

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

- **V**      ► **M2** ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
от 26 февруари 2001 година  
относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на  
такси за ползване на железопътната инфраструктура ◀  
(ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29)

Изменена с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <b><u>M1</u></b>	Решение 2002/844/ЕО на Комисията от 23 октомври 2002 година	L 289	30	26.10.2002
► <b><u>M2</u></b>	Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година	L 220	16	21.6.2004
► <b><u>M3</u></b>	Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година	L 315	44	3.12.2007

▼ B▼ M2**ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ  
И НА СЪВЕТА****от 26 февруари 2001 година****относно разпределянето на капацитета на железопътната  
инфраструктура и събирането на такси за ползване на  
железопътната инфраструктура**▼ B

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>(1)</sup>,като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>(2)</sup>,като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(3)</sup>,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора <sup>(4)</sup>, предвид съвместния проект, одобрен на 22 ноември 2000 г. от Помирителния комитет,

като имат предвид, че:

- (1) По-голямата интегрираност на железопътния сектор на Общността е важен елемент на завършване изграждането на вътрешния пазар и постигане на устойчива мобилност.
- (2) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността <sup>(5)</sup> предоставя за железопътните предприятия и международните групировки от железопътни предприятия определени права на достъп в международния железопътен транспорт; тези права означават, че железопътната инфраструктура може да се използва от голям брой потребители.
- (3) Директива 95/19/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 година относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура <sup>(6)</sup> създаде широка рамка за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура.
- (4) Горепосочените директиви не предотвратиха едно значително разнообразие в структурата и равнището на таксите за ползване на железопътната инфраструктура и на формата и продължителността на процеса на разпределяне на капацитета.
- (5) С оглед обезпечаване на прозрачност и недискриминационен достъп до железопътната мрежа за всички железопътни предприятия, цялата необходима информация за използването на

<sup>(1)</sup> ОВ С 321, 20.10.1998 г., стр. 10, и  
ОВ С 116 Е, 26.4.2000 г., стр. 40.

<sup>(2)</sup> ОВ С 209, 22.7.1999 г., стр. 22.

<sup>(3)</sup> ОВ С 57, 29.2.2000 г., стр. 40.

<sup>(4)</sup> Становище на Европейския парламент от 10 март 1999 г. (ОВ С 175, 21.6.1999 г., стр. 120), потвърдено на 27 октомври 1999 г. (ОВ С 154, 5.6.2000 г., стр. 22), Обща позиция на Съвета от 28 март 2000 г. (ОВ С 178, 27.6.2000 г., стр. 28) и Решение на Европейския парламент от 5 юли 2000 г. (все още не публикувано в *Официален вестник*). Решение на Европейския парламент от 1 февруари 2001 г. и Решение на Съвета от 20 декември 2000 г.

<sup>(5)</sup> ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (виж ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1).

<sup>(6)</sup> ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 75.

**▼B**

правата на достъп следва да се публикува в един референтен документ за мрежата.

- (6) Подходящи схеми за разпределяне на капацитета, съчетани с конкурентоспособни оператори, ще доведат до по-добър баланс между различните видове транспорт.
- (7) Насърчаването на оптималното ползване на железопътната мрежа ще доведе до намаляване на разходите за транспорт на обществото.
- (8) Един ефективен сектор на товарни превози, и специално на трансграничните такива, изисква действия за отваряне на пазара.
- (9) Държавите-членки следва да могат да разрешат директен достъп на потребителите на железопътни услуги до процеса на разпределяне на капацитета.
- (10) Съживяването на европейските железници посредством предоставянето на разширен достъп за международен превоз на товари по Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози изисква лоялна конкуренция между двата вида транспорт — автомобилния и железопътния, особено като се отчетат по подходящ начин различните външни ефекти; подходящи схеми за определяне таксите за ползването на железопътната инфраструктура, съчетани с подходящи схеми за определяне таксите за ползване на другите транспортни инфраструктури ще доведат до един оптимален баланс на различните видове транспорт.
- (11) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволят равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да се стремят да задоволят, доколкото е възможно, нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин.
- (12) В установената от държавите-членки рамка схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет би следвало да насърчават управителите на железопътната инфраструктура да оптимизират използването на своята инфраструктура.
- (13) Железопътните предприятия би следвало да получават ясни и постоянни сигнали от схемите за разпределяне на капацитета, които да ги водят към вземането на рационални решения.
- (14) С оглед съобразяване с нуждите на потребителите или потенциалните потребители на железопътна инфраструктура за планиране на тяхната дейност, както и с нуждите на клиентите и вложителите, е важно управителите на инфраструктура да гарантират разпределянето на капацитета на инфраструктурата да става по начин, отразяващ необходимостта от поддържане и издигане равнището на надеждност на услугите.
- (15) Желателно е железопътните предприятия и управителят на инфраструктура да разполагат със стимули за минимизиране на прекъсванията и за подобряване работата на мрежата.
- (16) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета следва да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.
- (17) Важно е да се съобразят бизнес-изискванията както на кандидатите, така и на управителя на инфраструктурата.
- (18) Важно е да се максимизира наличната за управителя на инфраструктурата гъвкавост по отношение разпределянето на капацитета на инфраструктурата, но това следва да се

**▼B**

съчетава с удовлетворяване разумните изисквания на кандидатите.

- (19) Процесът на разпределяне на капацитета следва да предпазва от налагането на неоправдани ограничения на желанията на други предприятия, притежаващи или възнамеряващи да придобият права за използване на инфраструктурата за развитие на своята дейност.
- (20) Желателно е да се предостави известна степен на гъвкавост на управителите на инфраструктура с оглед постигане по-ефективно използване на инфраструктурната мрежа.
- (21) Възможно е да се наложи схемите за таксуване и разпределяне на капацитета да се съобразят с факта, че различните компоненти на железопътната инфраструктурна мрежа може да са проектирани, като са съобразени с различни основни потребители.
- (22) Изискванията за пътническите услуги може често да са в конфликт с изискванията за товарните превози; изискванията за пътнически услуги могат да доведат до мрежа, изграждането и поддръжката на която са много по-скъпи, отколкото на такава, предназначена единствено за товарни превози; увеличаващата се разлика в скоростите между пътническия и товарния подвижни състави може да доведе до изостряне на конфликта между тези два вида превози.
- (23) Различните потребители и видове потребители често ще имат различно въздействие върху капацитета на инфраструктурата и нуждите на различните услуги следва да се балансират правилно.
- (24) Услугите, които се извършват по договори с държавни органи, може да се нуждаят от специални правила, за да се запази атрактивността им за потребителите.
- (25) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета следва да отчитат ефектите на повишаващото се насищане на капацитета на инфраструктурата и в края на краищата на недостиг на капацитет.
- (26) Различните времеви рамки за планирането на видовете превози означават, че е желателно да се осигури удовлетворяването на заявки за използване на инфраструктурен капацитет, които са направени след приключване процеса на изготвяне на разписание.
- (27) Използването на информационни технологии може да повиши скоростта и способността да се отговори на потребностите на процеса на изготвяне на разписание, а също и да дадат по-добри възможности на кандидатите да наддават за инфраструктурен капацитет, както и да повиши възможността за определяне на влакови маршрути, пресичащи мрежи на повече от един управител на инфраструктура.
- (28) Желателно е, с оглед осигуряване оптимални резултати за железопътните предприятия, да се изиска проверка на използването на капацитета на инфраструктурата, когато е необходима координация на заявките за удовлетворяване нуждите на потребителите.
- (29) Желателно е, предвид монополната позиция на управителя на инфраструктурата, да се изисква преглед на наличния инфраструктурен капацитет, както и на методите за повишаването му, когато процесът на разпределяне на капацитета не е в състояние да удовлетвори нуждите на потребителите.
- (30) Липсата на информация за заявките на другите железопътни предприятия, както и за ограниченията вътре в системата, могат да затруднят железопътните предприятия, когато те

**▼B**

се стремят да оптимизират своите заявки за инфраструктурен капацитет.

- (31) Важно е осигуряването на по-добро координиране на схемите за разпределяне с оглед обезпечаване по-голяма атрактивност на железниците за превози, ползващи мрежи на повече от един управител на инфраструктура, по-специално за международни превози.
- (32) Важно е да се сведе до минимум нарушаването на конкуренцията, което може да възникне или между различни железопътни инфраструктури, или между различни видове транспорт, вследствие на съществени различия в принципите на таксуване.
- (33) Желателно е да се определят онези компоненти на инфраструктурното обслужване, които са от първостепенно значение, за да се даде възможност на един оператор да предоставя услуги и които следва да се предоставят срещу минимални такси за достъп.
- (34) Инвестирането в железопътна инфраструктура е желателно и схемите за определяне таксите за ползването на инфраструктурата следва да осигуряват стимули за управителя на инфраструктурата да извършват необходимите инвестиции там, където те са икономически атрактивни.
- (35) Всяка схема за таксуване изпраща икономически сигнали на потребителите. Важно е тези сигнали към железопътните предприятия да бъдат последователни и да ги водят към вземане на рационални решения.
- (36) Управителите на инфраструктурата следва да направят инвентаризация и оценка на активите си и да дефинират ясно факторите, свързани с разходите при оперирането на инфраструктурата, за да се създаде възможност за установяване на подходящи и справедливи равнища на таксите за инфраструктурата.
- (37) Желателно е да се осигури отчитането на външните разходи, когато се взимат решения, отнасящи се до транспорта.
- (38) Важно е да се гарантира, че таксите за международни превози са такива, че да позволяват железницата да задоволи нуждите на пазара; следователно определянето на таксите за ползването на инфраструктурата следва да отговаря на разходите, възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга.
- (39) Общото равнище на възстановяване на разходите посредством таксите за ползване на инфраструктурата влияе върху необходимата степен на участие на правителството; държавите-членки могат да изискват различно равнище на възстановяване на разходите като цяло посредством таксите, включително надбавки или процент печалба, които пазарът може да понесе, балансирайки възстановяването на разходите с конкурентноспособността на железопътните товарни превози спрямо другите видове транспорт. Така или иначе, желателно е всяка една схема за събиране на такси за ползване на инфраструктурата да позволява използването на железопътната мрежа за извършването на превоза, което да може да изплати поне допълнителните разходи, които той налага.
- (40) Една железопътна инфраструктура представлява естествен монопол. Поради това е необходимо да се осигурят стимули за управителите на инфраструктурата, за да намаляват разходите си и да управляват ефективно инфраструктурите си.

## ▼B

- (41) Необходимо е да се отчете фактът, че в продължение на много години равнището на инвестициите в инфраструктурата и технологиите не е позволявало да се създадат условия за истинско развитие на железопътния транспорт. Поради това е препоръчително, на фона на всичко това, да се извърши необходимата модернизация, по-специално в контекста на изграждането на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, като се използват, *inter alia*, наличните инструменти на Общността, без да се потъпкват вече установените приоритети.
- (42) Отстъпките, които се разрешават за железопътните предприятия, следва да са свързани с действително постигнатите икономии на административни разходи; отстъпките могат да се ползват, също така, за стимулиране ефективното използване на инфраструктурата.
- (43) Желателно е да се осигурят стимули за железопътните предприятия и за управителите на инфраструктурата за свеждане до минимум на прекъсванията на мрежата.
- (44) Разпределянето на капацитета е свързано с разход за управителя на инфраструктурата, покриването на който следва да се изиска.
- (45) Необходими са мерки, за да се гарантира, че от всички железопътни предприятия, лицензирани в съответствие със законодателството на Общността, се изисква да притежават подходящ сертификат за безопасност, преди да оперират на територията на някоя държава-членка; издаването на сертификати за безопасност следва да се извършва в съответствие със законодателството на Общността.
- (46) Ефективното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура изискват създаването на регулиращ орган, който осъществява надзор по прилагането на тези общностни правила и действа като апелативен орган, независимо от възможността за съдебен контрол.
- (47) Необходими са специални мерки, за да се отчете специфичното геополитическо и географско положение на някои държави-членки, както и специфичната организация на железопътния сектор в различните държави-членки, като при това се осигурява целостта на вътрешния пазар.
- (48) Мерките, които са необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>(1)</sup>.
- (49) В съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, заложи в член 5 от Договора, целите на тази директива и по-специално координирането на мерките в държавите-членки за уреждане на разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и на събирането на такси за използването ѝ, както и за сертифицирането за безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки предвид необходимостта от осигуряване на справедливи и недискриминационни условия за достъп до инфраструктурата, както и от необходимостта от съобразяване с очевидно международните измерения по отношение функционирането на съществени елементи от железопътните мрежи, и поради това, предвид необходимостта от координирани транснационални действия, могат да бъдат осъществени по-добре от Общността. Настоящата

<sup>(1)</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

**▼B**

директива не излиза извън рамките на необходимото за постигането на тези цели.

- (50) Регламент (ЕИО) № 2830/77 на Съвета от 12 декември 1977 година относно необходимите мерки за постигане на сравнимост между счетоводните системи и годишните счетоводни отчети на железопътните предприятия<sup>(1)</sup>, Регламент (ЕИО) № 2183/78 на Съвета от 19 септември 1978 година, определящ основните единни правила за устойчивостяване на разходите за железопътните предприятия<sup>(2)</sup>, Решение 82/529/ЕИО на Съвета от 19 юли 1982 година относно определянето на цените при международен железопътен превоз на стоки<sup>(3)</sup>, Решение 83/418/ЕИО на Съвета от 25 юли 1983 година относно търговската независимост на железниците при управлението на извършваните от тях международни превози на пътници и товари<sup>(4)</sup>, и Директива 95/19/ЕО се заменят с настоящата директива и поради това се отменят,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

## ГЛАВА I

## УВОДНИ РАЗПОРЕДБИ

*Член 1***Обхват**

1. Настоящата директива се отнася до принципите и процедурите, които се прилагат по отношение определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура.

Държавите-членки осигуряват схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета да следват принципите, определени в настоящата директива, като по този начин се дава възможност на управителя на инфраструктурата да оперира на пазара и да обезпечават оптимално ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет.

2. Настоящата директива се прилага за използването на железопътната инфраструктура за вътрешни и международни железопътни услуги.

3. Държавите-членки могат да изключат от обхвата на настоящата директива:

- а) самостоятелни местни и регионални железопътни мрежи за пътнически услуги по железопътна инфраструктура;
- б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни пътнически услуги;
- в) регионални мрежи, които се използват за извършването на регионални услуги за превоз на товари от едно железопътно предприятие, което е извън обхвата на Директива 91/440/ЕИО, докато друг кандидат не поиска капацитет по тази мрежа;

<sup>(1)</sup> ОВ L 334, 24.12.1977 г., стр. 13. Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

<sup>(2)</sup> ОВ L 258, 21.9.1978 г., стр. 1 Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

<sup>(3)</sup> ОВ L 234, 9.8.1982 г., стр. 5. Регламент, с последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

<sup>(4)</sup> ОВ L 237, 26.8.1983 г., стр. 32. Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

**▼ В**

г) железопътна инфраструктура — частна собственост, която съществува изключително само за да се използва от собственика на инфраструктурата за извършване на негови собствени товарни превози;

**▼ МЗ**

д) транспортни дейности под формата на железопътни услуги, които се извършват транзитно през Общността.

**▼ В**

4. Транспортни операции под формата на совалкови услуги за превоз с пътни превозни средства през тунела под Ламанш се изключват от обхвата на настоящата директива.

*Член 2***Определения**

За целите на настоящата директива:

- а) „разпределяне“ означава разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура от управителя на инфраструктурата;
- б) „кандидат“ означава лицензирано железопътно предприятие и/или международна организация от железопътни предприятия, и в държави-членки, които осигуряват такава възможност, други лица и/или юридически лица, имащи за цел обществени услуги или търговски интерес при придобиването на инфраструктурен капацитет, като държавните органи, предвидени в Регламент (ЕИО) № 1191/69<sup>(1)</sup> и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, за извършване на железопътни услуги на съответните им територии;
- в) „претоварена инфраструктура“ означава участък от инфраструктурата, за който търсенето на инфраструктурен капацитет не може да бъде напълно задоволено в определени периоди, дори след координиране на отделните заявки за капацитет;
- г) „план за увеличаване на капацитета“ означава мярка или серия от мерки с календар за приложението им, които се предлагат за облекчаване на ограниченията на капацитета, водещи до обявяването на даден участък от инфраструктурата за „претоварена инфраструктура“;
- д) „координация“ означава процес, посредством който разпределящият орган и кандидатите се опитват да намерят решение в ситуации, при които има конфликтни молби за капацитета на инфраструктурата;
- е) „рамково споразумение“ означава юридически обвързващо общо споразумение на база на публичното или частното право, определящо правата и задълженията на кандидата и на управителя на инфраструктурата или разпределящия орган по отношение на капацитета на инфраструктурата, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;
- ж) „инфраструктурен капацитет“ означава възможността за планиране влаковите маршрути, заявени за един елемент от инфраструктурата за определен период;
- з) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговарящи по-специално за изграждане и поддържане

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. за действие на държавите-членки относно присъщите задължения в концепцията за обществените услуги в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1893/91 (ОВ L 169, 29.6.1991 г., стр. 1).



**▼ B**

на железопътната инфраструктура. Това може също да включва и управление на системи за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управител на инфраструктура на една мрежа или на част от мрежа могат да бъдат разпределени на различни органи или предприятия;

- и) „мрежа“ означава цялата железопътна мрежа, притежавана и/или управлявана от управител на инфраструктурата;
- й) „референтен документ за мрежата“ означава документ, в който са определени детайлно основните правила, крайните срокове, процедури и критерии, касаещи схемите за таксуване и разпределяне на капацитет. Той съдържа също такава друга информация, каквато е необходима за целите на кандидатстването за инфраструктурен капацитет;
- к) „железопътно предприятие“ означава всяко публично или частно предприятие, лицензирано в съответствие с приложимото законодателство на Общността, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен транспорт на стоки и/или пътници, с изискването предприятието да осигурява тракция; това включва и предприятия, които предоставят само тракция;
- л) „влаков маршрут“ означава необходимият инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта в определен период от време;
- м) „работно разписание“ означава данните, определящи движенията на всички влакове и подвижен състав, които ще се осъществят по съответната инфраструктура за периода, през който те са в сила;

**▼ M3**

- н) „транзит“ означава пресичане на територията на Общността, което се извършва без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Общността.

**▼ B***Член 3***Референтен документ за мрежата**

1. След като се консултира със заинтересованите страни, управителят на инфраструктурата разработва и издава референтен документ за мрежата, който може да се придобие срещу заплащане на такса, която не може да надвишава стойността на издаването на документа.
2. Референтният документ за мрежата информира за характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия. Той съдържа информация, определяща условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Съдържанието на референтния документ за мрежата е посочено в приложение I.
3. Референтният документ за мрежата се актуализира и променя, както е необходимо.
4. Референтният документ за мрежата се издава не по-малко от четири месеца преди крайния срок за заявки за инфраструктурен капацитет.



## ГЛАВА II

## ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ

## Член 4

## Установяване, определяне и събиране на такси

1. Държавите-членки установяват рамка на таксите, като при това се съобразяват с независимостта на управлението, посочена в член 4 от Директива 91/440/ЕИО.

Спазвайки споменатото условие за независимост на управлението, държавите-членки установяват специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на управителя на инфраструктурата. Определянето на таксата за използване на инфраструктурата и събирането на тази такса се извършва от управителя на инфраструктурата.

2. В случаите, когато управителят на инфраструктурата не е независим от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организация или функции за вземане на решения, функциите, описани в тази глава, с изключение на тези по събирането на такси, се изпълняват от таксуващ орган, който по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения е независим от което и да било железопътно предприятие.

3. Управителите на инфраструктури си сътрудничат за постигане на ефективно извършване на влакови услуги, пресичащи повече от една инфраструктурна мрежа. Те се стремят, по-специално, да гарантират оптимална конкурентоспособност на международните железопътни товарни превози и да осигурят ефективното използване на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози. Те могат да създадат такива съвместни организации, каквито са необходими за постигането на тези цели. Всяко сътрудничество или съвместна организация ще се подчиняват на правилата, определени в настоящата директива.

4. Освен в случаите на специфични споразумения, сключени в съответствие с член 8, параграф 2, управителите на инфраструктурата осигуряват прилаганата схема за таксуване да се основава на едни и същи принципи по цялата им мрежа.

5. Управителите на инфраструктурата гарантират, че прилагането на схемата за таксуване води до еквивалентни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия, които осъществяват услуги от еквивалентен характер в сходна част от пазара и че действително приложените такси отговарят на правилата, установени в референтния документ за мрежата.

6. Управителят на инфраструктурата или таксуващият орган спазват търговската конфиденциалност на информацията, предоставена им от кандидатите.

## Член 5

## Услуги

1. На недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет достъп, а също и на релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II. Предоставянето на услуги, посочени в приложение II, точка 2 се осигурява по недискриминационен начин и заявки от железопътни предприятия могат да бъдат отказани само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия. Ако услугите не се предлагат от един управител на инфраструктура, осигуряващият „главна инфраструктура“ полага всички разумни усилия, за да осигури предоставянето на тези услуги.

**▼B**

2. В случаите, когато управителят на инфраструктурата предлага някои от видовете услуги, описани в приложение II, точка 3 като допълнителни услуги, той ги предоставя по заявка на железопътното предприятие.

3. Железопътните предприятия може да поискат от управителя на инфраструктурата или от други доставчици други видове спомагателни услуги, изброени в приложение II, точка 4. Управителят на инфраструктурата не е задължен да предоставя тези услуги.

*Член 6***Разходи за инфраструктурата и баланси**

1. Държавите-членки определят условия, включително авансови плащания, където е необходимо, с цел осигуряване при нормални условия на работа и през един разумен период от време изравняването на баланса на управителя на инфраструктурата, като приходите от таксите за инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране от една страна, покриват разходите по инфраструктурата от друга.

Без да се засяга възможната дългосрочна цел за покриване на всички разходи по инфраструктурата от потребителя за всички видове транспорт на базата на лоялна недискриминационна конкуренция между отделните видове, в случаите, когато железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, в рамките на таксуването по членове 7 и 8, държавата-членка може да изисква управителя на инфраструктурата да изравнява счетоводния си баланс без държавно финансиране.

2. Съобразявайки се с безопасността и поддържането и подобряването на качеството на инфраструктурното обслужване, на управителите на инфраструктурата следва да се осигурят стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура, както и на равнището на таксите за достъп.

3. Държавите-членки осигуряват прилагането на разпоредбата на параграф 2 или посредством договорно споразумение между компетентен орган и управителя на инфраструктурата за период, не по-малък от три години, при държавно финансиране, или посредством предприемането на подходящи регулаторни мерки с адекватно действие.

4. В случаите на договорно споразумение, условията на договора и уговорената структура на плащанията за обезпечаване на финансиране на управителя на инфраструктурата се договарят предварително, така че да покриват целия период на действие на договора.

5. Установява се метод на разпределяне на разходите. Държавите-членки могат да изискват предварително одобряване. Този метод се актуализира от време на време в съответствие с най-добрата международна практика.

*Член 7***Принципи на таксуване**

1. Таксите за използване на железопътната инфраструктура се плащат на управителя на инфраструктурата и се използват за финансиране на дейността му.

2. Държавите-членки могат да изискват управителя на инфраструктурата да предоставя цялата необходима информация относно наложените такси. В това отношение, управителят на инфраструктурата следва да е в състояние да оправдае съответствието на всички действително фактурирани такси съобразно членове 4 до

**▼B**

12 с методологията, правилата и там, където е приложимо — с таблиците, включени в референтния документ за мрежата.

3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 или 5 или на член 8, таксите за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.

4. Таксата за инфраструктура може да включва такса, отразяваща недостига на капацитет на даден определен сегмент от инфраструктурата в периоди на претоварване.

5. Таксата за инфраструктурата може да бъде променяна, така че да отразява стойността на въздействието върху околната среда, предизвикано от оперирането на влака. Такава промяна следва се диференцира според размера на предизвиканото въздействие.

Таксуването за разходи за околната среда, което води до увеличаване на общите приходи, натрупващи се при управителя на инфраструктурата, е допустимо обаче, само когато такова таксуване се прилага на съизмеримо равнище при конкурентните видове транспорт.

При липса на съизмеримо равнище на таксуване на разходи за околна среда при конкурентните видове транспорт, такава промяна не води до каквато и да била обща промяна на приходите на управителя на инфраструктурата. Ако е въведено съизмеримо равнище на таксуване на разходи за околната среда за железопътния и за конкурентните видове транспорт и това води до генериране на допълнителен приход, държавата-членка решава как да се използва приходът.

6. С оглед избягването на нежелателни несъразмерни отклонения таксите, посочени в параграфи 3, 4 и 5, могат да бъдат усреднени върху определен разумен обхват от влакови услуги и времена. Независимо от това, относителният размер на инфраструктурните такси се свързва с разходите, произхождащи от услугите.

7. Този член не урежда доставката на услуги, цитирани в приложение II, точка 2. Без да се засяга гореспоменатото, се отчита запазването на конкурентноспособността на железопътния транспорт, когато се определят цените на посочените в приложение II, точка 2 услуги.

8. В случаите, когато услугите, изброени в приложение II, точки 3 и 4 като допълнителни и помощни услуги, се предлагат само от един доставчик, таксата за такава услуга се свързва със стойността за предоставянето ѝ, изчислена на базата на реалното равнище на използване.

9. Могат да се събират такси за използване на капацитет за целите на поддържането на инфраструктурата. Тези такси не следва да надвишават нетната загуба на приходи за управителя на инфраструктурата, предизвикана от поддържането.

*Член 8***Исключения от принципите на таксуване**

1. С оглед постигане на пълно възстановяване на причинените от управителя на инфраструктурата разходи, държавата-членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надбавки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентноспособност по-специално на международните железопътни товарни превози. Системата за таксуване отчита увеличенията на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

**▼B**

Размерът на таксите, обаче, не следва да изключва използването на инфраструктурата от пазарни сегменти, които могат да покриват поне разходите, настъпили директно вследствие извършване на железопътната услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе.

2. За отделни инвестиционни проекти за в бъдеще или за такива, които са завършени не повече от 15 години преди влизане в сила на настоящата директива, управителят на инфраструктурата може да определя или да продължава да определя по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи на такива проекти, ако те повишават ефективността и/или намаляват разходите и не може или не е било възможно да бъдат осъществени по друг начин. Такова споразумение за таксуването може да включва и споразумения за поделение на риска във връзка с новите инвестиции.

3. За предотвратяване на дискриминацията се осигурява съпоставимост на средните и маргиналните такси на всеки един управител на инфраструктура за еквивалентно ползване на инфраструктурите им, както и начисляването на едни и същи такси за съпоставими услуги в един и същ пазарен сегмент. Управителят на инфраструктурата посочва в референтния документ за мрежата, че системата на таксуване отговаря на тези изисквания, доколкото това може да бъде направено без разкриване на конфиденциална бизнес-информация.

4. Ако един управител на инфраструктура възнамерява да промени съществените елементи на системата на таксуване, предвидена в параграф 1, той ги прави публично достояние поне три месеца предварително.

*Член 9***Отстъпки**

1. Без да се засягат разпоредбите на членове 81, 82, 86 и 87 от Договора и въпреки член 7, параграф 3 от настоящата директива, всякакви отстъпки от таксите, начислени на едно железопътно предприятие от управител на инфраструктурата за каквито и да било услуги, се съобразяват с поставените в този член критерии.

2. С изключение на параграф 3, отстъпките се ограничават до действителната икономия на административни разходи за управителя на инфраструктурата. При определяне равнището на отстъпката не могат да се отчитат икономии на разходи, вече включени в начисляваната такса.

3. За определени пътни потоци управителите на инфраструктурата могат да въведат схеми, достъпни за всички потребители на инфраструктурата, предоставящи ограничени по време отстъпки за насърчаване развитието на нови железопътни услуги или отстъпки, насърчаващи използването на определени недостатъчно използвани линии.

4. Отстъпките могат да се отнасят само за такси, начислени за определен участък от инфраструктурата.

5. Сходни схеми на отстъпки се прилагат за сходни услуги.

*Член 10***Схеми за компенсиране за неизплатени разходи по отношение на екологията, производствата и инфраструктурата**

1. Държавите-членки могат да приложат ограничена по време схема за компенсиране за използването на железопътната инфраструктура за очевидно неизплатени разходи за екология, производствата и инфраструктура при конкурентни видове транспорт,

**▼B**

доколкото тези разходи надвишават еквивалентните разходи при железопътен транспорт.

2. В случаите, когато операторът, получаващ компенсация, ползва изключителни права, компенсацията следва да се придружава от сравними облаги за потребителите.

3. Използваната методология и извършените изчисления следва да са публично достъпни. Следва по-специално да бъде възможно да се демонстрират конкретните неначислени разходи на конкурентната транспортна инфраструктура, които се избягват и да се осигури предоставянето на схемата на предприятията при недискриминационни условия.

4. Държавите-членки осигуряват съвместимостта на такава схема с членове 73, 87 и 88 от Договора.

*Член 11***Схеми, отчитащи функционирането**

1. Чрез схема, отчитаща функционирането, схемите за определяне таксите за ползване на инфраструктурите насърчават железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата да минимизират прекъсванията и да подобрят работата на мрежата. Тя може да включва санкции за действия, които разстройват работата на мрежата, компенсации за предприятия, които са потърпевши от прекъсването и бонуси за възнаграждение на функциониране, по-добро от планираното.

2. Основните принципи на схемата, отчитаща функционирането, се прилагат за цялата мрежа.

*Член 12***Такси за резервация**

Управителите на инфраструктурата могат да налагат подходяща такса за капацитет, който е заявен, но не е използван. Таксите осигуряват стимули за ефективно използване на капацитета.

Управителят на инфраструктурата следва винаги да може да информира всяка заинтересована страна за инфраструктурния капацитет, предоставен на железопътните компании — потребители.

## ГЛАВА III

**РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА***Член 13***Права на капацитет**

1. Разпределянето на капацитета на инфраструктурата се извършва от управителя на инфраструктурата и, веднъж разпределен на един кандидат, той не може да се прехвърля от получателя на друго предприятие или за друг вид услуги.

Всякакви сделки във връзка с капацитета на инфраструктурата са забранени и водят до изключване от по-нататъшно разпределяне на капацитет.

Използването на капацитет от едно железопътно предприятие в случаите, когато извършва дейността на кандидат, който не е железопътно предприятие, не се счита за прехвърляне.

**▼B**

2. Правото на ползване на определен инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут може да бъде предоставено на кандидатите с максимална продължителност — периодът на едно работно разписание.

Управителят на инфраструктура и кандидат могат да сключат рамково споразумение, както е посочено в член 17, за ползването на капацитет на съответна железопътна инфраструктура за срок, по-дълъг от периода на едно работно разписание.

3. Определянето на съответните права и задължения между управителите на инфраструктури и кандидатите по отношение на разпределянето на капацитети се установява в договори или в законодателството.

**▼M3**

4. Когато даден кандидат възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед извършване на международни услуги за превоз на пътници съгласно определението в член 3 от Директива 91/440/ЕИО, той уведомява съответните управители на инфраструктури и регулиращи органи. С цел да даде възможност за определяне целта на международната услуга да се превозват пътници между гари, разположени в различни държави-членки, и възможните икономически последици за вече съществуващите договори за обществени услуги, регулиращите органи следят да бъде уведомен всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници, определени в договор за обществени услуги, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничава достъпа по член 10, параграф 3б от Директива 91/440/ЕИО, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази международна услуга за превоз на пътници.

**▼B***Член 14***Разпределяне на капацитета**

1. Държавите-членки могат да създадат рамка за разпределянето на капацитета на инфраструктурата, като при това се съобразяват с независимостта на управителите на инфраструктура, посочена в Директива 91/440/ЕИО, член 4. Създават се специфични правила за разпределяне на капацитета. Управителят на инфраструктурата осъществява процесите на разпределяне на капацитет. По-специално, управителят на инфраструктурата осигурява разпределянето на капацитета да става на справедлива и недискриминационна основа и в съответствие със законодателството на Общността.

2. В случаите, когато по отношение на юридическата си форма, организация или функции за вземане на решения, управителят на инфраструктурата не е независим от което и да е железопътно предприятие, функциите, предвидени в параграф 1 и описани в тази глава, се изпълняват от разпределящ орган, който по отношение на юридическата си форма, организация или вземането на решения е независим от което и да е железопътно предприятие.

3. Управителите на инфраструктурата и разпределящите органи спазват търговската конфиденциалност на предоставената им информация.

*Член 15***Сътрудничество за разпределяне на инфраструктурен капацитет върху повече от една мрежа**

1. Управителите на инфраструктурата си сътрудничат, за да се създаде възможност за създаването и разпределянето на инфра-

**▼ B**

структурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа. Те организират международни влакови маршрути, по-специално в рамките на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози. Те създават такива процедури, които са целесъобразни за постигането на тези цели. Тези процедури се подчиняват на правилата, установени в настоящата директива.

Установената процедура за координиране разпределянето на инфраструктурния капацитет на международно равнище свързва представители на управители на инфраструктурата на всички железопътни инфраструктури, чиито решения за разпределяне имат влияние върху повече от един допълнителен управител на инфраструктура. Съответни представители на управител на инфраструктура от страни извън Общността могат да бъдат приобщени към тези процедури. Комисията се известява и се поканва да присъства като наблюдател.

2. При всички срещи или други действия, предприети с цел разпределяне на капацитета на инфраструктурата за трансмрежови влакови услуги, решенията се вземат само от управители на инфраструктури.

3. Участниците в цитираното в параграф 1 сътрудничество осигуряват членството в него, методите на действие и всички съответни критерии, използвани за определяне и разпределяне на инфраструктурния капацитет да бъдат публично достояние.

4. Работейки в сътрудничество, както предвижда параграф 1, управителите на инфраструктура преценяват необходимостта и, където е необходимо, могат да предложат и организират международни влакови маршрути, за да се облекчи оперирането на товарни влакове, които са предмет на *ad hoc* заявка, както е предвидено в член 23.

Такива предварително определени международни влакови маршрути се предоставят на разположение на кандидатите посредством всеки от участващите управители на инфраструктура.

### Член 16

#### Кандидати

1. Заявките за инфраструктурен капацитет могат да се подават от железопътни предприятия и техните международни групировки, а в териториите на онези държави-членки, които разрешават това — и от други кандидати, отговарящи на определенията в член 2, буква б). Държавите-членки могат да разрешават на други кандидати да подадат заявление за капацитета на инфраструктурата на тяхната територия.

2. Управителят на инфраструктурата може да постави изисквания спрямо кандидатите, за да осигури защитата на законните си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания следва да бъдат подходящи, прозрачни и недискриминационни. Изискванията се публикуват като част от принципите за разпределяне в референтния документ на мрежата и Комисията следва да бъде уведомена за това.

3. Изискванията в параграф 2 могат да включват осигуряването само на финансова гаранция, която не следва да надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на кандидата, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата предложения за инфраструктурен капацитет.



**▼B***Член 17***Рамкови споразумения**

1. С един кандидат може да се сключи рамково споразумение, без при това да се нарушават разпоредбите на членове 81, 82 и 86 от Договора. Такова рамково споразумение определя характеристиките на капацитета на инфраструктурата, който е необходим на кандидат, и му се предлага за период от време, надхвърлящ периода на едно работно разписание. Рамковото споразумение не определя подробно влаковия маршрут, но следва да е такова, че да се стреми да удовлетвори съответстващите на закона търговски нужди на кандидата. Държавата-членка може да изисква предварителното одобрение на такова рамково споразумение от регулаторния орган, предвиден в член 30 от настоящата директива.
2. Рамковите споразумения не следва да са такива, че да изключват ползването на съответната инфраструктура от други кандидати или за други услуги.
3. Рамковото споразумение позволява изменение или ограничаване на условията му, за да се даде възможност за по-добро използване на железопътната инфраструктура.
4. Рамковото споразумение може да съдържа санкции, ако стане необходимо споразумението да се измени или да се прекрати.

**▼M3**

5. Рамковите споразумения по принцип се сключват за срок пет години и могат да бъдат подновени за срокове, равни на първоначалната им продължителност. В особени случаи управителят на инфраструктурата може да приеме по-къси или по-дълги срокове. Всеки срок, по-дълъг от пет години, се обосновава с наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове.

5а. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 24, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от кандидата, рамковите споразумения могат да се сключват за срок 15 години. Период, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато съществува широко-машабна и дългосрочна инвестиция, и по-специално когато такава инвестиция е обвързана с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

В този случай кандидатът може да поиска подробно определяне на характеристиките на капацитета — в това число честота, обем и качество на влаковите маршрути, — които ще се предоставят на кандидата за срока на рамковото споразумение. Управителят на инфраструктурата може да ограничи запазенния капацитет, който за срок не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата стойност, определена в член 27.

От 1 януари 2010 г. може да се изготви първоначално рамково споразумение за срок 5 години, който може да се поднови еднократно, на основата на характеристики на капацитета, използвани от кандидатите, извършващи услуги преди 1 януари 2010 г., за да се отчетат специалните инвестиции или съществуващите търговски договори. Регулиращият орган, посочен в член 30, разрешава влизането в сила на такова споразумение.

**▼B**

6. Спазвайки търговската конфиденциалност, основната същност на всяко рамково споразумение се прави достояние на всички заинтересовани страни.



#### Член 18

##### График за процеса на разпределяне

1. Управителят на инфраструктурата се придържа към установения в приложение III график за разпределяне на капацитета.
2. Преди да започнат консултации по проекта за работно разписание, управителят на инфраструктура се договарят с останалите заинтересовани управители на инфраструктура, кои международни влакови маршрути да бъдат включени в работното разписание. Корекции се правят, само ако са абсолютно наложителни.

#### Член 19

##### Подаване на заявление

1. Въз основа на публичното или на частното право кандидатите могат да подадат заявление до управителите на инфраструктурата за сключване на споразумение, предоставящо права за използване на железопътна инфраструктура срещу такса, както е предвидено в глава II.
2. Заявки, свързани с редовното работно разписание, следва да спазват крайните срокове, установени в приложение III.
3. Кандидат, който е страна по рамково споразумение, подава заявление в съответствие с това споразумение.
4. Кандидатите могат да заявят инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, като подадат заявка до един управител на инфраструктура. На този управител на инфраструктура се разрешава след това да действа от името на кандидата, за да подаде заявление за капацитет до другите съответни управители на инфраструктура.
5. За инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, управителите на инфраструктура създават възможност кандидатът да подаде заявка директно до смесен орган, който може да бъде създаден от управителите на инфраструктура.

#### Член 20

##### Съставяне на разписание

1. Управителят на инфраструктурата удовлетворява, доколкото е възможно, всички заявления за инфраструктурен капацитет, включително заявки за влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, и взема предвид, доколкото е възможно, всички затруднения на кандидатите, включително икономическия ефект върху тяхната дейност.
2. В процеса на координиране и съставяне на разписанието управителят на инфраструктурата може да даде приоритет на определени услуги, като при това обаче се съобразява единствено с разпоредбите на членове 22 и 24.
3. Управителят на инфраструктурата се консултира със заинтересованите страни по проекта за работно разписание и им предоставя поне един месец да представят своите виждания. Заинтересованите страни включват всички онези, които са заявили инфраструктурен капацитет, както и други страни, които желаят да използват възможността да коментират как работното разписание може да влияе на тяхната възможност да извършват железопътни услуги през периода на работното разписание.
4. Управителят на инфраструктурата предприема необходимите мерки във връзка с изразените съображения.



#### Член 21

##### Процес на координиране

1. В случай, че в процеса на съставяне на разписание, предвиден в член 20, управителят на инфраструктурата установи наличието на конфликти между различните заявки, той се старее посредством координиране на заявките да постигне възможно най-доброто съчетаване на всички изисквания.
2. При възникване на ситуация, изискваща координиране, управителят на инфраструктурата има правото в разумни граници да предложи инфраструктурен капацитет, който се различава от заявления.
3. Управителят на инфраструктурата се старее да постигне разрешаването на всякакви конфликти посредством консултиране със съответните кандидати.
4. Принципите, на които се подчинява процесът на координиране, се определят в референтния документ на мрежата. Те следва да отразяват по-специално сложността на организирането на международни влакови маршрути и ефекта, който изменението може да има върху други управители на инфраструктури.
5. Когато заявките за инфраструктурен капацитет не могат да бъдат удовлетворени без координиране, управителят на инфраструктурата се старее да удовлетвори всички заявки чрез координиране.
6. Без да се засягат съществуващите процедури на обжалване и разпоредбите на член 30, в случай на спорове във връзка с разпределянето на инфраструктурния капацитет, на разположение следва да бъде система за разрешаване на спорове, за да може такива спорове да бъдат разрешавани бързо. Ако се приложи тази система, решение се постига в срок от 10 работни дни.

#### Член 22

##### Претоварена инфраструктура

1. В случай, че след координиране на заявените маршрути и консултиране с кандидатите не е възможно да се даде подходящ отговор на заявленията за инфраструктурен капацитет, управителят на инфраструктурата следва незабавно да обяви за претоварен елемента от инфраструктура, с който това се случва. Това следва също да се прави за инфраструктура, за която може да се предвиди, че в близко бъдеще ще изпита недостиг на капацитет.
2. Когато една инфраструктура е обявена за претоварена, управителят на инфраструктурата извършва анализ на капацитета, както е посочено в член 25, освен ако вече не е приложен план за увеличаване на капацитета, както е описано в член 26.
3. Когато не са събрани такси в съответствие с член 7, параграф 4, или не е бил постигнат задоволителен резултат и инфраструктурата е обявена за претоварена, при разпределянето на капацитета на инфраструктурата управителят на инфраструктурата може допълнително да приложи критерии за приоритетност.
4. Критериите за приоритетност отчитат важността на една услуга за обществото в сравнение с всяка друга услуга, която впоследствие ще бъде изключена.

С оглед гарантиране развитието на подходящи транспортни услуги в тази рамка и по-специално те да съответстват на изискванията за предоставяне обществени услуги или насърчаване развитието на железопътния превоз на товари, държавите-членки могат да предприемат при недискриминационни условия всички необходими

**▼ B**

мерки за осигуряване приоритета на тези услуги при разпределянето на капацитета на инфраструктурата.

При необходимост, държавите-членки могат да предоставят компенсация на управителя на инфраструктурата, отговаряща на пропуснатите приходи във връзка с необходимостта да се разпредели даден капацитет за определени услуги в съответствие с предходната алинея.

Това включва отчитането на ефекта от това изключване в други държави-членки.

5. При определянето на критериите за приоритетност се обръща подобаващо внимание на важността на услугите за товарни превози и по-специално на услугите за международни превози на товари.

6. Използваните критерии и процедурите, които се следват в случаи на претоварена инфраструктура, се определят в референтния документ на мрежата.

#### Член 23

##### **Ad hoc заявления**

1. Управителят на инфраструктурата отговаря на *ad hoc* заявки за отделни влакови маршрути колкото е възможно по-бързо и във всеки случай в рамките на пет работни дни. Получената информация за наличен свободен капацитет се прави достояние на всички кандидати, които евентуално биха желали да ползват този капацитет.

2. Там, където е необходимо, управителят на инфраструктурата правят оценка на необходимостта от резервен капацитет, който да се запази в рамките на окончателно изготвеното работно разписание, за да имат възможност да реагират бързо на предвидими *ad hoc* заявления за капацитет. Това се прилага също и в случаите на претоварена инфраструктура.

#### Член 24

##### **Специализирана инфраструктура**

1. Без да се засяга предвиденото в параграф 2, капацитетът на инфраструктурата се счита наличен за ползване от всички видове услуги, които отговарят на необходимите характеристики за опериране по влаковия маршрут.

2. В случаите, когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, управителят на инфраструктурата, след консултиране със заинтересованите страни, може да определи конкретна инфраструктура за ползване от точно определени видове превози. Когато е било извършено такова определяне, управителят на инфраструктурата, без да нарушава разпоредбите на членове 81, 82 и 86 от Договора, може да отдаде приоритет на този вид превози при разпределянето на капацитета на инфраструктурата.

Такова определяне не изключва използването на такава инфраструктура от друг вид превози, когато има капацитет на разположение и когато подвижният състав отговаря на необходимите технически характеристики за опериране по линията.

3. В случаите, когато инфраструктурата е определена в съответствие с параграф 2, това следва да бъде описано в референтния документ за мрежата.



#### Член 25

##### Анализ на капацитета

1. Целта на анализа на капацитета е определяне ограниченията за капацитета на инфраструктурата, които не позволяват адекватното удовлетворяване на заявките за капацитет, както и предлагане на методи за създаване възможност за удовлетворяване на допълнителни заявления. Този анализ определя причините за претоварването и мерките, които биха могли да се вземат в краткосрочен и в средносрочен план за облекчаване на претоварването.
2. Предмет на анализа са инфраструктурата, процедурите на опериране, характерът на различните опериращи услуги и ефектът на всички тези фактори върху капацитета на инфраструктурата. Разглежданите мерки включват промяна на маршрутите на услугите, промени в графика на услугите, промени на скоростта и подобрения на инфраструктурата.
3. Анализът на капацитета се изготвя в рамките на шест месеца от установяването, че една инфраструктура е претоварена.

#### Член 26

##### План за увеличаване на капацитета

1. В срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета, управителят на инфраструктурата представя план за увеличаване на капацитета.
2. Планът за увеличаване на капацитета се разработва след консултиране с потребители на съответната претоварена инфраструктура.  
Той определя:
  - а) причините за претоварването;
  - б) вероятното бъдещо развитие на трафика;
  - в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;
  - г) опциите и разходите за увеличаване на капацитета, включително вероятните промени на таксите за достъп.

На базата на анализа на разходите и ползите от набелязаните възможни мерки, той определя също така какви мерки да се предприемат, за да се увеличи капацитетът на инфраструктурата, включително и график за прилагането на мерките.

Планът може да подлежи на предварително одобряване от държавата-членка.

3. Управителят на инфраструктурата спира да събира всякакви такси, които се събират за съответната инфраструктура по силата на член 7, параграф 4, в случаите, когато:
  - а) той не представи план за увеличаване на капацитета; или
  - б) той не изпълнява плана за действие, определен в плана за увеличаване на капацитета.

С оглед на одобрението на регулаторния орган, предвиден в член 30, управителят на инфраструктурата може обаче, да продължи да събира тези такси, ако:

- а) планът за увеличаване на капацитета не може да бъде изпълнен по независещи от него причини; или
- б) съществуващите опции не са икономически или финансово осъществими.



#### Член 27

##### Използване на влаковите маршрути

1. Специално за претоварена инфраструктура, управителят на инфраструктурата изисква отказа от влаков маршрут, който за период от минимум един месец е използван по-малко от определена в референтния документ на мрежата прагова стойност, освен когато това се дължи на неикономически причини извън контрола на оператора.
2. Управителят на инфраструктурата може да определи в референтния документ на мрежата условия, с които ще отчита предшестващи равнища на използване на влаковите маршрути при определяне приоритетите за процеса на разпределяне.

#### Член 28

##### Инфраструктурен капацитет за планирано поддържане

1. Заявления за инфраструктурен капацитет за целите на извършване на поддържане се представят в процеса на съставяне на разписанието.
2. Управителят на инфраструктурата следва да отчете подходящо влиянието върху кандидатите на инфраструктурния капацитет, запазен за целите на редовна поддържане на железния път.

#### Член 29

##### Специфични мерки, които се предприемат в случай на прекъсване

1. В случай на прекъсване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или злополука, управителят на инфраструктурата следва да предприеме всички необходими мерки за възстановяване на нормалната ситуация. За тази цел той изготвя план за действие в непредвидена ситуация, в който са посочени различните държавни органи, които следва да бъдат уведомени в случай на сериозни Происшествия или сериозно прекъсване на движението на влаковете.
2. В извънредна ситуация и когато е абсолютно необходимо предвид авария, която прави инфраструктурата временно неизползваема, разпределените маршрути могат да бъдат оттеглени без предупреждение за толкова време, колкото е необходимо за ремонтване на системата.  
Управителят на инфраструктурата може, ако счете за необходимо, да изиска от железопътните предприятия да му предоставят ресурсите, които той счита най-подходящи за възможно най-бързото възстановяване на нормалната ситуация.
3. Държавите-членки могат да изискат железопътните предприятия да се включат в спазването от тяхна страна на прилагането и мониторинга на стандартите и правилата за безопасност.

#### ГЛАВА IV

##### ОБЩИ МЕРКИ

#### Член 30

##### Регулиращ орган

1. Без да нарушават разпоредбите на член 21, параграф 6, държавите-членки създават регулиращ орган. Този орган, който

**▼B**

може да бъде министерството, отговарящо за въпросите, свързани с транспорта, или някой друг орган, по отношение на своята организация, решения за финансиране, юридическа структура и взимане на решения е независим от всички управители на инфраструктура, таксуващи органи, разпределящи органи или кандидати.

► **M3** Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за обществени услуги. ◀ Този орган функционира в съответствие с принципите, които са определени в този член, като апелативните и регулаторните функции могат да бъдат предоставени на отделни органи.

2. Кандидат има право да подаде жалба до регулиращия орган, ако счита, че е третиран несправедливо, че е дискриминиран или засегнат по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, където е уместно, от железопътни предприятия по отношение на:

- а) референтния документ на мрежата;
- б) съдържащите се в него критерии;
- в) процеса на разпределяне и неговия резултат;
- г) схемата на таксуване;
- д) равнището или структурата на таксите за инфраструктура, които той следва или се изисква да плаща;

**▼M2**

е) споразумения за достъп в съответствие с член 10 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железопътните системи на Общността <sup>(1)</sup>, изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железопътните системи в Общността <sup>(2)</sup>.

**▼B**

3. Регулиращият орган осигурява определените от управители на инфраструктурата такси да са в съответствие с глава II и да са недискриминационни. Преговори между кандидатите и управителя на инфраструктурата по отношение на размера на таксите за инфраструктура са позволени само в случай, че се извършват под наблюдение на регулаторния орган. Регулиращият орган се намесва, ако преговорите противоречат на изискванията на настоящата директива.

4. Регулиращият орган е упълномощен да изисква съответна информация от управителя на инфраструктурата, кандидатите и която и да било трета участваща страна в съответната държава-членка, която следва да му бъде предоставяна без ненужно забавяне.

5. От регулиращия орган се изисква да взема решение по всички жалби и да предприема действия за нормализиране на ситуацията в срок от максимум два месеца след получаване на цялата информация.

Независимо от параграф 6, решението на регулаторния орган е задължително за всички страни, които то касае.

В случай на жалба срещу отказ за предоставяне на инфраструктурен капацитет или срещу условията на предлагане на капацитет, регулиращият орган или потвърждава, че не се изисква изменение на решението на управителя на инфраструктурата, или изисква изменение на това решение в съответствие с насоките, определени от регулаторния орган.

<sup>(1)</sup> ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.

<sup>(2)</sup> ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164.

**▼B**

6. Държавите-членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията, взети от регулиращия орган, подлежат на съдебен контрол.

*Член 31***Сътрудничество между регулиращите органи**

Националните регулиращи органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения с цел координиране на техните принципи за взимане на решения в цялата Общност. Комисията ги подкрепя в тази им дейност.

**▼M2****▼B***Член 33***Дерогации**

1. За период от пет години, считано от 15 март 2003 година, следните държави-членки:

- Ирландия, като държава-членка, разположена на остров с железопътна връзка само с една друга държава-членка,
- Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия на същата основа, и
- Гърция, като държава-членка, която няма директна железопътна връзка с никоя друга държава-членка,

не са длъжни да прилагат изискванията, посочени в:

- а) член 3, член 4, параграф 2, членове 13, 14, 17, член 21, параграф 4, член 21, параграф 6, член 22, член 24, параграф 3, както и членове 25 до 28 и член 30, при условие че при писмено поискване от железопътно предприятие, решенията за разпределяне на инфраструктурен капацитет или за събирането на такси подлежат на обжалване пред независим орган, който взема решение в срок от два месеца от представяне на цялата необходима информация и чието решение подлежи на съдебен контрол; и
- б) член 32, доколкото се имат предвид услуги за железопътен транспорт, попадащи извън обсега на член 10 от Директива 91/440/ЕИО.

2. Все пак, в случаите, когато:

- а) повече от едно железопътно предприятие, лицензирано в съответствие с член 4 от Директива 95/18/ЕО или, в случая с Ирландия и със Северна Ирландия, железопътна компания, лицензирана по този начин другаде, внесе официално заявление за извършване на конкурентни железопътни услуги в, до или от Ирландия, Северна Ирландия или Гърция, въпросът за постоянната приложимост на тази дерогация ще бъде решен в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2; или
- б) железопътно предприятие, извършващо железопътни услуги в Ирландия, Северна Ирландия или Гърция, внесе официално заявление за извършване на железопътни услуги на, до или от територията на друга държава-членка (в случая на Ирландия, или на Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, или и двете, друга държава-членка извън техните територии), дерогациите, предвидени в параграф 1, не се прилагат.



**▼B**

В рамките на една година от получаването или на решението, предвидено в буква а), прието в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2, или на уведомлението за официалното заявление, предвидено в буква б), съответните държава-членка или държави-членки (Ирландия, Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, или Гърция) привеждат в съответствие законодателството си, за да приложат членовете, посочени в параграф 1.

3. Дерогация, посочена в параграф 1, може да бъде подновена за периоди, не по-дълги от пет години. Не по-късно от 12 месеца преди изтичане валидността на дерогацията държавата-членка, ползваща се от такава дерогация, може да отправи искане пред Комисията за подновяване на дерогацията. Това искане следва да бъде обосновано. Комисията разглежда това искане и приема решение в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2. Споменатата процедура по консултиране се прилага за всяко решение, свързано с искането.

При приемането на решението Комисията взема предвид всяко развитие в геополитическата ситуация и развитието на железопътния пазар в, от и за държавата-членка, която е поискала подновяване на дерогацията.

4. Люксембург, като държава-членка със сравнително малка железопътна мрежа, не е необходимо да прилага до 31 август 2004 година изискването да възложи на независим орган функциите, определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктура, както е предвидено в членове 4 и 14, доколкото те задължават държавите-членки да създадат независими органи, които да изпълняват задачите, посочени в тези членове.

## ГЛАВА V

**ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ***Член 34***Мерки за прилагане**

1. Държавите-членки могат да представят на вниманието на Комисията всеки въпрос, касаещ прилагането на настоящата директива. Съответните решения се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 35, параграф 2.

2. ►**M2** По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно налагането на такси и разпределянето на капацитет и в рамките на два месеца от получаването на такова искане решава съгласно процедурата, посочена в член 35, параграф 2, дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите-членки. ◀

Без да нарушава разпоредбите на член 226 от Договора, всяка държава-членка, в рамките на период от един месец, може да отнесе решението на Комисията пред Съвета. Съветът, действайки с квалифицирано мнозинство, може при изключителни обстоятелства да вземе различно решение в рамките на период от един месец.

**▼M3**

3. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с адаптирането на нейните приложения, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 35, параграф 3.

**▼ B***Член 35***Процедури на Комитета**

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, с оглед на разпоредбите на член 8 от него.

**▼ M3**

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

**▼ B**

4. Комитетът приема свой процедурен правилник.

*Член 36***Доклад**

До 15 март 2005 година Комисията представя доклад пред Европейския Парламент и пред Съвета относно изпълнението на настоящата директива, придружен, ако е необходимо, от предложения за по-нататъшни действия на Общността.

*Член 37***Отмяна**

Регламент (ЕИО) № 2830/77, Регламент (ЕИО) № 2183/78, Решение 82/529/ЕИО, Решение 83/418/ЕИО и Директива 95/19/ЕО се отменят.

*Член 38***Прилагане**

Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 15 март 2003 година. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

**▼ M3**

Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, доколкото на тяхната територия няма установена железопътна система.

**▼ B***Член 39***Влизане в сила**

Настоящата Директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

*Член 40***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Съдържание на референтния документ на мрежата**

Референтният документ на мрежата, посочен в член 3, съдържа следните сведения:

1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и условията за достъп до нея.
2. Раздел за принципи на таксуване и тарифи. Тук се съдържат съответните детайли на схемата за таксуване, както и достатъчно информация за таксите, които се прилагат за изброените в приложение II услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методологията, правилата и, където е приложимо, таблиците, използвани за прилагане на член 7, параграфи 4 и 5, и членове 8 и 9. Тук се съдържа също информация за вече решени или очаквани промени във връзка с такси.
3. Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук са посочени основните характеристики на капацитета на инфраструктурата, който е на разположение на железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително вероятните изисквания за капацитет за поддържане. В него са определени процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат специфични критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:
  - а) процедурите, в съответствие с които кандидатите могат да подадат заявление за капацитет до управителя на инфраструктурата;
  - б) изискванията по отношение на кандидатите;
  - в) график на процеса на подаване на заявления и разпределяне;
  - г) принципите, на които се подчинява процесът на координиране;
  - д) процедурите, които се следват, и критериите, които се използват в случаите на претоварена инфраструктура;
  - е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;
  - ж) условия, с които се отчитат предшествващи равнища на използване на капацитета при определяне приоритетите за процеса на разпределяне.В него се описват подробно приетите мерки за подходящо третиране на услугите за товарни превози, международните услуги и заявленията, предмет на *ad hoc* процедура.

*ПРИЛОЖЕНИЕ II***Услуги, предоставяни на железопътните предприятия**

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:
  - а) обработка на заявленията за инфраструктурен капацитет;
  - б) право на използване на предоставения капацитет;
  - в) използване на стрелки и железопътни възли;
  - г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, дисперчески контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
  - д) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.
2. Достъпът посредством мрежата до обслужващи съоръжения и предоставянето на услуги обхваща:
  - а) използване на оборудване за електрозахранване с ток за тракцията, доколкото е налице;
  - б) съоръжения за зареждане на гориво;
  - в) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения;
  - г) товарни терминали;
  - д) разпределителни гари;
  - е) съоръжения за композиране на влакове;
  - ж) странични коловози за гарирание;
  - з) съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения.
3. Допълнителните услуги могат да включват:
  - а) ток за тракцията;
  - б) предварително затопляне на пътнически влакове;
  - в) доставка на гориво, маневриране и всички други услуги, предоставяни при споменатите по-горе съоръжения за услуги за достъп;
  - г) специални договори за:
    - контрол на транспорт на опасни товари,
    - съдействие за движението на влакове със специално предназначение.
4. Спомагателните услуги могат да включват:
  - а) достъп до телекомуникационна мрежа;
  - б) предоставяне на допълнителна информация;
  - в) технически преглед на подвижния състав.

**▼ B***ПРИЛОЖЕНИЕ III***График на процеса на разпределяне**

1. Работното разписание се съставя веднъж на една календарна година.

**▼ M1**

2. Промяната в работното разписание се извършва всяка година в полунощ на втората събота на декември. Когато промяна или коригиране се прави след зимата, по-специално, за да се вземат предвид, при необходимост, промени в регионалните разписания на превоза на пътници, промяната става в полунощ на втората събота на юни и на други такива интервали между тези дати, както се изисква. Ръководителите на инфраструктурата могат да се договорят за различни дати и в този случай те уведомяват Комисията, ако има опасност да бъде засегнат международният превоз.

**▼ B**

3. Крайната дата за приемане на заявления за капацитет, които да се включат в работното разписание, е не по-повече от 12 месеца преди влизане в сила на работното разписание.

4. Не по-късно от 11 месеца преди влизане в сила на работното разписание, управителите на инфраструктура в сътрудничество с другите разпределящи органи, посочени в член 15, осигуряват установяването на предварителните международни маршрути. Управителите на инфраструктури осигуряват, доколкото е възможно, придържането към тях по време на следващите процеси.

5. Не по-късно от четири месеца след крайния срок за представяне на предложения от кандидатите, управителят на инфраструктурата изготвя проекторазписание.