***ДОРОЖНЯ КАРТА ДЛЯ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ***

**ДИРЕКТИВИ 2001/14/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ**

від 26 лютого 2001 року

**Про розподілення пропускної спроможності залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію безпеки**

**ЗМІСТ**

[1 Вступ і загальний огляд 2](#_Toc432079586)

[2 Розробка плану стратегії та імплементації 7](#_Toc432079587)

[3 Установи та відповідні сторони 7](#_Toc432079588)

[6 Пріоритети і терміни 10](#_Toc432079589)

[7 Фінансово-економічні питання 10](#_Toc432079590)

[8 Узагальнення основних питань 11](#_Toc432079591)

[Додаток 1. Відповідальні регуляторні органи в державах ЄС та Російській Федерації 13](#_Toc432079592)

# 1 Вступ і загальний огляд

Європейський Союз (ЄС) заохочує створення справедливих й ефективних систем стягнення оплати за використання інфраструктури. Тому було введено стимули для заохочення як оптимального використання існуючої інфраструктури, так і необхідних інвестицій у нову інфраструктуру. Системи стягнення оплати повинні також створювати умови для чесної конкуренції між різними видами транспорту.

Директива 2001/14/ЄС визначає правила встановлення тарифів на інфраструктуру та розподілення пропускної здатності. Вона включає вимогу до менеджерів інфраструктури стосовно оприлюднення порядку використання інфраструктури, яким визначається пропускна здатність інфраструктури, а також схеми доступу та тарифи. Вона також вимагає від кожної держави-члена створення регуляторного органу для нагляду за залізничним ринком. Такі регулятори, які хоч і можуть входити до складу міністерства транспорту держави-члена, повинні бути незалежними від будь-якого менеджера інфраструктури, тарифного органу, органу з розподілення або заявник у питаннях організації, правової структури, у рішеннях стосовно фінансування та у процесі прийняття рішення взагалі.

**Термінологія**

У контексті цієї Директиви:

* а) «розподілення» означає розподілення пропускної здатності залізничної інфраструктури менеджером інфраструктури;
* b) «заявник» означає підприємство, що займається залізничними перевезеннями, яке має ліцензію та/або міжнародне об’єднання залізничних підприємств, та, у державах-членах, які надають таку можливість, інші фізичні особи та/або юридичні особи, які зацікавлені в отриманні пропускної здатності інфраструктури для здійснення суспільно важливих перевезень або реалізації комерційних інтересів, такі як органи державної влади згідно Регламенту (ЄЕС) № 1191/69([[1]](#footnote-1)) та вантажовідправники, вантажні експедитори та оператори комбінованих перевезень, для надання залізничних послуг на їхній відповідній території;
* с) «перевантажена інфраструктура» означає сегмент інфраструктури, попит на пропускну здатність інфраструктури якого не може бути повністю задоволений протягом певних періодів часу, навіть після узгодження різних запитів на пропускну здатність;
* d) «план оптимізації пропускної здатності» означає захід або низку заходів з поетапним втіленням, які пропонуються для пом’якшення тиску на пропускну здатність, що веде до проголошення сегменту інфраструктури «перевантаженою інфраструктурою»;
* е) «координація» означає процес, за допомогою якого розподільчий орган і заявники будуть намагатися вирішити ситуацію, в якій є конкуруючі заявки на пропускну здатність інфраструктури;
* f) «рамкова угода» означає загальну угоду, юридично обов’язкову в рамках публічного або приватного права, що встановлює права та обов’язки заявника і менеджера інфраструктури чи розподільчого органу, стосовно пропускної здатності інфраструктури, яка повинна бути розподілена, та стягнення зборів за період, який перевищує період за робочим розкладом;
* g) «пропускна здатність інфраструктури» означає можливість складання графіку маршрутів потягів стосовно компоненту інфраструктури протягом певного періоду
* h) «менеджер інфраструктури» (МІ) означає будь-який орган або підприємство, яке власне відповідає за спорудження та підтримання залізничної інфраструктури в належному стані. Сюди можна також включити управління системами контролю та безпеки інфраструктури. Функції менеджера інфраструктури у мережі або частині мережі можуть бути розподілені між різними органами чи підприємствами;
* «мережа» означає всю залізничну інфраструктуру, якою володіє та/або управляє менеджер інфраструктури;
* j) «порядок користування залізницею» означає детальний виклад основних правил, строків, процедур і критеріїв стосовно тарифних схем та схем розподілення пропускної здатності. Сюди можна також включити таку інформацію, яка необхідна для створення умов для подання заявки на пропускну здатність інфраструктури;
* k) «залізничне підприємство» означає будь-яке державне або приватне підприємство, ліцензоване згідно відповідного законодавства Співтовариства, основна діяльність якого полягає у наданні послуг з перевезення вантажів та/або пасажирів залізницею за умови забезпечення тяги самим підприємством,; це включає охоплює також підприємства, які локомотиви забезпечують лише тягу;
* l) «маршрут потягу» означає пропускну здатність інфраструктури, необхідну для руху потягу від одного пункту до іншого за певний часовий проміжок;
* m) «робочий розклад» означає дані, що визначають усі заплановані рухи потягів та рухомого складу, які відбудуться на відповідній інфраструктурі протягом періоду його дії
* сертифікат безпеки означає сертифікат, який видається заявнику Національною транспортною адміністрацією (Директива 2004/94/ЄС: «ЗХ метою отримання доступу до сертифікованої залізничної інфраструктури залізничне підприємство повинно мати сертифікат безпеки. Цей сертифікат може охоплювати всю залізничну мережу держави-члена або лише її визначену частину»).

**Основні положення**

Ця Директива застосовується для використання залізничної інфраструктури для вітчизняних або міжнародних залізничних сполучень.

Зі сфери її застосування виключено наступне

- одиночні місцеві чи регіональні мережі для перевезення пасажирів залізничною інфраструктурою та мережі, призначені лише для здійснення міських чи приміських пасажирських перевезень;

- приватну залізничну інфраструктуру, яка використовується лише власником для власних вантажних перевезень

- човникові перевезення для автомобілів по Євротуннелю

- залізничні перевезення, які виконуються транзитом через Співтовариство.

Менеджери інфраструктури повинні оприлюднювати порядок користування інфраструктурою, який містить наступну інформацію:

* характер інфраструктури, яка є доступною для залізничних підприємств і умови доступу до неї
* принципи стягнення оплати, зокрема ймовірні тарифи на наступні п’ять років
* принципи та критерії для розподілення пропускної здатності (характеристики, обмеження, процедури та терміни).

**Тарифи на інфраструктуру**

Тарифи встановлюються і оплата збирається незалежним органом зі стягнення платежів, як правило менеджером інфраструктури, за умови, що *він не залежить від залізничних підприємств*.

Директива визначає мінімальний пакет доступу і обов’язковий доступ до послуг, на які мають право залізничні підприємства. У свою чергу залізничні підприємства зобов’язані надавати певні обов’язкові послуги, до яких можуть бути додані додаткові та допоміжні послуги, які зазначено у додатку.

Директива визначає принципи стягнення платежів: платежі повинні сплачуватися менеджерам інфраструктури і використовуватися для фінансування їх діяльності. Загалом тариф на використання залізничної інфраструктури дорівнює витратам, які є прямим наслідком експлуатації потягів. Інфраструктурний тариф може включати суму, яка відображає нестачу пропускної здатності. Інфраструктурний тариф може бути відкорегований для врахування вартості впливу на довкілля під час експлуатації потягів.

За рахунок виключень з цих правил тарифікації директива дозволяє менеджерам інфраструктури вводити підвищені ставки, якщо ринок може це дозволити, на основі ефективних, прозорих і недискримінаційних принципів, гарантуючи при цьому ефективну конкурентоздатність, особливо у міжнародних вантажних залізничних перевезеннях. За певних умов, залізничні підприємства можуть отримати знижки на тарифи.

Директива також містить положення щодо:

* компенсаційних схем для несплачених витрат платежів за забруднення навколишнього середовища, аварії та інфраструктуру
* схеми ефективної експлуатації
* тарифів за резервування пропускної здатності (за пропускну здатність зарезервовану, але не використану).

**Розподілення пропускної здатності інфраструктури**

Право на використання залізничної інфраструктури надається відповідним менеджером інфраструктури. Менеджер інфраструктури розподіляє також наявну пропускну здатність, яка, якщо вона надана заявнику, не може бути передана ним іншому підприємству.

*Права і обов’язки менеджера інфраструктури та уповноважених заявників визначаються у контракті*. Якщо заявник має намір використати певну пропускну здатність інфраструктури для виконання міжнародних пасажирських перевезень, регуляторні органи забезпечують інформування всіх органів, яких це стосується.

Пропускна здатність розподіляється незалежним органом, яким може бути менеджер інфраструктури, *за умови, що він цілком незалежний від залізничних підприємств.*

Для забезпечення тісної співпраці директива, серед іншого, передбачає створення організації для координації, на міжнародному рівні, розподілення пропускної здатності на різних мережах. Це може включати встановлення міжнародних маршрутів для потягів.

*Залізничне підприємство та менеджер інфраструктури можуть укласти рамкову угоду, яка не виключає використання інфраструктури іншими залізничними підприємствами і може змінюватися.* Угода не повинна детально визначати маршрут руху потягу, проте має задовольняти законні комерційні потреби заявника. Загалом, рамкова угода діє протягом п’ятирічного періоду і може подовжуватися на період, який дорівнює її початковій тривалості. Проте у випадку перевезень, для яких використовується спеціалізована інфраструктура, рамкова угода може укладатися на період в 15 років і може подовжуватися лише у виняткових випадках.

Директива визначає графік виконання процесу розподілення пропускної здатності та описує, як залізничні підприємства повинні подавати заявки на використання інфраструктури.

Менеджери інфраструктури повинні робити все можливе для задоволення всіх запитів на пропускну здатність та забезпечення найкращим чином, наскільки це можливо, всіх вимог. За винятком особливих ситуацій (спеціальні рамкові угоди, нестача пропускної здатності або спеціалізована інфраструктура), жодному перевезенню чи підприємству не повинен надаватися пріоритет у рамках процесу складання графіку та координації.

*Менеджери інфраструктури, які не можуть задовольнити всі запити на пропускну здатність, повинні оголосити про перевантаження відповідної ділянки. Тоді вони повинні виконати аналіз пропускної здатності для визначення обмежень пропускної здатності та запропонувати альтернативи.*

Протягом шести місяців після завершення аналізу пропускної здатності менеджер інфраструктури повинен розробити план оптимізації пропускної здатності.

Менеджери інфраструктури визначають умови використання маршрутів потягів. У випадку перевантаженої інфраструктури менеджер інфраструктури може вимагати відмови від будь-якого маршруту руху який протягом щонайменше місяця використовувався менше, ніж визначено граничною квотою, яку записано у Порядку користування залізницею.

Директива передбачає варіант апеляційної процедури у випадку будь-якої незгоди з розподіленням пропускної здатності.

**Регуляторні органи**

Держави-члени мають заснувати регуляторний орган, який має бути незалежним від менеджерів інфраструктури, залізничних підприємств або будь-яких інших органів, залучених до підписання контракту на надання громадських перевезень. *Будь-яке підприємство, яке вважає, що до нього поставилися несправедливо або дискримінаційно, може звернутися з заявою до цього органу*. Від регуляторного органу вимагається виправити ситуаціє на підставі інформації, яку він може отримати від залучених сторін. Його рішення повинно підлягати судовому розгляду у випадку запиту зі сторони зацікавлених сторін.

**Супутні законодавчі документи**

* Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991р. про розвиток залізниць Співтовариства
* Директива 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004р. "Про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки"
* Директива 2008/57/ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008р. про експлуатаційну сумісність залізничної системи у межах Співтовариства (текст є актуальним для ЄЕП). Ця Директива визначає положення щодо видачі дозволів на експлуатації залізничних транспортних засобів.
* Комюніке Комісії від 17 вересня 2010р. стосовно розвитку єдиного європейського залізничного простору [COM (2010) 474 final – в бюлетені не опубліковано].

# 2 Розробка плану стратегії та імплементації

Угода про асоціацію передбачає, що положення Директиви 2001/14/ЄС мають бути впроваджені протягом 8 років з дати набрання чинності Угодою (тобто до 1 листопада 2022р.).

Кабінетом Міністрів України прийнято розпорядження від 26 листопада 2014 року № 1148-р «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту», яким затверджено План імплементації Директиви 2001/14/ЄС до 2019р. Пропонується внести уточнення у цей план, оскільки для функціонування реформованого залізничного ринку в Україні необхідна імплементації інших Директив.

План підтримки імплементації має бути наступним:

* Прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт»
* Затвердження Кабінетом Міністрів України Статуту залізничного транспорту та корпоратизації Укрзалізниці (УЗ інфраструктура та УЗ перевезення або інше, але з впровадженням принципів, визначених Директивою 91/440/ЄС про розвиток залізниць Співтовариства)
* Підготовка менеджером інфраструктури (УЗ інфраструктура або інше) порядку користування залізницею та його подальша публікація (характеристика інфраструктури, яка може бути надана залізничним підприємствам та умови доступу до неї, принципи тарифікації, зокрема ймовірні тарифи на наступні п’ять років; принципи та критерії для розподілення пропускної здатності (характеристики, обмеження, процедури та терміни)
* Розробка типової форми контракту між менеджером інфраструктури та залізничними підприємствами (перевізниками)
* Створення, відповідно до закону, незалежного регуляторного органу (перелік регуляторних залізничних установ у державах-членах ЄС можна знайти за посиланням: <http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/regulatory_bodies_en.htm> )
* Проведення аналізу витрат на інфраструктуру залізничного транспорту
* Розроблення методики розрахунку плати за послуги інфраструктури залізничного транспорту
* Розроблення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про Порядок справедливого та рівноправного доступу до інфраструктури залізничного транспорту» у відповідності до вимог Додатку 1 до Директиви та визначання методології встановлення тарифів за послуги інфраструктури.

# 3 Установи та відповідні сторони

До процесу умплементації Директиви 91/440/ЄЕС мають бути залучені:

* Верховна Рада України (щодо прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт» та «Про національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту» ).
* Кабінет Міністрів України (головним чином стосовно підзаконних актів).
* Міністерство інфраструктури (в якості основного компетентного органу для імплементації та підготовки наказів).
* Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту (яка уповноважена на законодавчому рівні виступати арбітражним органом, якщо перевізник вважає, що він піддався дискримінації або до нього поставилися несправедливо при наданні доступу до інфраструктури)
* Міністерство фінансів (щодо забезпечення фінансування умов контракту з менеджером інфраструктури, виділення субвенцій місцевим органам влади для приміських перевезень та контракти для виконання громадських перевезень).
* Менеджер інфраструктури (УЗ інфраструктура або інше)
* Залізничні підприємства (УЗ перевезення та інші залізниці, приватні або державні перевізники)
* Державна служба України з безпеки на транспорті (для надання ліцензій безпеки менеджеру інфраструктури та перевізникам)
* Антимонопольний комітет ( щодо контролю за конкурентною політикою)
* Українське судочинство (для вирішення спірних питань)
* Практика правової діяльності Європейського суду (в якості керівництва щодо інтерпретації Директиви).

***4 Технічні питання***

За умови прийняття нового закону України «Про залізничний транспорт» та корпоратизації Укрзалізниці (100% державна власність), імплементація Директиви 2001/14/ЄС вимагатиме вивчення різних прикладів підходів держав-членів ЄС в частині формування плати за доступ до інфраструктури (приклад можна знайти на <http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/infrastructures/doc/railcalc_presentation_orr.pdf>

Підготовці документів з порядку користування залізницею, якими визначається пропускна здатність інфраструктури, стануть в нагоді Стратегічний бізнес-план залізничної мережі та Стратегії використання маршрутів, а також вивчення пропускної здатності існуючої інфраструктури для вантажного та пасажирського руху. Вони також забезпечать попередню інформацію для системи організації доступу та тарифів.

Крім того, новим для українських залізничних підприємств відповідно до вимог директиви є отримання сертифікату на відповідність вимогам безпеки. Сертифікат на відповідність вимогам безпеки видається органом державної влади (це може бути Укртрансбезпека), відповідно до вимог Директиви 2004/49/ЄС (Директива з питань безпеки) та 2008/57/ЄС (Директива про експлуатаційну сумісність), перенесених в українське законодавство.

Необхідно також переглянути існуючий реєстр залізничної інфраструктури та рухомого складу, з точки зору приведення цих документів у відповідність до вимог ЄС, визначених статтями 35 (Реєстр інфраструктури) та 33 (Реєстр транспортних засобів) Розділу VIII Директиви про експлуатаційну сумісність.

***5 Регулювання та контроль виконання***

Міністерство інфраструктури є головним компетентним органом щодо імплементації Директиви 2001/14/ЄС.

Взяти участь в імплементації може до 6 суб’єктів, а саме:

1. Доступ до колії: хто надаватиме доступ до залізничної колії (МІ, МІУ, інше?)
2. Встановлення тарифів: МІУ, новий орган у сфері залізничного транспорту, МІ (який в будь-якому випадку повинен встановлювати запропоновану вартість доступу), інше?
3. Розподілення пропускної здатності: МІУ або МІ?
4. Регулювання конкуренції: Національна комісія регулювання транспорту (уповноважена на законодавчому рівні), Антимонопольний комітет, обидві установи або орган у сфері залізничного транспорту?

*Оскільки є різноманітні можливості, які використовуються сьогодні в державах-членах, приклади організації в усіх держава-членах та Росії подано у Додатку 1.*

1. Контроль безпеки - Державна служба з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), відповідає за видачу та анулювання сертифікатів безпеки, здійснює загальний контроль функціонування системи управління безпекою руху на залізничному транспорті.
2. Регуляторний орган має ключове значення для належної імплементації цієї директиви та контролю за її виконанням. Він має бути незалежним від будь-якого менеджера інфраструктури, органу, який відповідає за отримання оплати або розподілення пропускної здатності або заявник. Він повинен бути незалежним за своєю організацією, правовою структурою, фінансуванням та процесом прийняття рішення. Рішення, прийняті таким регуляторним органом, можуть бути предметом судового розгляду.

Це, безумовно, є новим для функціонування залізничного ринку в Україні.

Регуляторний орган повинен бути арбітражним органом стосовно рішень, прийнятих менеджером інфраструктури або залізничним підприємством, у контексті дискримінаційних умов доступу.

Будь-яка зацікавлена сторона або заявник можуть подати скаргу до регуляторного органу, якщо вони вважають, що ставлення до них було несправедливим, дискримінаційним або вони постраждали у будь-який інший спосіб. Регуляторний орган

має гарантувати, що тарифи, встановлені менеджером інфраструктури, є недискримінаційними. Він повинен здійснювати нагляд за будь-якими переговорами між заявником та менеджером інфраструктури стосовно рівня тарифів та втручатися, у разі необхідності.

Регуляторний орган повинен спостерігати за конкуренцією на ринку залізничних послуг. У своїй контролюючій функції він повинен приймати рішення на підстав скарг або з власної ініціатив стосовно відповідних заходів для корегування небажаних процесів.

Цей орган повинен мати право вимагати від менеджера інфраструктури, заявників будь-якої іншої третьої сторони, які беруть участь у процесі у межах відповідної держави-члена відповідної інформації, яка має надаватися без необґрунтованої затримки.

# 6 Пріоритети і терміни

За умови прийняття нового Закону України «Про залізничний транспорт», яким реалізовано принцип відокремлення управління інфраструктурою та перевезень, для імплементації Директиви треба наступне:

* Створити робочу групу, бажано разом з тією, яка займається імплементацією директив з безпеки та експлуатаційної сумісності (УЗ, МІУ, технічна допомога ЄС, Мінфін, Укртрансбезпека, Антимонопольний комітет) – 2016
* Підготувати (*рекомендовано*) Стратегічний бізнес-план залізничної мережі та Стратегії використання маршрутів, а також вивчення пропускної здатності існуючої інфраструктури для вантажного та пасажирського руху (МІУ, УЗ, виробники, клієнти) – 2016-2017
* Виконати аналіз витрат на технічне утримання/ оновлення інфраструктури для визначення оплати за користування нею – 2017-2018
* Розробити методику плати за користування інфраструктурою залізничного транспорту загального користування та визначити тарифи – 2019
* *Підготувати* (бажано) на основі Стратегічного бізнес-плану залізничної мережі та Стратегій маршрутів, порядки користування залізницею для визначення пропускної здатності інфраструктури, а також організаційних схем доступу та тарифів (менеджер інфраструктури) – 2019
* Переглянути існуючий реєстр залізничної інфраструктури та рухомого складу, з точки зору приведення цих документів у відповідність до вимог ЄС, визначених статтями 35 (Реєстр інфраструктури) та 33 (Реєстр транспортних засобів) Розділу VIII Директиви про експлуатаційну сумісність (МІУ) – початок 2017 – завершення 2022р. (див. Дорожні карти для директив з безпеки на залізниці та експлуатаційної сумісності)
* Закріпити за кожним транспортним засобом, який вже експлуатується або вводиться в експлуатацію, ідентифікаційний код, сумісний з кодом ЄС. Після цього транспортні засоби повинні бути включені до національного реєстру транспортних засобів – 2017 – 2022
* Створити або уповноважити регуляторний орган з нагляду за недискримінаційним доступом до інфраструктури для всіх залізничних підприємств – 2019
* Виконати аналіз потреб у навчанні для персоналу регуляторного органу, а також залученого персоналу МІУ та провести навчання – 2019
* Встановити максимальні тарифи для пасажирських перевезень – 2019
* *Оприлюднити* порядок користування залізницею, яким визначається пропускна здатність інфраструктури, а також організаційні схеми та тарифи (менеджер інфраструктури) – 2020р.
* Запустити процес та проінформувати Координаційну раду УА – 2020р.

# 7 Фінансово-економічні питання

Система стягнення плати за доступ до інфраструктури залізничного транспорту є найбільш складним з елементів доступу третіх осіб до інфраструктури.

Тарифи на інфраструктуру повинні бути безпосередньо пов’язані з витратами на обслуговування потягів, у протилежному випадку, залізничний ринок не зможе сприйняти такі високі тарифи, а високий рівень тарифів на інфраструктуру може завадити виходу на ринок нових учасників (тобто буде порушено конкуренцію).

В ідеалі принципи стягнення оплати за доступ до інфраструктури, які застосовуються до залізничного та автомобільного транспорту, повинні поєднуватися, щоб запровадити основу для реальних єдиних правил діяльності різних видів транспорту; такі єдині правила гри дозволять зробити українську транспортну систему (і систему ЄС) більш сталою та ефективною і забезпечити максимальну конкурентність залізничного середовища.

Впровадження Директиви вимагає також прямих адміністративних витрат для належного функціонування регуляторного органу та навчання (це може бути уповноважена Національна комісія регулювання транспорту або орган залізничного транспорту).

Директива визначає, що держави-члени встановлюють умови, включаючи, у разі можливості, авансові платежі, для забезпечення щонайменше балансу у фінансових документах менеджера інфраструктури, за нормальних умов ведення бізнесу та обґрунтований період часу, між доходом від тарифів за користування інфраструктурою, додаткових надходжень від іншої комерційної діяльності та державним фінансуванням, з однієї сторони, та витратами на інфраструктуру, з іншої.

Таким чином, у разі фінансового та організаційного відокремлення менеджера інфраструктури від залізничних підприємств (УЗ інфраструктура) та історичного «перевізника» (УЗ перевезення) може знадобитись, як засвідчує світовий досвід, додаткове фінансування інфраструктури залізничного транспорту за рахунок бюджетних асигнувань.

# 8 Узагальнення основних питань

Впровадження першого залізничного пакету є значною зміною в управлінні залізницями. Це було важко у всіх державах-членах, і ймовірно, це буде складно в Україні.

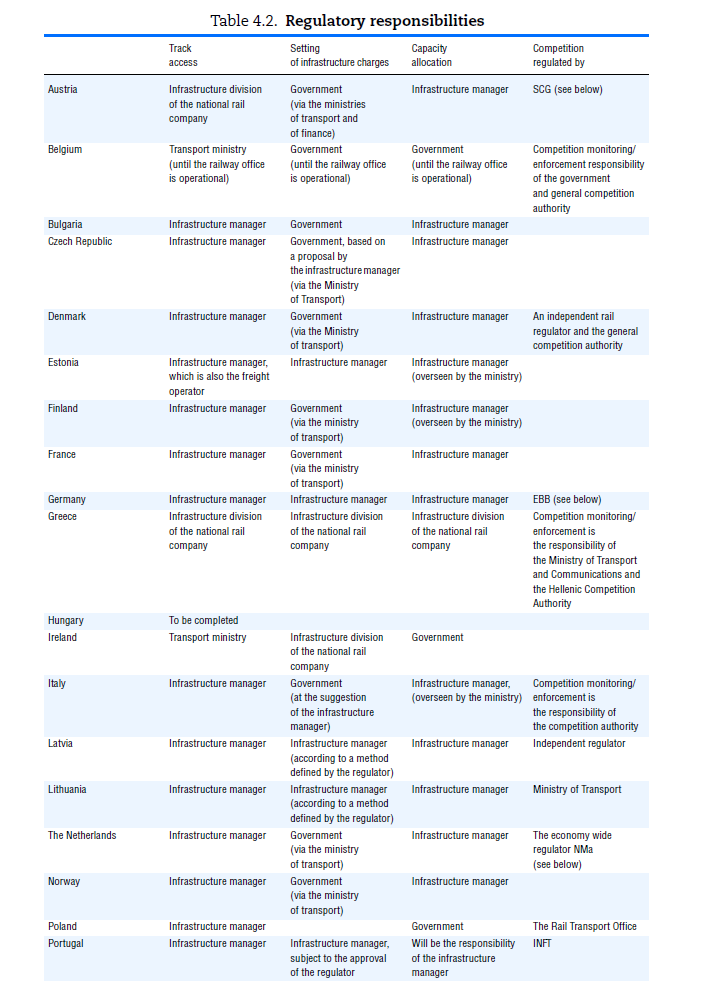
Залізничні підприємства мають право на недискримінаційній основі (тобто стосовно історичного перевізника, УЗ перевезення) отримати платний доступ до інфраструктури, якою управляє УЗ інфраструктура, за умови, що вони відповідають критеріям безпеки, визначеним у Директиві про безпеку на залізниці.

Ефективний менеджмент та справедливе і недискримінаційне використання інфраструктури залізничного транспорту вимагає заснування регуляторного органу, який би здійснював нагляд за застосуванням норм Директиви 2001/14/ЄС та діяв як апеляційний орган стосовно скарг залізничних підприємств (не заперечуючи можливість судового перегляду).

Цей регуляторний орган має бути незалежним від будь-якої компанії, що здійснює управління об'єктами інфраструктури, так само як і від органу, що відповідає за виділення пропускної здатності або стягнення плати, а також від заявника. Регуляторний орган повинен забезпечити, щоб плата за доступ до об'єктів інфраструктури не була дискримінаційною, розраховувалася у справедливий, прозорий та послідовний спосіб, та гарантувати достатню прозорість для залізничних підприємств; а тарифи на доступ повинні включати витрати на природоохоронні заходи та розвиток інфраструктури.

Незалежність менеджерів інфраструктури та гарантовані повноваження та ресурси для регуляторного органу є передумовами для задовільної тарифікації доступу до колії.

# Додаток 1. Відповідальні регуляторні органи в державах ЄС та Російській Федерації



1. () Регламент Ради (ЄЕС) № 1191/69 від 26 червня 1969 щодо дії держав-членів стосовно невід’ємних зобов’язань стосовно концепції державних послуг при перевезеннях залізницею, автотранспортом, внутрішніми водними шляхами (ОВ L 156, 28.6.1969, С. 1). Регламент з останніми змінами внесеними Регламентом (ЄС) № 1893/91 (ОВ L 169, 29.6.1991, С. 1). [↑](#footnote-ref-1)