխատանքի եւ զարգացման նոր ռազմավարության շրջանակում,
երկաթուղային ներքին շուկայի ստեղծումը, հատկապես բեռնափոխադրումների առումով,
կարելի է գործոն է՝ կայուն շարժունակություն ապահովելու նպատակով առաջընթաց
արձանագրելու համար,

2) «Համայնքի երկաթուղիների զարգացման մասին» Խորհրդի 1991 թվականի հուլիսի 29-ի
91/440/ԵՏՀ հրահանգն [4] ու «Երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի
թողունակության բաշխման եւ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի
օգտագործման համար վճարների գանձման մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ
Խորհրդի 2001 թվականի փետրվարի 26-ի 2001/14/ԵՀ հրահանգը [5] ներքին
երկաթուղային շուկայի ստեղծմանն ուղղված կարելի է քայլեր են եղել,

3) տրանսպորտային այլ միջոցների հետ մրցունակ լինելու համար միջազգային ու ազգային
բեռնափոխադրումների երկաթուղային ծառայությունները, որոնք բաց են եղել

մրցակցության համար 2007 թվականի հունվարի 1-ից, պետք է կարողանան օգտվել բարձրորակ ու բավարար չափով ֆինանսավորվող երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքից, որի միջոցով հնարավոր կլինի բեռնափոխադրումների ծառայությունները մատուցել բարենպաստ պայմաններում՝ կապված առետրային արագության ու ճանապարհին ծախսվող ժամանակի հետ, ինչպես նաեւ ապահովել հուսալիությունը մասնավորապես այն առումով, որ մատուցվող ծառայությունն իրոք իրականացվում է երկաթուղային ընկերության հետ ձեռք բերված պայմանագրային համաձայնությամբ,

4) թեեւ երկաթգծով բեռնափոխադրումների շուկայի բացումը հնարավորություն տվեց նոր օպերատորներին միանալու երկաթուղային ցանցին, շուկայական մեխանիզմները բավարար չեն եղել եւ այժմ էլ բավարար չեն՝ երկաթգծով բեռնափոխադրումների շրջանառությունը կազմակերպելու, կարգավորելու եւ ապահովելու համար: Ցանցի օգտագործումն օպտիմալացնելու եւ դրա հուսալիությունն ապահովելու նպատակով օգտակար կլինի ներդնել լրացուցիչ ընթացակարգեր՝ բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքների համար միջազգային երթուղիների բաշխման առումով ենթակառուցվածքի կառավարիչների միջեւ համագործակցությունը խորացնելու նպատակով,

5) այդ համատեքստում մրցունակ բեռնափոխադրումների եվրոպական երկաթուղային ցանցի համար միջազգային երկաթուղային միջանցքների հիմնումը, որի դեպքում բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքները կարող են երթեւեկել բարենպաստ պայմաններում եւ հեշտությամբ անցնել մեկ ցանցից մյուսը, կարող էր թույլ տալ ենթակառուցվածքի օգտագործման պայմանների բարելավում,

6) մրցունակ բեռնափոխադրումների եվրոպական երկաթուղային ցանցի համար միջազգային երկաթուղային միջանցք հիմնելու նպատակով երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի առումով արդեն իսկ իրականացվող նախաձեռնություններից պարզ է դառնում, որ բեռնափոխադրումների շուկայի մեկ կամ մի քանի հստակորեն սահմանված հատվածներում կոնկրետ կարիքները բավարարող միջազգային միջանցքների հիմնումն ամենանպատակահարմար մեթոդն է,

7) սույն Կանոնակարգը, եթե այլ բան նախատեսված չէ, պետք է չսահմանափակի 91/440/ԵՏՀ հրահանգով եւ 2001/14/ԵՀ հրահանգով սահմանված՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչների, իսկ անհրաժեշտության դեպքում, 2001/14/ԵՀ հրահանգի 14(2) հոդվածում նշված բաշխման համար պատասխանատու մարմինների իրավունքներն ու

պարտականությունները: Այդ ակտերը մնում են ուժի մեջ նաեւ այն դրույթների առնչությամբ, որոնք տարածվում են բեռնափոխադրումների միջանցքների վրա,

8) բեռնափոխադրումների միջանցք հիմնելիս, անհրաժեշտության դեպքում, հաշվի է առնվում եվրոպական երրորդ երկրների երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի հետ առավել արդյունավետ փոխկապակցությունների անհրաժեշտությունը,

9) բեռնափոխադրումների միջանցքների նախագծով պետք է փորձել ապահովել միջանցքների ամբողջականությունը՝ հնարավոր դարձնելով գոյություն ունեցող երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի միջեւ պահանջվող փոխկապակցությունները,

10) մրցունակ բեռնափոխադրումների եվրոպական երկաթուղային ցանց կազմող միջազգային բեռնափոխադրումների երկաթուղային միջանցքների շահագործումը պետք է իրականացվի Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի (TEN-T) եւ (կամ) Երկաթուղային երթեւեկության կառավարման եվրոպական համակարգի (ERTMS) միջանցքներին համապատասխան կարգով: Այդ նպատակով անհրաժեշտ է ապահովել ցանցերի համակարգված զարգացումը, մասնավորապես, երկաթգծով բեռնափոխադրումների միջազգային միջանցքներն ինտեգրելով Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի (TEN-T) եւ Երկաթուղային երթեւեկության կառավարման եվրոպական համակարգի (ERTMS) ներքո գոյություն ունեցող միջանցքներին: Ավելին, Միության մակարդակով պետք է սահմանել այդ բեռնափոխադրումների միջանցքների վերաբերյալ ներդաշնակեցնող կանոններ: Պետք է խրախուսել բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքներից արձակվող աղմուկի թուլացմանն ուղղված նախագծերը: Անհրաժեշտության դեպքում, այդպիսի միջանցքների հիմնումն իրականացնելու համար պետք է ֆինանսական աջակցություն տրամադրվի Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի (TEN-T), գիտահետազոտական եւ «Մարկո Պոլո» կոչվող ծրագրերի ու Միության այլ քաղաքականությունների եւ հիմնադրամների շրջանակում, ինչպիսիք Տարածքային զարգացման եվրոպական հիմնադրամը կամ Համերաշխության հիմնադրամն են, ինչպես նաեւ Ներդրումների եվրոպական բանկը,

11) բեռնափոխադրումների միջանցքի շրջանակում պետք է ապահովվի անդամ պետությունների եւ ենթակառուցվածքի համապատասխան կառավարիչների աշխատանքի արդյունավետ համակարգում, բավարար առաջնահերթություն պետք է տրվի երկաթգծով բեռնափոխադրումների շրջանառության հարցին, պետք է ձեւավորվեն տրանսպորտային այլ միջոցների հետ արդյունավետ ու համապատասխան կապեր եւ պետք է ստեղծվեն

բարենպաստ պայմաններ՝ երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայություններ մատուցողների միջև մրցակցությունը զարգացնելու համար,

12) 3-րդ հոդվածին համապատասխան ստեղծված բեռնափոխադրումների միջանցքներից բացի՝ Միության մակարդակով պետք է ուսումնասիրվի ու հաստատվի բեռնափոխադրումների լրացուցիչ միջանցքների հիմնումը՝ այնպիսի հստակորեն սահմանված այնպիսի ընթացակարգերին ու չափորոշիչներին համապատասխան, որոնք անդամ պետություններին ու ենթակառուցվածքի կառավարիչներին տալիս են որոշումներ կայացնելու ու կառավարման բավարար հնարավորություններ, որպեսզի նրանք կարողանան հաշվի առնել հատուկ միջանցքների առնչությամբ գոյություն ունեցող նախաձեռնությունները, օրինակ՝ Երկաթուղային երթեւեկության կառավարման եվրոպական համակարգը (ERTMS), Եվրոպայի երկաթուղային ցանցը(RNE) եւ Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցը (TEN-T), ինչպես նաեւ իրենց կոնկրետ կարիքներին համապատասխան, քայլեր ձեռնարկեն,

13) անդամ պետությունների եւ ենթակառուցվածքի կառավարիչների միջեւ համակարգված աշխատանքը խթանելու եւ միջանցքի ամբողջականությունն ապահովելու համար բեռնափոխադրման յուրաքանչյուր միջանցքի համար պետք է ստեղծվի կառավարման համապատասխան կառույց՝ հաշվի առնելով արդեն իսկ գոյություն ունեցող կառույցների կրկնօրինակումից խուսափելու անհրաժեշտությունը,

14) շուկայի կարիքները բավարարելու համար բեռնափոխադրման միջանցք հիմնելու մեթոդները պետք է ներկայացվեն իրականացման նախագծում, որով պետք է սահմանվի ու հաստատվի գործողությունների ժամանակացույցը, որը կբարձրացնի երկաթգծով բեռնափոխադրումների արդյունավետությունը: Ավելին, ապահովելու համար, որ բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնման համար նախատեսված կամ իրականացվող գործողությունները բավարարեն բեռնափոխադրումների միջանցքի բոլոր օգտագործողների կարիքներն ու սպասումները, կառավարող խորհրդի կողմից սահմանված ընթացակարգերին համապատասխան՝ պետք է պարբերաբար խորհրդակցել այն դիմողների հետ, ովքեր ամենայն հավանականությամբ կօգտագործեն բեռնափոխադրման միջանցքը,

15) բեռնափոխադրումների ինտերմոդալ տերմինալների զարգացումը նույնպես պետք է Միությունում երկաթգծով բեռնափոխադրումների միջանցքների հիմնմանն օժանդակելու անհրաժեշտություն համարվի,

16) բեռնափոխադրումների միջանցքում առկա ենթակառուցվածքի թողունակության համապատասխանությունն ու ամբողջականությունը երաշխավորելու համար բեռնափոխադրումների միջանցքում կատարվող ներդրումները պետք է համաձայնեցվեն անդամ պետությունների ու ենթակառուցվածքի համապատասխան կառավարիչների հետ, անհրաժեշտության դեպքում նաեւ՝ անդամ պետությունների ու եվրոպական երրորդ երկրների միջեւ, ինչպես նաեւ՝ դրանք պետք է նախատեսվեն այնպես, որպեսզի, տնտեսական կենսունակությունից ելնելով, բավարարեն բեռնափոխադրման միջանցքի կարիքները: Ներդրումների իրականացման ժամանակացույցը պետք է հրապարակվի, որպեսզի միջանցքում ապահովվի գործունեություն իրականացնող դիմողի տեղեկացված լինելը: Ներդրումները պետք է ներառեն փոխգործակցող համակարգերի զարգացմանն ու գնացքների թողունակության ավելացմանը վերաբերող նախագծեր,

17) նույն պատճառներով, բեռնափոխադրումների միջանցքի առկա թողունակությունը սահմանափակող ենթակառուցվածքի վրա տարվող եւ դրա սարքավորումների հետ կապված աշխատանքները նույնպես պետք է համակարգվեն բեռնափոխադրումների միջանցքի մակարդակով, եւ դրանց մասին պետք է կատարվեն թարմ հրապարակումներ,

18) միջազգային երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայությունների համար ենթակառուցվածքի թողունակության մասին պահանջները դյուրացնելու համար նպատակահարմար է յուրաքանչյուր բեռնափոխադրման միջանցքի համար նշանակել կամ հաստատել «մեկ պատուհանի սկզբունքով գործող կառույց»: Դրա համար պետք է հաշվի առնվեն առկա նախաձեռնությունները, մասնավորապես, Եվրոպայի երկաթուղային ցանցի (RNE) կողմից իրականացվող նախաձեռնությունները. Եվրոպայի երկաթուղային ցանցը (RNE) մի մարմին է, որը գործում է որպես ենթակառուցվածքի կառավարիչների համակարգման միջոց եւ մի շարք ծառայություններ է մատուցում բեռնափոխադրումներ իրականացնող միջազգային կազմակերպություններին,

19) բեռնափոխադրումների միջանցքների կառավարումը պետք է ներառի նաեւ այդպիսի միջանցքներով երթեւեկող, բեռնափոխադրումներ իրականացնող միջազգային գնացքների ենթակառուցվածքների թողունակության բաշխման ընթացակարգեր: Այդ ընթացակարգերը պետք է ներառեն նաեւ տրանսպորտային այլ միջոցների, այդ թվում՝ ուղեւորատար տրանսպորտի հնարավորության անհրաժեշտությունը,

20) երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի արդյունավետ օգտագործումն ապահովելու համար բեռնափոխադրումների միջանցքի երկայնքով այդ ենթակառուցվածքի ու տերմինալների գործունեությունը պետք է համակարգվի,

21) «առաջնային նշանակության կանոններ» կարող են նշանակել նաեւ առաջնահերթ նպատակներ՝ կախված համապատասխան անդամ պետությունում տիրող իրավիճակից,

22) բեռնափոխադրումների միջանցքով երթեւեկող բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքները պետք է կարողանան հնարավորինս ճշտապահ լինել բոլոր տեսակի տրանսպորտային միջոցների պահանջներից առաջացող խաթարումների դեպքում,

23) բեռնափոխադրումների միջանցքում երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայություններ մատուցողների միջեւ մրցակցության զարգացմանը նպաստելու համար երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում գործող կազմակերպություններից կամ դրանց միավորումներից բացի՝ մյուս դիմողներին պետք է թույլ տրվի բեռնափոխադրումների միջանցքում ենթակառուցվածքի թողունակության պահանջ ներկայացնել,

24) բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնմանն ուղղված գործողությունների օգուտներն օբյեկտիվորեն գնահատելու համար պետք է գնահատվի բեռնափոխադրումների միջանցքում մատուցվող՝ երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայությունների արդյունավետությունը, եւ պարբերաբար պետք է որակի մասին զեկույցներ հրապարակվեն: Արդյունավետության գնահատականը պետք է ներառի բեռնափոխադրումների միջանցքից օգտվողների գոհունակության մասին ուսումնասիրությունների արդյունքները,

25) միջազգային երկաթուղային ծառայություններից առանց խտրականության օգտվելու հնարավորությունն ապահովելու համար կարգավորող մարմինների միջեւ բեռնափոխադրումների միջանցքում ընդգրկված տարբեր ցանցերի առնչությամբ անհրաժեշտ է իրականացնել արդյունավետ համակարգում,

26) բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնական բոլոր ենթակառուցվածքների օգտագործման վերաբերյալ տեղեկությունների մատչելիությունը խթանելու եւ այդ միջանցքից առանց խտրականության օգտվելու հնարավորությունը երաշխավորելու համար կառավարող խորհուրդը պետք է կազմի, պարբերաբար թարմացնի ու հրապարակի այդ ամբողջ տեղեկատվությունը ներառող փաստաթուղթ,

27) սույն Հրահանգի նպատակը, այն է՝ բեռնափոխադրումների միջանցքներից ձեւավորված մրցունակ բեռնափոխադրումների եվրոպական երկաթուղային ցանցի հիմնումը, առանձին

գործող անդամ պետությունների կողմից չի կարող բավարար չափով իրականացվել, եւ, հետեւաբար, իր մասշտաբի եւ ազդեցության նկատառումներով, առավել լավ կիրականացվի Միության մակարդակում, Միությունը կարող է միջոցներ որդեգրել՝ Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով սահմանված սուբսիդիարության սկզբունքին համապատասխան: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքին համապատասխան՝ սույն Կանոնակարգը չի նախատեսում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակին հասնելու համար,

28) թողունակության եւ երթելեկության մասով ներդրումների եւ դրանց կառավարումը համակարգելու կապակցությամբ պետք է ենթակառուցվածքի կառավարիչների միջեւ համագործակցությանը վերաբերող արդար կանոններ ներդրվեն. կառավարիչները պետք է միջազգային երկաթուղային միջանցքի շրջանակներում որակյալ ծառայություններ մատուցեն բեռնափոխադրումներ իրականացնող կազմակերպություններին,

29) քանի որ միջազգային գնացքները պետք է երթելեկեն մի քանի միջանցքներ միացնող երթուղիներով, ինչպես սահմանված է սույն Կանոնակարգով, մի քանի միջանցքների ենթակառուցվածքների կառավարիչները կարող են համակարգել նաեւ այդ գործողությունները՝ խաթարումների դեպքում համապատասխան միջանցքներում թողունակության առկայությունը, սահուն տեղաշարժերը եւ երթելեկության տարբեր տեսակների նկատմամբ առաջնային նշանակության կանոնների հետեւողական կիրառությունն ապահովելու համար,

30) սույն Կանոնակարգի նպատակը երկաթգծով բեռնափոխադրումների արդյունավետությունը բարձրացնելն է՝ կապված տրանսպորտային այլ միջոցների հետ: Անդամ պետությունների եւ ենթակառուցվածքի կառավարիչների միջեւ պետք է համաձայնություն լինի՝ բեռնափոխադրումների միջանցքի գործունեության առավելագույն արդյունավետությունն ապահովելու համար: Դա հնարավոր դարձնելու համար ենթակառուցվածքում եւ տեխնիկական սարքավորումներում կատարվող ներդրումների հետ զուգահեռ պետք է ձեռնարկվեն այնպիսի գործնական միջոցներ, ինչպես, օրինակ՝ երկաթուղային երթելեկության կառավարման եվրոպական համակարգը (ERTMS), որոնք պետք է ուղղված լինեն երկաթգծով բեռնափոխադրումների թողունակությունն ու արդյունավետությունը բարձրացնելուն,

31) բեռնափոխադրումների միջանցքների հիմնման ու փոփոխման եւ անդամ պետություններին տրվող արտոնությունների մասին կանոնների իրականացումը պետք է ապահովվի ընդհանուր պայմաններով՝ բեռնափոխադրումների միջանցքների հիմնման

առաջարկները սույն Կանոնակարգով սահմանված չափորոշիչներին համապատասխանեցնելու համար եւ այդ պատճառով պետք է վերապահվի Հանձնաժողովին: ԵՄԳՊ 291-րդ հոդվածի համաձայն՝ անդամ պետությունների կողմից Հանձնաժողովի կիրարկող լիազորությունների վերահսկման մեխանիզմների կանոններն ու ընդհանուր սկզբունքները պետք է սահմանվեն նախօրոք՝ սովորական օրենսդրական ընթացակարգի համաձայն ընդունված կանոնակարգի միջոցով: Մինչ այդ կանոնակարգի ընդունումը շարունակվում է կիրառվել Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգերը սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշումը [6]՝ բացառությամբ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորող ընթացակարգի, որը կիրառելի չէ,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Նպատակը եւ գործողության ոլորտը

1. Սույն Կանոնակարգով սահմանվում են մրցունակ երկաթգծով բեռնափոխադրումների միջազգային երկաթուղային միջանցքի ստեղծման եւ դրա կազմակերպման մասին կանոններ՝ նպատակ ունենալով զարգացնելու մրցունակ բեռնափոխադրումների եվրոպական երկաթուղային ցանցը: Դրանով սահմանվում են կանոններ՝ բեռնափոխադրումների միջանցքների ընտրության, կազմակերպման, կառավարման եւ ներդրումների ինդիկատիվ պլանավորման վերաբերյալ:
2. Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է բեռնափոխադրումների միջանցքներում ներառված երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների կառավարման ու օգտագործման դեպքում:

Հոդված 2

Սահմանումները

1. Սույն Կանոնակարգի նպատակներով՝ կիրառվում են 2001/14/ԵՀ հրահանգի 2-րդ հոդվածով սահմանված սահմանումները:

2. Բացի 1-ին պարբերությունում նշված սահմանումներից՝

ա) «բեռնափոխադրումների միջանցք» նշանակում է բոլոր նշված երկաթուղային գծերը՝ ներառյալ երկաթուղային կապը անդամ պետությունների տարածքում եւ դրանց միջեւ, իսկ անհրաժեշտության դեպքում, եվրոպական երրորդ երկրների միջեւ՝ կապելով երկու կամ ավելի տերմինալ հիմնական երթուղով, իսկ, հարկ եղած դեպքում, դրանք կապող շրջանցիկ երթուղով եւ հատվածներով՝ ներառյալ երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքը եւ դրա սարքավորումները, ինչպես նաեւ համապատասխան երկաթուղային ծառայությունները՝ 2001/14/ԵՀ հրահանգի 5-րդ հոդվածին համապատասխան.

բ) «իրականացման պլան» նշանակում է փաստաթուղթ, որում ներկայացված են այն միջոցներն ու ռազմավարությունը, որոնք համապատասխան կողմերը ցանկանում են իրականացնել՝ կոնկրետ ժամանակամիջոցում բեռնափոխադրումների միջանցք ստեղծելու համար անհրաժեշտ ու բավարար միջոցառումներ մշակելու համար.

գ) «տերմինալ» նշանակում է բեռնափոխադրումների միջանցքում հատկացվող վայր, որը հատուկ հարմարեցված է բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքներում ապրանքներ բեռնելու կամ դրանցից ապրանքներ բեռնաթափելու, ավտոճանապարհային, ծովային, գետով եւ օդային ծառայությունները երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայությունների հետ ինտեգրելու համար, ինչպես նաեւ բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքների կառուցվածքը ձեւավորելու կամ փոփոխելու համար, իսկ, անհրաժեշտության դեպքում, եվրոպական երրորդ երկրների հետ սահմաններին սահմանային ընթացակարգեր իրականացնելու համար:

ԳԼՈՒԽ II

ՄՐՑՈՒՆԱԿ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔՆԵՐԻ ՆՇԱՆԱԿՈՒՄԸ ԵՎ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄԸ

Հոդված 3

Բեռնափոխադրումների նախնական միջանցքների նշանակումը

Հավելվածում նշված անդամ պետությունները՝ մինչև դրանով սահմանված ժամկետները, պետք է գործողության մեջ դնեն հավելվածով սահմանված բեռնափոխադրումների նախնական միջանցքները: Համապատասխան անդամ պետությունները բեռնափոխադրումների միջանցքների ստեղծման մասին տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Հոդված 4

Բեռնափոխադրումների լրացուցիչ միջանցքներին ներկայացվող չափորոշիչները

5-րդ հոդվածում նշված բեռնափոխադրումների լրացուցիչ միջանցքների ընտրություն եւ 6-րդ հոդվածում նշված բեռնափոխադրումների միջանցքների փոփոխում կատարելիս հիմք են ընդունվում հետևյալ չափորոշիչները՝

- ա) բեռնափոխադրումների միջանցքն անցնում է առնվազն երեք անդամ պետությունների տարածքով կամ երկու անդամ պետությունների տարածքով, եթե բեռնափոխադրումների միջանցքով սպասարկվող տերմինալների միջև հեռավորությունը գերազանցում է 500 կմ-ը.
- բ) բեռնափոխադրումների միջանցքը համապատասխանում է Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի (TEN-T), Երկաթուղային երթևեկության կառավարման եվրոպական համակարգի (ERTMS) միջանցքներին եւ (կամ) Եվրոպայի երկաթուղային ցանցի (RNE) կողմից սահմանված միջանցքներին.
- գ) անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի առաջնահերթ նախագծերի ներմուծումը բեռնափոխադրումների միջանցք.

դ) բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնադրումից առաջացող սոցիալ-տնտեսական ծախսերի եւ օգուտների միջեւ հավասակշռություն.

ե) անդամ պետությունների կողմից առաջարկված բեռնափոխադրումների բոլոր միջանցքների միջեւ համապատասխանություն՝ մրցունակ բեռնափոխադրումների համար եվրոպական երկաթուղային ցանցը հիմնելու նպատակով.

զ) երկաթգծով բեռնափոխադրումների շրջանառության եւ հիմնական առետրային հոսքերի ու ապրանքային շրջանառության զարգացում բեռնափոխադրումների միջանցքում.

է) անհրաժեշտության դեպքում անդամ պետությունների եւ եվրոպական երրորդ երկրների միջեւ առավել արդյունավետ փոխկապակցություններ.

ը) դիմողների շահը բեռնափոխադրումների միջանցքում.

թ) տրանսպորտային այլ միջոցների հետ եւս արդյունավետ փոխկապակցությունների առկայություն, մասնավորապես տերմինալների, այդ թվում՝ ծովային եւ ներքին նավահանգիստների համապատասխան ցանցի շնորհիվ:

Հոդված 5

Բեռնափոխադրումների լրացուցիչ միջանցքների ընտրությունը

1. Այլ անդամ պետության հետ երկաթուղային սահման ունեցող յուրաքանչյուր անդամ պետություն մասնակցում է առնվազն մեկ բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնմանը, եթե այդ պահանջն արդեն իսկ բավարարված չէ՝ համաձայն 3-րդ հոդվածի:
2. Չնայած 1-ին պարբերությանը՝ անդամ պետությունները, որեւէ անդամ պետության կողմից պահանջի դեպքում, մասնակցում են այդ պարբերությունում նշված բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնմանը կամ գոյություն ունեցող միջանցքի երկարացմանը՝ հարեւան անդամ պետությանը, համաձայն այդ պարբերությանը, իր պարտավորությունը կատարելու հնարավորություն տալու նպատակով:
3. Չսահմանափակելով 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 7-րդ հոդվածի համաձայն անդամ պետությունների պարտականությունները, եթե սոցիալ-տնտեսական վերլուծություն կատարելուց հետո անդամ պետությունը համարում է, որ բեռնափոխադրումների

միջանցքի հիմնումը չէր բխում այն դիմողների շահերից, ովքեր ամենայն հավանականությամբ կօգտագործեն բեռնափոխադրումների միջանցքը, կամ չէր ենթադրի սոցիալ-տնտեսական առավելություններ, կամ չէր առաջացնի անհամաչափ ծանրաբեռնվածություն, համապատասխան անդամ պետությունը պարտավոր չէ մասնակցել, ինչպես նշված է սույն հոդվածի 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում՝ համաձայն 21(2) հոդվածում նշված խորհրդատվական կարգին համապատասխան գործող Հանձնաժողովի որոշման:

4. Անդամ պետությունը պարտավոր չէ մասնակցել, ինչպես նշված է 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում, եթե այն ունի այնպիսի երկաթուղային ցանց, որի ռելսամեջի լայնությունը տարբերվում է Միության հիմնական երկաթուղային ցանցից:

5. Բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնումն առաջարկվում է համապատասխան անդամ պետությունների կողմից: Այդ նպատակով նրանք Հանձնաժողով են ուղարկում համատեղ նամակ-պարտավորագիր՝ ներառյալ ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ համապատասխան դիմողների հետ խորհրդակցելուց հետո կազմված առաջարկը՝ հաշվի առնելով 4-րդ հոդվածով սահմանված չափորոշիչները:

1-ին եւ 2-րդ պարբերությունների համաձայն պարտավորությունն իրականացնելու համար համապատասխան անդամ պետությունները մինչեւ 2012 թվականի նոյեմբերի 10-ը համատեղ նամակ-պարտավորագիր են ուղարկում Հանձնաժողով:

6. Հանձնաժողովն ուսումնասիրում է բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնման մասին առաջարկները, ինչպես նշված է 5-րդ պարբերությունում եւ, 21(3) հոդվածում նշված կարգավորող ընթացակարգին համապատասխան, որոշում է ընդունում այդպիսի առաջարկի՝ սույն հոդվածի հետ համապատասխանության մասին՝ առաջարկը ներկայացվելուց ամենաուշը 9 ամիս հետո:

7. Համապատասխան անդամ պետությունները հիմնում են բեռնափոխադրումների միջանցքը 6-րդ պարբերությունում նշված՝ Հանձնաժողովի որոշումից ամենաուշը երկու տարի հետո:

Հոդված 6

Բեռնափոխադրումների լրացուցիչ միջանցքների փոփոխումը

1. 5-րդ հոդվածում նշված բեռնափոխադրումների միջանցքները կարող են փոփոխվել համապատասխան անդամ պետությունների կողմից Հանձնաժողով ներկայացված համատեղ առաջարկի հիման վրա՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչների եւ համապատասխան դիմողների հետ խորհրդակցելուց հետո:
2. Հանձնաժողովը 21(3) հոդվածում նշված կարգավորող ընթացակարգին համապատասխան՝ որոշում է ընդունում առաջարկի մասին՝ հաշվի առնելով 4-րդ հոդվածով սահմանված չափորոշիչները:

Հոդված 7

Հաշտեցումը

Երբ համապատասխան երկու կամ ավելի անդամ պետություններ համաձայնության չեն գալիս բեռնափոխադրումների հիմնման կամ փոփոխման շուրջ եւ դրանց տարածքում տեղակայված երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի առնչությամբ, Հանձնաժողովը համապատասխան անդամ պետություններից մեկի պահանջով այդ հարցի շուրջ խորհրդակցում է 21-րդ հոդվածում նշված կոմիտեի հետ: Հանձնաժողովի եզրակացությունն անմիջապես ներկայացվում է համապատասխան անդամ պետություններ: Համապատասխան անդամ պետությունները հաշվի են առնում սույն եզրակացությունը՝ լուծում գտնելու համար եւ որոշում են կայացնում փոխադարձ համաձայնության հիման վրա:

Հոդված 8

Բեռնափոխադրումների միջանցքների կառավարումը

1. Բեռնափոխադրումների յուրաքանչյուր միջանցքի համար համապատասխան անդամ պետությունները ստեղծում են գործադիր խորհուրդ, որը պատասխանատու է բեռնափոխադրումների միջանցքի ընդհանուր նպատակները սահմանելու, վերահսկելու եւ միջոցառումներ ձեռնարկելու համար, ինչպես հստակորեն նախատեսված է սույն հոդվածի 7-րդ պարբերությունում, 9-րդ եւ 11-րդ հոդվածներում, 14(1) հոդվածում եւ 22-րդ հոդվածում:

Գործադիր խորհուրդը կազմվում է համապատասխան անդամ պետությունների գերատեսչությունների ներկայացուցիչներից:

2. Բեռնափոխադրումների յուրաքանչյուր միջանցքի համար ենթակառուցվածքի համապատասխան կառավարիչները, անհրաժեշտության դեպքում նաեւ 2001/14/ԵՀ հրահանգի 14(2) հոդվածում նշված բաշխման համար պատասխանատու մարմինները, ձեւավորում են կառավարող խորհուրդ, որը պատասխանատու է միջոցներ ձեռնարկելու համար, ինչպես հստակորեն նախատեսված է սույն Կանոնակարգի սույն հոդվածի 5-րդ, 7-րդ, 8-րդ եւ 9-րդ պարբերություններով, 9-12-րդ հոդվածներով, 13(1) հոդվածով, 14(2), (6) եւ (9) հոդվածով, 16(1) հոդվածով, 17(1) եւ 18-րդ ու 19-րդ հոդվածներով: Կառավարող խորհուրդը կազմվում է ենթակառուցվածքների կառավարիչների ներկայացուցիչներից:

3. Բեռնափոխադրումների միջանցքի հետ առնչություն ունեցող անդամ պետությունները եւ ենթակառուցվածքի կառավարիչները համագործակցում են 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում նշված խորհուրդների հետ՝ բեռնափոխադրումների միջանցքի զարգացումն իրականացման պլանին համապատասխան ապահովելու համար:

4. Գործադիր խորհուրդը որոշումները կայացնում է անդամ պետությունների գերատեսչությունների ներկայացուցիչների փոխադարձ համաձայնությամբ:

5. Կառավարող խորհուրդն իր որոշումները, այդ թվում՝ դրա իրավական կարգավիճակի, կազմակերպական կառուցվածքի, ռեսուրսների եւ անձնակազմի համալրման մասին որոշումներն ընդունում է ենթակառուցվածքների համապատասխան կառավարիչների փոխադարձ համաձայնությամբ: Կառավարող մարմինը կարող է լինել անկախ իրավաբանական անձ: Այն կարող է ստանալ տնտեսական շահերի եվրոպական խմբի ձեւ՝ «Տնտեսական շահերի եվրոպական խմբի մասին (ՏՇԵԽ)» Խորհրդի 1985 թվականի հուլիսի 25-ի թիվ 2187/25 կանոնակարգի (ԵՏՀ) [8] իմաստով:

6. Գործադիր ու կառավարող խորհուրդները չեն սահմանափակում ենթակառուցվածքների կառավարիչների անկախությունը, ինչպես նախատեսված է 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 4(2) հոդվածով:

7. Կառավարող խորհուրդը ստեղծում է խորհրդատվական խումբ, որի կազմը ձեւավորվում է բեռնափոխադրումների միջանցքների տերմինալների, անհրաժեշտության դեպքում նաեւ՝ ծովային ու ներքին ջրուղիների նավահանգիստների կառավարիչներից ու սեփականատերերից: Այդ խորհրդատվական խումբը կարող է եզրակացություն տալ կառավարող խմբի կողմից կատարվող ցանկացած առաջարկի վերաբերյալ, որն ուղղակի

հետեւանքներ է ունենում ներդրումների եւ տերմինալների կառավարման վրա: Այն կարող է եզրակացություններ տալ նաեւ սեփական նախաձեռնությամբ: Կառավարող խումբը հաշվի է առնում այդ եզրակացություններից յուրաքանչյուրը: Կառավարող խորհրդի ու խորհրդատվական խմբի միջեւ անհամաձայնության դեպքում վերջինս կարող է հարցը ներկայացնել գործադիր խորհուրդ: Գործադիր խորհուրդը գործում է որպես միջնորդ եւ իր եզրակացությունը տալիս է պատշաճ ժամկետում: Վերջնական որոշումը, այնուամենայնիվ, ընդունվում է կառավարող խորհրդի կողմից:

8. Կառավարող խորհուրդը ձեւավորում է լրացուցիչ խորհրդատվական խումբ, որը կազմվում է բեռնափոխադրումների միջանցքի օգտագործմամբ հետաքրքրված երկաթուղային ընկերությունների կողմից: Այդ խորհրդատվական խումբը կարող է եզրակացություն տալ կառավարող խմբի կողմից կատարվող ցանկացած առաջարկի կողմից, որն ուղղակի հետեւանքներ է ունենում այդ կազմակերպությունների համար: Այն կարող է եզրակացություններ տալ նաեւ սեփական նախաձեռնությամբ: Կառավարող խումբը հաշվի է առնում այդ եզրակացություններից յուրաքանչյուրը:

9. Կառավարող մարմինը, ազգային ու եվրոպական շահագործման պլաններին համապատասխան, համակարգում է SS փոխգործակցող համակարգերի ու այլընտրանքային լուծումների օգտագործումը, որը կարող է մատչելի դառնալ հետագայում՝ բեռնափոխադրումների միջանցքում գնացքների միջազգային երթուղիների ու միջազգային երթեւեկության աշխատանքի համար դիմումներն ուսումնասիրելու համար:

Հոդված 9

Բեռնափոխադրումների միջանցքի պլանի իրականացմանն ուղղված գործողությունները

1. Կառավարող խորհուրդը, բեռնափոխադրումների միջանցքի շահագործումից ամենաուշը 6 ամիս առաջ, կազմում է իրականացման պլան եւ ներկայացնում է գործադիր խորհրդի հաստատմանը: Այդ պլանը ներառում է՝

ա) բեռնափոխադրումների միջանցքի բնութագրերի նկարագրությունը՝ ներառյալ խցանումները, եւ բեռնափոխադրումների միջանցքի ստեղծման համար անհրաժեշտ միջոցառումների ծրագիրը.

բ) 3-րդ պարբերությունում նշված ուսումնասիրությունների հիմնական տարրերը.

գ) բեռնափոխադրումների միջանցքների մասով սահմանված նպատակները, մասնավորապես, ծառայության որակի ու բեռնափոխադրումների միջանցքի թողունակությամբ արտահայտված բեռնափոխադրումների միջանցքի արդյունավետության առումով՝ 19-րդ հոդվածի դրույթներին համապատասխան.

դ) 11-րդ հոդվածում նշված ներդրումների պլանը, եւ

ե) 12-19-րդ հոդվածների դրույթների իրականացմանն ուղղված միջոցառումները:

2. Կառավարող խորհուրդը պարբերաբար վերանայում է իրականացման պլանը՝ հաշվի առնելով դրա իրականացման ընթացքում արձանագրված առաջընթացը, բեռնափոխադրումների միջանցքում երկաթգծով բեռնափոխադրումների շուկան եւ արդյունավետությունը՝ չափված 1-ին պարբերության (գ) կետում նշված նպատակներին համապատասխան:

3. Կառավարող խորհուրդն իրականացնում եւ պարբերաբար թարմացնում է փոխադրումների շուկայի ուսումնասիրությունը՝ կապված բեռնափոխադրումների միջանցքում երթեւեկությունում նկատված ու սպասված փոփոխությունների հետ, որոնք արդյունք են փոխադրման տարբեր տեսակների հաստատման, կարգավորման՝ եւ՝ բեռնափոխադրումների, եւ՝ ուղեւորափոխադրումների առումով: Այդ ուսումնասիրությամբ անհրաժեշտության դեպքում վերանայվում է նաեւ բեռնափոխադրումների միջանցքի հիմնադրումից առաջացող սոցիալ-տնտեսական ծախսերը եւ օգուտները:

4. Իրականացման պլանում հաշվի է առնվում տերմինալների զարգացումը՝ բեռնափոխադրումների միջանցքով անցնող երկաթգծով բեռնափոխադրումների կարիքները բավարարելու համար, մասնավորապես, բեռնափոխադրումների միջանցքներում գործելով որպես ինտերմոդալ հանգույցներ:

5. Կառավարող մարմինը, հարկ եղած դեպքում, միջոցներ է ձեռնարկում՝ իրականացման պլանի շուրջ տարածքային եւ (կամ) տեղական կառավարման մարմինների հետ համագործակցելու համար:

Հոդված 10

Դիմողների հետ խորհրդակցելը

Կառավարման խորհուրդը ներդնում է խորհրդակցական մեխանիզմներ՝ նպատակ ունենալով ապահովելու այն դիմողների մասնակցությունը, ովքեր ամենայն հավանականությամբ կօգտագործեն բեռնափոխադրումների միջանցքը: Մասնավորապես, նախքան 9-րդ հոդվածում նշված իրականացման պլանը գործադիր խորհուրդ ներկայացնելը, այն դիմողների հետ ապահովում է խորհրդակցության իրականացումը:

ԳԼՈՒԽ III

ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՄԻՋԱՆՑՔՈՒՄ ԿԱՏԱՐՎՈՂ ՆԵՐԴՐՈՒՄԸ

Հոդված 11

Ներդրումների պլանավորումը

1. Կառավարող խորհուրդը կազմում եւ պարբերաբար վերանայում է ներդրումների պլանը, որը ներառում է բեռնափոխադրումների միջանցքում ենթակառուցվածքի համար կատարվող միջնաժամկետ ու երկարաժամկետ ինդիկատիվ ներդրման մանրամասները եւ ներկայացնում է գործադիր մարմնի հաստատմանը: Այդ պլանը ներառում է՝

ա) բեռնափոխադրումների միջանցքում երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի եւ դրա սարքավորումների կատարելագործման, վերանայման կամ վերաշահագործման համար նախատեսված նախագծերի ցանկը եւ համապատասխան ֆինանսական պահանջներն ու ֆինանսավորման աղբյուրները:

բ) բեռնափոխադրումների միջանցքում փոխգործակցող համակարգերին առնչվող շահագործման պլանը, որը համապատասխանում է փոխգործակցությանը ներկայացվող հիմնական պահանջներին ու տեխնիկական հատկորոշումներին, որոնք կիրառվում են ցանցի նկատմամբ, ինչպես սահմանված է «Համայնքում երկաթուղային համակարգի փոխգործակցության մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2008 թվականի հունիսի 17-ի 2008/57/ԵՀ հրահանգով [9]: Սույն շահագործման պլանը հիմնվում է փոխգործակցող համակարգերի օգտագործման ծախսերի ու օգուտների վերլուծության հիման վրա:

զ) բեռնափոխադրումների միջանցքով անցնող բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքների թողունակության կառավարման պլան, որում ներառվում է նաեւ բացահայտված խցանումների վերացումը: Այդ պլանի համար կարող է հիմք ծառայել արագության կառավարման կատարելագործումը, երկարության ավելացումը, բեռնման եզրաչափքի, փոխադրվող բեռնվածքի քաշը կամ բեռնափոխադրումների միջանցքով անցնող գնացքների համար սոնու վրա թույլատրելի բեռնվածքը, եւ

դ) առկայության դեպքում, Միության ֆինանսական ծրագրով նախատեսված՝ Միության կողմից տրամադրվող փոխհատուցումը:

2. Սույն Կանոնակարգի կիրառումը չի սահմանափակում անդամ պետությունների իրավասությունը՝ կապված երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքի նախագծման եւ ֆինանսավորման հետ:

Հոդված 12

Աշխատանքների համակարգումը

Կառավարող խորհուրդը համակարգում եւ միաժամանակ, համապատասխան ձեւով ու ժամկետում իրականացնում է ենթակառուցվածքի եւ դրա սարքավորումների վրա աշխատանքների իրականացման ժամանակացույցը, որը կարող է սահմանափակել բեռնափոխադրումների միջանցքի առկա թողունակությունը:

ԳԼՈՒԽ IV

ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՄԻՋԱՆՅՔԻ ԿԱՌԱՎԱՐՈՒՄԸ

Հոդված 13

Ենթակառուցվածքի թողունակության համար դիմելու «մեկ պատուհանի» սկզբունքը

1. Բեռնափոխադրումների միջանցքի կառավարող մարմինը նշանակում կամ ձեւավորում է մի ընդհանուր մարմին, որն զբաղվում է դիմողների կողմից ներկայացվող՝ բեռնափոխադրումների միջանցքով առնվազն մեկ սահմանով անցնող գնացքների մասին ենթակառուցվածքի թողունակության հետ (այսուհետ՝ «մեկ պատուհանի» սկզբունքով

գործող կառույց) կապված պահանջների բավարարմամբ մեկ վայրում եւ մեկ գործողությամբ:

2. Որպես համակարգման գործիք՝ «մեկ պատուհանի» սկզբունքով գործող կառույցը հիմնական տեղեկություններ է տրամադրում ենթակառուցվածքի թողունակության բաշխման վերաբերյալ՝ ներառյալ 18-րդ հոդվածում նշված տեղեկությունները:

Դրանում նշվում է ենթակառուցվածքի թողունակությունը պահանջի ներկայացման պահին եւ դրա բնութագրերը նախապես սահմանված պարամետրերին համապատասխան, ինչպես, օրինակ՝ արագությունը, երկարությունը, բեռնման եզրաչափը եւ բեռնափոխադրումների միջանցքով անցնող գնացքների համար սոնու վրա թույլատրելի բեռնվածքը:

3. «Մեկ պատուհանի» սկզբունքով գործող կառույցը որոշում է ընդունում 14(3) հոդվածով սահմանված՝ գնացքների համար նախորոշված երթուղիների համար դիմումների եւ 14(5) հոդվածով սահմանված պահեստային թողունակության մասին: Թողունակությունը բաշխվում 2001/14/ԵՀ հրահանգով սահմանված՝ թողունակության բաշխմանը վերաբերող կանոններին համապատասխան: Այն անհապաղ տեղեկացնում է ենթակառուցվածքի իրավասու կառավարիչներին այդ դիմումների եւ ընդունված որոշումների մասին:

4. Ենթակառուցվածքի թողունակության համար ցանկացած դիմում, որը չի կարող բավարարվել համաձայն 3-րդ պարբերության, «մեկ պատուհանի» սկզբունքով գործող կառույցը ենթակառուցվածքի թողունակության համար դիմումն անմիջապես հանձնում է ենթակառուցվածքի իրավասու կառավարիչներին, անհրաժեշտության դեպքում նաեւ՝ 2001/14/ԵՀ հրահանգի 14(2) հոդվածում նշված բաշխման հարցերով մարմիններին, որոնք որոշում են կայացնում դիմումի մասին՝ այդ հրահանգի 13-րդ հոդվածին եւ, III գլխին համապատասխան, տեղեկացնում է այդ որոշման մասին «մեկ պատուհանի» սկզբունքով գործող կառույցին՝ հետագա գործընթացն իրականացնելու համար:

5. «Մեկ պատուհանի» սկզբունքով գործող կառույցի գործունեությունն իրականացվում է թափանցիկ ու առանց խտրականության: Այդ նպատակով վարվում է գրանցամատյան, որը հասանելի է բոլոր շահագրգիռ կողմերին: Այն պարունակում է դիմումների ամսաթվերը, դիմողների անունները, տրամադրված փաստաթղթերի տվյալները եւ տեղի ունեցած պատահարների մասին տեղեկությունները: Այդ գործողությունները հսկողության են ենթարկվում կարգավորող մարմինների կողմից՝ 20-րդ հոդվածին համապատասխան:

Բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքներին բաշխվող թողունակությունը

1. Գործադիր խորհուրդը սահմանում է բեռնափոխադրումների միջանցքում ենթակառուցվածքի թողունակության բաշխման շրջանակը՝ 2001/14/ԵՀ հրահանգի 14(1) հոդվածին համապատասխան:
2. Կառավարման խորհուրդը գնահատում է բեռնափոխադրումների միջանցքով անցնող՝ բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքներին բաշխվող թողունակության անհրաժեշտությունը՝ հաշվի առնելով սույն Կանոնակարգի 9(3) հոդվածում նշված տրանսպորտի շուկայի ուսումնասիրությունը, նախորդ եւ ներկա աշխատանքային ժամանակացույցներին առնչվող ենթակառուցվածքի թողունակության համար դիմումներն ու շրջանակային համաձայնագրերը:
3. Սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությունում նշված գնահատման հիման վրա բեռնափոխադրումների միջանցքի ենթակառուցվածքների կառավարիչները համատեղ որոշում եւ կազմակերպում են բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքների համար նախորոշված միջազգային երթուղիները՝ հետեւելով 2001/14/ԵՀ հրահանգի 15-րդ հոդվածով սահմանված՝ այլ տեսակի տրանսպորտի, այդ թվում՝ ուղեւորատար տրանսպորտի թողունակության անհրաժեշտությունը հաշվի առնող ընթացակարգին: Նրանք դյուրացնում են բեռնափոխադրումների ծառայություններին հարմար ճանապարհին ծախսվող ժամանակին, հաճախականություններին, մեկնման ժամկետներին, նպատակակետին եւ երթուղիների նշանակմանն առնչվող հարցերը՝ նպատակ ունենալով ավելացնելու բեռնափոխադրումների միջանցքով անցնող՝ բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքներով փոխադրվող ապրանքների ծավալները: Նախորոշված այդպիսի երթուղիները հրապարակվում են 2001/14/ԵՀ հրահանգին կից III հավելվածում նշված թողունակության համար դիմումներն ստանալու վերջնաժամկետից ոչ ուշ, քան 3 ամիս առաջ: Մի քանի բեռնափոխադրումների միջանցքների ենթակառուցվածքի կառավարիչները, անհրաժեշտության դեպքում, կարող են համակարգել նախորոշված միջազգային երթուղիները՝ առաջարկելով տվյալ բեռնափոխադրումների միջանցքների թողունակությունը:
4. Այդ նախորոշված երթուղիներով անցնում են նախ բեռնափոխադրումներ իրականացնող այն գնացքները, որոնք առնվազն մեկ սահման են հատում:

5. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները, շուկայի կարիքներով եւ սույն հոդվածի 2-րդ պարբերությունում նշված գնահատմամբ հիմնավորված լինելու դեպքում, համատեղ սահմանում են բեռնափոխադրումների միջանցքներով անցնող՝ բեռնափոխադրումներ իրականացնող միջազգային գնացքների պահուստային թողունակությունը՝ ներառելով այլ տեսակի տրանսպորտի, այդ թվում՝ ուղեւորատար տրանսպորտի թողունակության անհրաժեշտությունը եւ պահպանում են այդ պահուստային թողունակությունն իրենց վերջնական ժամանակացույցներում՝ թողունակության համար հատուկ դիմումներին արագ եւ պատշաճ մակարդակով արձագանքելու հնարավորություն տալու համար, ինչպես նշված է 2001/14/ԵՀ հրահանգի 23-րդ հոդվածում: Այդ թողունակությունը մնում է որպես պահուստային թողունակություն՝ մինչեւ դրանց սահմանված ժամկետին նախորդող ժամկետը, ինչպես սահմանված է կառավարող խորհրդի կողմից: Այդ ժամկետը չպետք է գերազանցի 60 օրը:

6. Կառավարող խորհուրդը նպաստում է բեռնափոխադրումների միջանցքում թողունակության բաշխմանն առնչվող առաջնային նշանակության կանոնների համակարգմանը:

7. Ենթակառուցվածքի կառավարիչները կարող են իրենց օգտագործման պայմաններում ներառել բաշխված, սակայն վերջին հաշվով չօգտագործված երթուղիների համար վճարներ: Այդ վճարի չափսը պետք է լինի համապատասխան, տարհամոզիչ եւ արդյունավետ:

8. Բացառությամբ ֆորսմաժորային իրավիճակի՝ ներառյալ անվտանգության ապահովման համար խիստ անհրաժեշտ անհետաձգելի ու անկանխատեսելի աշխատանքները, բեռնափոխադրումների գործողության համար հատկացված երթուղին չի կարող չեղյալ հայտարարվել աշխատանքային ժամանակացույցով սահմանված ժամկետին նախորդող առնվազն 2 ամսվա ընթացքում, եթե տվյալ դիմողը չի հաստատում դրա չեղյալ հայտարարվելը: Այդ դեպքում ենթակառուցվածքի կառավարիչը փորձում է դիմողին առաջարկել համարժեք որակի ու վստահելիության երթուղի, որը դիմողն իրավունք ունի ընդունելու կամ մերժելու: Այդ դրույթը չի սահմանափակում դիմողի՝ համաձայնությամբ ձեռք բերված որեւէ իրավունք, ինչպես նշված է 2001/14/ԵՀ հրահանգի 19(1) հոդվածում: Այնուամենայնիվ, դիմողը կարող է գործը հանձնել սույն Կանոնակարգի 20-րդ հոդվածում նշված կարգավորող մարմնին:

9. Բեռնափոխադրման միջանցքի կառավարող խորհուրդը եւ 8(7) հոդվածում նշված խորհրդատվական խումբը կիրառում են ընթացակարգեր, որպեսզի ապահովեն

ենթակառուցվածքի կառավարիչների միջեւ թողունակության բաշխման հարցերի օպտիմալ համակարգում՝ կապված 13(1) հոդվածում նշված դիմումների եւ համապատասխան ենթակառուցվածքի կառավարիչների կողմից ստացված դիմումների հետ: Դրանով հաշվի է առնվում նաեւ տերմինալներից օգտվելու հնարավորությունը:

10. Սույն հոդվածի 4-րդ եւ 9-րդ պարբերություններում ենթակառուցվածքի կառավարիչներին արվող հղումները համապատասխան դեպքում ընդգրկում են նաեւ բաշխման համար պատասխանատու մարմինները, ինչպես նշված է 2001/14/ԵՀ հրահանգի 14(2) հոդվածում:

Հոդված 15

Թույլտվություն ստացած դիմողները

Չնայած 2001/14/ԵՀ հրահանգի 16(1) հոդվածին՝ երկաթուղային ընկերություններից կամ դրանցից կազմվող միջազգային միավորումներից բացի, այլ դիմողներ, ինչպիսիք բեռնառաքողները, բեռնափոխադրողները եւ բազմատեսակ տրանսպորտային միջոցների օպերատորներն են, կարող են դիմել 14(3) հոդվածում նշված՝ նախորոշված երթուղիների եւ 14(5) հոդվածում նշված պահուստային թողունակության համար: Բեռնափոխադրումների միջանցքով բեռնափոխադրումների այդպիսի երթուղուց օգտվելու համար այդ դիմողները նշում են որեւէ երկաթուղային ընկերություն, որը պետք է պայմանագիր կնքի ենթակառուցվածքի կառավարչի հետ՝ 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 10(5) հոդվածին համաձայն:

Հոդված 16

Երթեւեկության կառավարումը

1. Բեռնափոխադրումների միջանցքը կառավարող խորհուրդը կիրառում է բեռնափոխադրումների միջանցքով երթեւեկության կառավարման հարցը համակարգող ընթացակարգեր: Բեռնափոխադրումների կապակցված միջանցքները կառավարող խորհուրդները կիրառում են այդպիսի բեռնափոխադրումների միջանցքներով երթեւեկությունը համակարգող ընթացակարգեր:

2. Բեռնափոխադրումների միջանցքի ենթակառուցվածքի կառավարիչները եւ 8(7) հոդվածում նշված խորհրդատվական խումբը կիրառում են ընթացակարգեր՝ երկաթուղային

տրանսպորտի ենթակառուցվածքի աշխատանքի եւ տերմինալների միջեւ օպտիմալ համակարգումն ապահովելու համար:

Հոդված 17

Երթեւեկության կառավարումը խաթարումների դեպքում

1. Կառավարող խորհուրդը որդեգրում է ճշտապահության եւ (կամ) երթեւեկության կառավարման ուղեցույցների ընդհանուր մոտեցումներ՝ բեռնափոխադրումների միջանցքում գնացքների շարժման խաթարումների դեպքում:
2. Յուրաքանչյուր ենթակառուցվածքի կառավարիչ մշակում է տվյալ ենթակառուցվածքի կառավարչի պատասխանատվության շրջանակում բեռնափոխադրումների միջանցքի այդ հատվածում երթեւեկության տարբեր տեսակների կառավարմանը վերաբերող առաջնային նշանակության կանոններ՝ սույն հոդվածի 1-ին պարբերությունում նշված ընդհանուր նպատակներին եւ (կամ) ուղեցույցներին համապատասխան: Այդ առաջնային նշանակության կանոնները հրապարակվում են 2001/14/ԵՀ հրահանգի 3-րդ հոդվածում նշված ցանցի մասին տեղեկագրում:
3. Առաջնային նշանակության կանոններ սահմանելու սկզբունքներով առնվազն ապահովվում է, որ բեռնափոխադրումներ իրականացնող գնացքների համար հատկացված՝ 14(3) եւ (4) հոդվածում նշված երթուղիները, որոնք համապատասխանում են գործող ժամանակացույցում նշված դրանց ժամկետներին, հնարավորության սահմաններում չենթարկվեն փոփոխությունների: Առաջնային նշանակության կանոնների սահմանման սկզբունքների նպատակը տրանսպորտի բոլոր տեսակների կարիքների առնչությամբ ցանցի ընդհանուր վերականգնման ժամանակը նվազեցնելն է: Այդ նպատակով՝ ենթակառուցվածքի կառավարիչները կարող են համակարգել բեռնափոխադրումների մի շարք միջանցքներով երթեւեկության տարբեր տեսակների կառավարումը:

Հոդված 18

Բեռնափոխադրումների միջանցքի օգտագործման պայմանների մասին տեղեկատվությունը

Կառավարող խորհուրդը մշակում, պարբերաբար թարմացնում եւ հրապարակում է մի փաստաթուղթ, որում պարունակվում են՝

ա) բեռնափոխադրումների միջանցքին առնչվող ազգային ցանցերի վերաբերյալ՝ ցանցերի մասին տեղեկագրում ընդգրկված ամբողջ տեղեկատվությունը՝ կազմված 2001/14/ԵՀ հրահանգի 3-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին համապատասխան.

բ) տերմինալների ցանկը եւ բնութագրերը, մասնավորապես՝ տերմինալներից օգտվելու պայմաններին ու միջոցներին վերաբերող տեղեկությունները.

գ) սույն Կանոնակարգի 13-17-րդ հոդվածներում նշված ընթացակարգերին վերաբերող տեղեկությունները, եւ

դ) իրականացման պլանը:

Հոդված 19

Ծառայությունների որակը բեռնափոխադրումների միջանցքում

1. Բեռնափոխադրումների միջանցքի կառավարող խորհուրդը նպաստում է բեռնափոխադրումների միջանցքում արդյունավետության համակարգերի միջեւ համապատասխանության ապահովմանը, ինչպես նշված է 2001/14/ԵՀ հրահանգի 11-րդ հոդվածում:

2. Կառավարող խորհուրդը դիտանցում է բեռնափոխադրումների միջանցքում երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայությունների արդյունավետությունը եւ տարին մեկ անգամ հրապարակում է այդ դիտանցման արդյունքները:

3. Կառավարող խորհուրդը կազմակերպում է բեռնափոխադրումների միջանցքից օգտվողների գոհունակության վերաբերյալ ուսումնասիրություն եւ յուրաքանչյուր տարին մեկ անգամ հրապարակում է դրա արդյունքները:

Կարգավորող մարմինները

1. 2001/14/ԵՀ հրահանգի 30-րդ հոդվածում նշված կարգավորող մարմինները համագործակցում են երկաթգծով բեռնափոխադրումների միջանցքում մրցակցության դիտանցման հարցում: Մասնավորապես, նրանք ապահովում են միջանցքից օգտվելու առանց խտրականության հնարավորությունը եւ պետք է գործեն որպես այդ հրահանգի 30(2) հոդվածով սահմանված բողոքարկման մարմիններ: Նրանք փոխանակում են ենթակառուցվածքի կառավարիչներից եւ համապատասխան մյուս կողմերից ստացված անհրաժեշտ տեղեկությունները:
2. Անդամ պետությունները, բեռնափոխադրումների միջանցքում ազատ ու ազնիվ մրցակցությունը խթանելու համար, պետք է փորձեն ստեղծել համադրելի կարգավորող մակարդակ: Կարգավորող մարմինները պետք է հեշտությամբ հասանելի լինեն շուկայի դերակատարների համար եւ կարողանան որոշումներ ընդունել անկախ ու արդյունավետ կերպով:
3. Դիմողի կողմից միջազգային երկաթգծով բեռնափոխադրումների ծառայությունների կապակցությամբ կարգավորող մարմնում ստացված բողոքի դեպքում կամ կարգավորող մարմնի նախաձեռնությամբ իրականացված քննության շրջանակներում տվյալ կարգավորող մարմինը պետք է խորհրդակցի այն բոլոր մյուս անդամ պետությունների կարգավորող մարմինների հետ, որոնց տարածքով անցնում է բեռնափոխադրումներ իրականացնող համապատասխան գնացքի համար նախատեսված միջազգային երթուղին եւ, նախքան որոշում կայացնելը, այդ մարմիններից պետք է պահանջի անհրաժեշտ բոլոր տեղեկությունները:
4. Կարգավորող մարմինները, որոնց հետ խորհրդակցություն է անցկացվում 3-րդ պարբերության համաձայն, պետք է տրամադրեն այն բոլոր տեղեկությունները, որոնք իրենք իրավունք ունեն պահանջելու համապատասխան կարգավորող մարմնից՝ համաձայն իրենց ազգային օրենսդրության: Այդ տեղեկատվությունը կարող է օգտագործվել միայն բողոքարկվող հարցի կարգավորման կամ 3-րդ պարբերությունում նշված քննության նպատակներով:
5. Բողոք ստացող կամ սեփական նախաձեռնությամբ քննություն սկսած կարգավորող մարմինը համապատասխան տեղեկությունները փոխանցում է պատասխանատու

կարգավորող մարմինն, որպեսզի այդ մարմինը միջոցներ ձեռնարկի տվյալ կողմերի նկատմամբ:

6. Ենթակառուցվածքի կառավարիչների հետ փոխկապակցված ցանկացած ներկայացուցիչ, ինչպես նշված է 2001/14/ԵՀ հրահանգի 15(1) հոդվածում, պետք է անհապաղ ապահովի բողոքարկվող հարցի կարգավորման կամ 3-րդ պարբերությունում նշված քննության նպատակներով անհրաժեշտ այն բոլոր տեղեկությունների տրամադրումը, որոնք պահանջվում են այն անդամ պետության կարգավորող մարմնի կողմից, որտեղ հաստատված է փոխկապակցված ներկայացուցիչը: Այդ կարգավորող մարմինն իրավունք ունի միջազգային երթուղու մասին այդ տեղեկությունները փոխանցելու սույն հոդվածի 3-րդ պարբերությունում նշված կարգավորող մարմինն:

ԳԼՈՒԽ V

ԵԶՐԱՓԱԿԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 21

Կոմիտեի աշխատակարգը

1. Հանձնաժողովին պետք է աջակցի 91/440/ԵՏՀ հրահանգի 11ա հոդվածում նշված 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 նախատեսված ժամանակահատվածը սահմանվում է երեք ամիս:

Հոդված 22

Դիտանցման իրականացումը

Բեռնափոխադրման միջանցքի հիմնումից հետո յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ անգամ 8(1) հոդվածում նշված գործադիր խորհուրդը Հանձնաժողով է ներկայացնում տվյալ միջանցքի մասով իրականացման պլանի արդյունքները: Հանձնաժողովն ուսումնասիրում է այդ արդյունքները եւ իր ուսումնասիրության մասին տեղեկացնում 21-րդ հոդվածում նշված Կոմիտեին:

Հոդված 23

Հաշվետվությունը

Հանձնաժողովը պարբերաբար ուսումնասիրում է սույն Կանոնակարգի կիրառումը: Այն հաշվետվություն է ներկայացնում Եվրոպական պառլամետ եւ Խորհուրդ առաջին անգամ մինչեւ 2015 թվականի նոյեմբերի 10-ը, այնուհետեւ՝ յուրաքանչյուր երեք տարին մեկ անգամ:

Հոդված 24

Անցումային միջոցառումները

Սույն Կանոնակարգը չի կիրառվում Կիպրոսի Հանրապետության եւ Մալթայի նկատմամբ, քանի որ նրանց տարածքներում երկաթուղային համակարգ չի գործում:

Հոդված 25

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակվելուց հետո 20-րդ օրը:

Սույն Կանոնակարգն ամբողջությամբ պարտադիր է եւ անմիջականորեն գործում է բոլոր անդամ պետություններում:

Կատարված է Ստրասբուրգում 2010 թվականի սեպտեմբերի 22-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ Ժ. Բուզեկ

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ Օ. Չեսթել

[1] ՊՏ C 317, 23.12.2009թ., էջ 94:

[2] ՊՏ C 79, 27.03.2010թ., էջ 45:

[3] Եվրոպական պառլամենտի 2009 թվականի ապրիլի 23-ի եզրակացություն (ՊՏ C 184 E, 08.07.2010թ., էջ 354), Խորհրդի 2010 թվականի փետրվարի 22-ի առաջին ընթերցմամբ դիրքորոշում (ՊՏ C 114 E, 04.05.2010թ., էջ 1), Եվրոպական պառլամենտի 2010 թվականի հունիսի 15-ի դիրքորոշում (Պաշտոնական տեղեկագրում դեռ չիրապարակված) եւ Խորհրդի 2010 թվականի սեպտեմբերի 13-ի որոշում:

[4] ՊՏ L 237, 24.08.1991թ., էջ 25:

[5] ՊՏ L 75, 15.03.2001թ., էջ 29:

[6] ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

[7] Տե՛ս «Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի զարգացմանն ուղղված Միության ուղեցույցների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2010 թվականի հուլիսի 7-ի թիվ 661/2010/ԵՄ որոշմանը կից հավելվածը (ՊՏ L 204, 05.08.2010թ., էջ 1):

[8] ՊՏ L 199, 31.07.1985թ., էջ 1:

[9] ՊՏ L 191, 18.07.2008թ., էջ 1:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Բեռնափոխադրումների նախնական միջանցքների ցանկը

|Անդամ պետություններ| Հիմնական երթուղիներ [1]|Բեռնափոխադրման միջանցքների հիմնում|

1. |Նիդեռլանդներ, Բելգիա, Դանիա, Իտալիա|Զիբրուգգե– Անտվերպեն/Ռոտերդամ– Դույսբուրգ–[Բազել]– Միլան– Ջենովա| մինչև 2013 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
2. |Նիդեռլանդներ, Բելգիա, Լյուքսեմբուրգ, Ֆրանսիա| Ռոտերդամ–Անտվերպեն– Լյուքսեմբուրգ–Մետց–Դիժոն–Լիոն[Բազել]| մինչև 2013 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
3. |Շվեդիա, Գերմանիա, Դանիա, Ավստրիա, Իտալիա | Ստոկհոլմ–Մալմյո–Կոպենհագեն– Համբուրգ–Ինսբրուկ–Վերոնա–Պալերմո| մինչև 2015 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
4. |Պորտուգալիա, Իսպանիա, Ֆրանսիա| Սինես–Լիսաբոն/Լեկսոս Մադրիդ – Մեդինա դել Կամպո/Բիլբաո/Սան Սեբաստիան–Իրուն–Բորդո– Փարիզ/ Հավր/Մետց Սինես– Էլվաս/Ալխեսիրաս| մինչև 2013 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
5. |Լեհաստան, Չեխիա, Սլովակիա, Ավստրիա, Իտալիա, Սլովենիա | Գդինյա–Կատովիցե– Օստրավա–Ժիլինա–Բրատիսլավա/Վիեննա/Կլագենֆուրտ–Ուդինե–Վենետիկ/Տրիեստ/ /Բոլոնիա/Ռավեննա/ Գրաց–Մարիբոր–Լյուբլյանա–Կոպեր/Տրիեստ | մինչև 2015 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
6. |Իսպանիա, Ֆրանսիա, Իտալիա, Սլովենիա, Հունգարիա | Ալմերիա–Վալենսիա/Մադրիդ– Սարագոսա/Բարսելոնա–Մարսել–Լիոն–Թուրին–Միլան–Վերոնա– Պադուա/Վենետիկ/Տրիեստ/Կոպեր–Լյուբլյանա–Բուդապեշտ–Զախոնի (Հունգարիա–Ուկրաինա սահման) |մինչև 2013 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
7. |Չեխիա, Ավստրիա, Սլովակիա, Հունգարիա, Ռումինիա, Բուլղարիա, Հունաստան| |Բուխարեստ–Կոնստանտա Պրահա–Վիեննա/Բրատիսլավա–Բուդապեշտ Վիդին–Սոֆիա– Սալոնիկ–Աթենք| մինչև 2013 նոյեմբերի 10–ը|
8. |Դանիա, Նիդեռլանդներ, Բելգիա, Լեհաստան, Լիտվա| Բերմերհավեն/Ռոտերդամ/Անտվերպեն –Աախեն/Բեռլին–Վարշավա–Տերեսպոլ–(Լեհաստան– Բելոռուսի սահման)–Կաունաս| մինչև 2015 թվականի նոյեմբերի 10–ը|
9. |Չեխիա, Սլովակիա|Պրահա–Հորնի Լիդեչ– Ժիլինա–Կոշիցե–Չիերնա նադ Տիստու (Սլովակիա/Ուկրաինա սահման)|մինչև 2013 թվականի նոյեմբերի 10–ը|

[1] նշանակում է այլընտրանքային ուղիներ:Անդրեվրոպական տրանսպորտային ցանցի առաջնահերթ նախագծերին զուգահեռ՝ 4-րդ եւ 6-րդ երթուղիները պետք է հետագայում լրացվեն 16-րդ նախագծով, Սինես/Ալխեսիրաս-Մադրիդ-Փարիզ բեռնափոխադրումների գիծը, որն սկսվում է Պիրենյան լեռնաշղթայի կենտրոնական հատվածից՝ անցնելով ցածր վերելքով ձգվող թունելի միջով: