

Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

► **V** **ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**
от 21 ноември 2012 година
за създаване на единно европейско железопътно пространство
(преработен текст)
(текст от значение за ЕИП)
(ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
► <u>M1</u>	Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 година	L 352	1	23.12.2016 г.
► <u>M2</u>	Делегирано решение (ЕС) 2017/2075 на Комисията от 4 септември 2017 година	L 295	69	14.11.2017 г.

Поправена със:

- **C1** Поправка, ОВ L 67, 12.3.2015 г., стр. 32 (2012/34/ЕС)



**ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ
И НА СЪВЕТА**

от 21 ноември 2012 година

за създаване на единно европейско железопътно пространство

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и приложно поле

1. Настоящата директива установява:
 - а) правилата, приложими за управлението на железопътната инфраструктура и дейностите в областта на железопътния транспорт, осъществявани от железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в държава-членка, както е предвидено в глава II;
 - б) критериите, приложими при издаването, подновяването или изменението на лицензи от държава-членка, предназначени за железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в Съюза, както е предвидено в глава III;
 - в) принципите и процедурите, приложими по отношение на определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и на разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет, както е предвидено в глава IV.
2. Настоящата директива се прилага за използването на железопътната инфраструктура за вътрешни и международни железопътни услуги.

Член 2

Изключения от приложното поле

1. Глава II не се прилага по отношение на железопътните предприятия, които извършват само градски, крайградски или регионални услуги по местни и регионални отделни мрежи за транспортни услуги, предоставяни чрез железопътна инфраструктура, или по мрежи, предназначени единствено за извършването на градски или крайградски железопътни услуги.

Независимо от първа алинея, когато такова железопътно предприятие е под прекия или косвения контрол на предприятието или на друго образувание, което извършва или интегрира железопътни транспортни услуги, различни от градските, крайградските и регионалните услуги, се прилагат членове 4 и 5. Член 6 се прилага и по отношение на железопътни предприятия във връзка с отношенията между железопътното предприятие и предприятието или образуванието, което пряко или косвено го контролира.

2. Държавите-членки могат да изключат от прилагането на глава III:
 - а) предприятия, които извършват само железопътни услуги за превоз на пътници по местна и регионална отделна железопътна инфраструктура;

▼ B

- б) предприятия, които извършват само градски или крайградски железопътни услуги за превоз на пътници;
- в) предприятия, които извършват само регионални железопътни услуги за превоз на товари,
- г) предприятия, които извършват само услуги за превоз на товари по железопътна инфраструктура, която е частна собственост и която съществува само за да се използва от собственика на инфраструктурата за неговите собствени товарни превози.

▼ M1

3. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г, 8 и 13 и на глава IV следните:

▼ B

- а) местни и регионални отделни мрежи за услуги за превоз на пътници по железопътна инфраструктура;
- б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни услуги за превоз на пътници;
- в) регионални мрежи, които се използват само за извършването на регионални услуги за превоз на товари от железопътно предприятие, което е извън приложното поле по параграф 1, до момента, в който друг заявител поиска капацитет по тази мрежа;
- г) железопътна инфраструктура, която е частна собственост и която съществува само за да се използва от собственика на инфраструктурата за неговите собствени товарни превози.

▼ M1

3а. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8 следните:

местни линии с ненатоварен трафик с дължина под 100 км, използвани за превоз на товари между основна линия и местата на произход и местоназначение на товарите по тези линии, при условие че тези линии се управляват от образувания, различни от основния управител на инфраструктура, и че или а) тези линии се използват само от един оператор на товарни превози, или б) основните функции във връзка с тези линии се осъществяват от орган, който не е под контрола на железопътно предприятие. Когато има само един оператор за товарни превози, държавите членки могат да изключат тези линии и от прилагането на глава IV, докато друг заявител не поиска капацитет. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на пътници. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8.

3б. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г следните:

регионални мрежи с ненатоварен трафик, управлявани от образувание, различно от основния управител на инфраструктура, и използвани за извършването на регионални услуги за превоз на пътници, предоставяни от едно железопътно предприятие, различно от традиционното железопътно предприятие на държавата членка, докато не се поиска капацитет за пътнически услуги по тази мрежа, при условие че предприятието е независимо от което и да е железопътно предприятие, предоставящо услуги за превоз на товари. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на товари. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.

▼ M1

4. Без да се засяга параграф 3, държавите членки могат да изключат местните и регионалните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на член 8, параграф 3, както и местните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на членове 7, 7а, 7в и глава IV. Държавите членки уведомяват Комисията за своето намерение да изключат такива железопътни инфраструктури. Решението относно това дали подобна железопътна инфраструктура може да се счита за такава без стратегическо значение, се приема от Комисията с актове за изпълнение. При това Комисията отчита дължината на съответните железопътни линии, нивото на тяхното използване и обема на трафика, върху който това би могло да се отрази. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.

▼ B

5. Държавите-членки може да изключат от прилагането на член 31, параграф 5 превозните средства, които се движат или са предназначени да се движат от и до трети държави по мрежа с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза.

6. Държавите-членки могат да определят периоди от време и крайни срокове, които са различни от посочените в член 43, параграф 2, точка 2, буква б) от приложение VI и точки 3, 4 и 5 от приложение VII, ако установяването на международни влакови маршрути в сътрудничество с управителите на инфраструктура от трети държави по мрежа с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза оказва значително въздействие върху графика за разпределение на капацитета като цяло.

7. Когато това е необходимо за гарантиране на лоялната конкуренция, държавите-членки могат да решат да публикуват тарифната рамка и правилата за налагане на такси, приложими конкретно за международни услуги за превоз на товари от трети държави и до трети държави по мрежа с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, посредством различни инструменти и в различни срокове от предвидените в член 29, параграф 1.

8. Държавите-членки могат да изключат от прилагането на глава IV железопътна инфраструктура с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, която свързва трансгранични гари на държава-членка с територията на трета държава.

▼ M1

8а. За период от 10 години след 24 декември 2016 г. държавите членки могат да изключат от прилагането на глави II и IV от настоящата директива, с изключение на членове 10, 13 и 56, изолираните железопътни линии с дължина под 500 км с междурелсие, различно от това на основната вътрешна мрежа, свързани с железопътни линии на трета държава, в която не се прилага законодателството на Съюза в областта на железопътния транспорт, и управлявани от управител на инфраструктура, различен от този на основната вътрешна мрежа. Железопътните предприятия, които извършват дейност изключително по такива линии, могат да бъдат освободени от прилагането на глава II.

Такива освобождавания може да се подновяват за срокове, които не надвишават 5 години. Не по-късно от 12 месеца преди датата, на която изтича срокът на освобождаването, държава членка, която възнамерява да го поднови, уведомява Комисията за това. Комисията проверява дали условията за освобождаването, посочени в първа алинея, продължават да са изпълнени. Ако това

▼ M1

не е така, Комисията приема с актове за изпълнение решението си за прекратяване на освобождаването. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.

▼ B

9. С изключение на член 6, параграфи 1 и 4 и членове 10, 11, 12 и 28 настоящата директива не се прилага за предприятия, чиято дейност се ограничава изключително до предоставянето на услуги за железопътен превоз на пътни превозни средства през тунели под морето или до транспортни дейности под формата на услуги за железопътен превоз на пътни превозни средства през такива тунели.

10. Държавите-членки могат да изключат от прилагането на глава II, без член 14, и на глава IV всяка железопътна услуга, извършвана транзитно през Съюза.

11. Държавите-членки могат да изключат от приложното поле на член 32, параграф 4, влаковете, които не са оборудвани с Европейската система за управление на влаковете (ETCS) и които се използват за регионални услуги за превоз на пътници, които са въведени в експлоатация за пръв път преди 1985 г.

▼ M1

12. Когато е налице публично-частно партньорство, сключено преди 16 юни 2015 г., и частноправният субект, който е страна в това партньорство, е също железопътно предприятие, отговорно за предоставянето на железопътни услуги за превоз на пътници по инфраструктурата, държавите членки могат да продължат да освобождават този частноправен субект от прилагането на членове 7, 7а и 7г и да ограничат правото на вземане и оставяне на пътници за услугите, предоставяни от железопътни предприятия по същата инфраструктура като услугите за превоз на пътници, предоставяни от частноправния субект в рамките на публично-частното партньорство.

13. Частните управители на инфраструктура, които са страна в публично-частно партньорство, сключено преди 24 декември 2016 г., и които не получават обществено финансиране, се изключват от прилагането на член 7г, при условие че заемите и финансовите гаранции, отпуснати и получени от управителя на инфраструктурата, не облагодетелстват пряко или непряко конкретни железопътни предприятия.

▼ B*Член 3***Определения**

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

1) „железопътно предприятие“ означава всяко публично или частно предприятие, лицензирано в съответствие с настоящата директива, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен превоз на товари и/или пътници, с изискване предприятието да осигурява тракция; това включва и предприятия, които предоставят само тракция;

▼ M1

2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи за експлоатацията, поддръжката и обновяването на железопътна инфраструктура в мрежа, както и отговарящи за участието в нейното развитие, съгласно правила, установени от държавата членка, в рамките на общата политика за развитие и финансиране на инфраструктурата;

▼ M1

- 2а) „развитие на железопътната инфраструктура“ означава планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на инфраструктурата;
- 2б) „експлоатация на железопътната инфраструктура“ означава разпределяне на влакови маршрути, управление на трафика и налагане на такси за ползването на инфраструктурата;
- 2в) „поддръжка на железопътната инфраструктура“ означава дейностите, предназначени да поддържат състоянието и възможностите на съществуващата инфраструктура;
- 2г) „обновяване на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по подмяна на съществуващата инфраструктура, които не променят цялостната ѝ ефективност;
- 2д) „модернизиране на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по модификация на инфраструктурата, които подобряват цялостната ѝ ефективност;
- 2е) „основни функции“ при управлението на инфраструктура означава вземане на решения относно разпределяне на влаковите маршрути, включващо както определяне, така и оценка на наличието и разпределяне на отделните влакови маршрути, и вземане на решения относно налагането на такси за ползването на инфраструктурата, включително тяхното определяне и събиране в съответствие с тарифната рамка и рамката за разпределяне на капацитет, установени от държавите членки съгласно членове 29 и 39;

▼ B

- 3) „железопътна инфраструктура“ означава елементите, изброени в приложение I;
- 4) „международна услуга за превоз на товари“ означава транспортна услуга, при която влакът пресича границата на най-малко една държава-членка; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат най-малко една граница;
- 5) „международна услуга за превоз на пътници“ означава услуга за превоз на пътници, при който влакът пресича границата на най-малко една държава-членка и чиято основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави-членки; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат най-малко една граница;
- 6) „градски и крайградски услуги“ означава транспортни услуги, чиято главна цел е задоволяване на транспортните потребности на даден град или агломерация, включително трансгранична, а също и транспортните потребности между такъв град или агломерация и околните райони;
- 7) „регионални услуги“ означава транспортни услуги, чиято главна цел е задоволяване на транспортните потребности на даден регион, включително трансграничен;
- 8) „транзит“ означава пресичане на територия на Съюза без товарене или разтоварване на товари и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Съюза;

▼B

- 9) „алтернативен маршрут“ означава различен маршрут между едни и същи произход и направление, когато съществува взаимозаменяемост между двата маршрута за извършването от железопътното предприятие на съответната услуга за превоз на товари или пътници;
- 10) „жизнеспособна алтернатива“ означава достъп до друго обслужващо съоръжение, което е икономически приемливо за железопътното предприятие и което му позволява да извършва съответната услуга за превоз на товари или пътници;
- 11) „обслужващо съоръжение“ означава инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в точки 2—4 от приложение II;
- 12) „оператор на обслужващо съоръжение“ означава всяко публично или частно образование, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в точки 2—4 от приложение II;
- 13) „трансгранично споразумение“ означава всяко споразумение между две или повече държави-членки или между държави-членки и трети държави, предназначено да улеснява предоставянето на трансгранични железопътни услуги;
- 14) „лиценз“ означава разрешително, издадено на предприятие от лицензиращ орган, чрез което се признава капацитета на предприятието да предоставя железопътни транспортни услуги като железопътно предприятие; този капацитет може да е ограничен за предоставянето само на специфични видове услуги;
- 15) „лицензиращ орган“ означава орган, отговорен за издаването на лицензи в държава-членка;
- 16) „договорно споразумение“ означава споразумение или, *mutatis mutandis*, договореност в рамките на административни мерки;
- 17) „разумна печалба“ означава равнище на възвращаемост на собствения капитал, при отчитане на риска, включително риска за прихода, който операторът на обслужващото съоръжение е поел, или отсъствието на такъв риск и не надхвърля средните равнища за съответния сектор през последните години;
- 18) „разпределяне“ означава разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет от управител на инфраструктура;
- 19) „заявител“ означава железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица или юридически лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес;
- 20) „претоварена инфраструктура“ означава елемент 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;
- 21) „план за увеличаване на капацитета“ означава мярка или серия от мерки с график за приложението им, които целят облекчаване на ограниченията на капацитета, водещи до обявяването на даден елемент от инфраструктурата за „претоварена инфраструктура“;

▼ B

- 22) „координиране“ означава процес, посредством който управителят на инфраструктура и заявителите се опитват да намерят решение в ситуации, при които има несъвместими заявки за инфраструктурен капацитет;
- 23) „рамково споразумение“ означава правно обвързващо общо споразумение с частноправен или публичноправен характер, в което се определят правата и задълженията на заявителя и на управителя на инфраструктура по отношение на инфраструктурния капацитет, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;
- 24) „инфраструктурен капацитет“ означава потенциала за планиране на влакови маршрути, заявени за даден елемент от инфраструктурата за определен период;
- 25) „мрежа“ означава цялата железопътна инфраструктура, управлявана от даден управител на инфраструктура;
- 26) „референтен документ за железопътната мрежа“ означава документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет;
- 27) „влаков маршрут“ означава необходимия инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта в определен период;
- 28) „работно разписание“ означава данните, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършат по съответната инфраструктура през периода, за който се прилага работното разписание;
- 29) „странични коловози за гариране“ означава странични коловози, изрично предназначени за временно гариране на железопътните превозни средства през периода между две пътувания;
- 30) „услуги за тежка поддръжка“ означава дейности, които не се извършват рутинно като част от ежедневните дейности и изискват превозното средство да бъде изведено от експлоатация;

▼ M1

- 31) „вертикално интегрирано предприятие“ е предприятие, в което по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽¹⁾:
- а) управителят на инфраструктура се контролира от предприятие, което в същото време контролира едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура;
- б) управителят на инфраструктура се контролира от едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура; или
- в) едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, се контролират от управителя на инфраструктура.

Това означава също предприятие, съставено от обособени подразделения, включващо управител на инфраструктура и едно или няколко подразделения, предоставящи транспортни услуги, които нямат собствена правосубектност.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (Регламент за сливанията на ЕО) (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1).

▼ M1

Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са изцяло независими едно от друго, но се контролират пряко от държава членка без междинна структура, те не се считат за вертикално интегрирано предприятие за целите на настоящата директива;

- 32) „публично-частно партньорство“ означава правно обвързващо споразумение между публични органи и едно или повече предприятия, различни от основния управител на инфраструктура на държава членка, съгласно което предприятията изцяло или частично изграждат и/или финансират железопътна инфраструктура и/или придобиват правото да упражняват някоя от функциите, изброени в точка 2, за предварително определен срок. Споразумението може да бъде във всяка подходяща правно обвързваща форма, предвидена в националното законодателство;
- 33) „управителен съвет“ означава висшия орган на предприятието, упражняващ изпълнителни и административни функции, който отговаря за текущото управление на предприятието;
- 34) „надзорен съвет“ означава най-висшия орган на предприятието, който упражнява надзорни функции, включително контрол върху управителния съвет и вземане на общи стратегически решения по отношение на предприятието;
- 35) „директен билет“ означава билет или билети, представляващ(и) договор за транспорт за последователни железопътни услуги, предоставян(и) от едно или няколко железопътни предприятия;
- 36) „високоскоростни услуги за превоз на пътници“ означава железопътни услуги за превоз на пътници, осъществявани без междинни спирки между две места, с разстояние между тях от най-малко 200 km, по специално изградени високоскоростни железопътни линии, оборудвани за скорости, които обикновено са равни или превишават 250 km/h, и по които се поддържат такива средни скорости.

▼ B

ГЛАВА II

РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ В СЪЮЗА

РАЗДЕЛ I

Независимост на управлението

Член 4

Независимост на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура

1. Държавите-членки осигуряват на железопътните предприятия, които пряко или косвено са притежавани или контролирани от държавите-членки, независим статус по отношение на управлението, административното обслужване и вътрешния контрол по административни, икономически и счетоводни въпроси, в съответствие с който те ще имат активи, бюджет и счетоводство, които са отделени от тези на държавата.

2. Управителят на инфраструктурата носи отговорност за своето собствено управление, административно обслужване и вътрешен контрол, като при това спазва рамката за налагане на такси и разпределяне и специалните правила, установени от държавите-членки.



Член 5

Управление на железопътните предприятия в съответствие с търговските принципи

1. Държавите-членки позволяват на железопътните предприятия да приспособят своите дейности към пазара и да управляват тези дейности под ръководството на своите управленски органи, с оглед предоставяне на ефикасни и подходящи услуги на възможно най-ниска цена за изискваното качество на услугата.

Железопътните предприятия се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, без оглед на тяхната собственост. Това се прилага и за налаганите им от държавите-членки задължения за обществени услуги, както и за договорите за обществени услуги, които те сключват с компетентните държавни органи.

2. Железопътните предприятия определят своите бизнес планове, включително инвестиционни и финансови програми. Тези планове са насочени към постигане на финансово равновесие на предприятията и към постигането на други управленски цели от технически, търговски и финансов характер; освен това в плановете се посочват средствата за постигането на тези цели.

3. В съответствие с приетите от всяка държава-членка основни насоки на политиката и като вземат предвид националните планове и договори (които могат да бъдат многогодишни), включително инвестиционните и финансови планове, железопътните предприятия могат по-специално свободно да:

- a) определят вътрешната си организация, без да се засягат разпоредбите на членове 7, 29 и 39;
- б) контролират доставките и маркетинга на услуги, чиито цени да определят;
- в) вземат решения по отношение на персонала, активите и собственото снабдяване;
- г) разширяват пазарния си дял, развиват нови технологии и услуги и внедряват новаторски техники на управление;
- д) разгръщат нови дейности в области, свързани с железопътната дейност.

Настоящият параграф не засяга Регламент (ЕО) № 1370/2007.

4. Независимо от параграф 3, притежателите на акции в публично притежавани или контролирани железопътни предприятия трябва да имат право да изискват важните решения за управлението на предприятието да подлежат на предварително одобрение от тяхна страна, по същия начин, по който притежателите на акции в частни акционерни дружества могат да изискват това съгласно разпоредбите на дружественото право на държавите-членки. Разпоредбите на настоящия член не накърняват правомощията на надзорните органи съгласно дружественото право на държавите-членки по отношение на назначаването на членовете на управителния съвет.

▼ В*РАЗДЕЛ 2***Разделение на управлението на инфраструктурата и транспортната дейност и на различните видове транспортна дейност***Член 6***Разделно водене на счетоводство**

1. Държавите-членки осигуряват изготвянето и публикуването на отделни отчети за приходите и разходите и баланси, от една страна, за дейността, свързана с предоставянето на транспортни услуги от железопътни предприятия и, от друга страна, за дейността, свързана с управлението на железопътната инфраструктура. Публичните средства, изплатени за едната от тези две сфери на дейност, не могат да се прехвърлят към другата.

▼ М1

2. За целите на настоящия член държавите членки, които прилагат член 7а, параграф 3, изискват от предприятията да бъдат организирани в обособени подразделения, които нямат собствена правосубектност в рамките на отделното предприятие.

▼ В

3. Държавите-членки осигуряват изготвянето и публикуването на отделни отчети за приходите и разходите и баланси, от една страна, за стопанската дейност, свързана с предоставянето на железопътен превоз на товари и, от друга страна, за дейностите, свързани с предоставянето на превоз на пътници. Публичните средства, изплатени за дейности по предоставянето на транспортни услуги в рамките на обществена услуга, се отбелязват отделно в съответните счетоводни отчети в съответствие с член 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и не се прехвърлят към дейности, свързани с предоставянето на други транспортни услуги или каквито и да било други дейности.

4. Отчетността за различните области на дейност, посочени в параграфи 1 и 3, се води по начин, позволяващ мониторинг на спазването на забраната за прехвърляне на публичните средства, изплатени за една сфера на дейността, към друга и мониторинг на използването на приходите от таксите за ползването на инфраструктурата и печалбата от други търговски дейности.

▼ М1*Член 7***Независимост на управителя на инфраструктура**

1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура отговаря за експлоатацията, поддръжката и обновяването на мрежата и изпълнява възложените му функции, свързани с развитието на железопътната инфраструктура на тази мрежа, в съответствие с националното право.

Държавите членки гарантират, че никое друго юридическо лице във вертикално интегрираното предприятие не упражнява решаващо влияние върху решенията, вземани от управителя на инфраструктура във връзка с основните дейности.

Държавите членки гарантират, че членовете на надзорния съвет и на управителния съвет на управителя на инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси.

▼ M1

2. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура е организиран като субект, който е правно отделен от всякакво железопътно предприятие, а при вертикално интегрираните предприятия — от всяко друго юридическо лице в рамките на предприятието.

3. Държавите членки гарантират, че едни и същи физически лица не могат да бъдат едновременно избрани или назначени за:

- a) членове на управителния съвет на управител на инфраструктура и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;
- б) служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;
- в) ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и членове на надзорния съвет на железопътно предприятие;
- г) членове на надзорния съвет на предприятие, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, и членове на управителния съвет на този управител на инфраструктура.

4. При вертикално интегрирани предприятия членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура и лицата, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, не получават никакво възнаграждение, свързано с резултатите, от което и да било друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие, нито получават премии, непосредствено свързани с финансовите резултати на определени железопътни предприятия. На тях може обаче да се предлагат стимули, свързани с цялостната ефективност на железопътната система.

5. Когато информационни системи са общи за различни образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие, достъпът до чувствителна информация във връзка с основните функции е ограничен до упълномощения персонал на управителя на инфраструктура. Чувствителна информация не се предава на други образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие.

6. Разпоредбите на параграф 1 от настоящия член не засягат правото на държавите членки за вземане на решения във връзка с развитието и финансирането на железопътна инфраструктура, нито компетентността на държавите членки по отношение на финансирането и налагането на такси за инфраструктура и с разпределянето на капацитет, както е определено в член 4, параграф 2, и членове 8, 29 и 39.

*Член 7а***Независимост на основните функции**

1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура притежава организационна и управленска независимост по отношение на основните функции в границите, установени в член 4, параграф 2 и членове 29 и 39.

2. За прилагането на параграф 1 държавите членки по-специално гарантират, че:

- a) железопътно предприятие или друго юридическо лице не упражнява решаващо влияние върху управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, без да се засяга ролята на държавите членки във връзка с определянето на тарифната рамка, рамката за разпределянето на капацитет и специалните правила за налагане на такси в съответствие с членове 29 и 39;

▼ M1

б) железопътно предприятие или друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие не упражнява решаващо влияние върху назначаването и освобождаването на лицата, отговорни за вземането на решения по отношение на основните функции;

в) мобилността на служителите, отговорни за основните функции, не поражда конфликт на интереси.

3. Държавите членки могат да решат, че налагането на такси за инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организацията си и вземането на решения. В такъв случай държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на член 7, параграф 2 и параграф 3, букви в) и г).

Член 7, параграф 3, буква а) и параграф 4 се прилагат *mutatis mutandis* спрямо ръководителите на подразделения, които отговарят за управлението на инфраструктурата и предоставянето на железопътни услуги.

4. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с основните функции на управителите на инфраструктура, се прилагат за независимия налагащ таксите и/или разпределящ орган.

Член 7б

Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на трафика и планирането на поддръжката

1. Държавите членки гарантират, че функциите по управление на трафика и планиране на поддръжката се упражняват по прозрачен и недискриминационен начин, както и че служителите, отговорни за вземането на решения във връзка с тези функции, не са повлияни от никакъв конфликт на интереси.

2. По отношение на управлението на трафика държавите членки гарантират, че железопътните предприятия разполагат с пълен и навременен достъп до необходимата информация при нарушения на трафика, които ги засягат. Когато управителят на инфраструктура предоставя по-широк достъп до процеса на управление на трафика, той го предоставя на засегнатите железопътни предприятия по прозрачен и недискриминационен начин.

3. Що се отнася до дългосрочното планиране на мащабни дейности по поддръжка и/или обновяване на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура се консултира със заявителите и във възможно най-голяма степен отчита изразените опасения.

Управителят на инфраструктура планира дейностите по поддръжка по недискриминационен начин.

Член 7в

Възлагане на дейности на външни изпълнители и споделяне на функциите на управителя на инфраструктура

1. При условие че не възниква конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може:

▼ **M1**

- а) да възлага функции на различно образование, при условие че последното не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие, нито е контролирано от железопътно предприятие. При вертикално интегрираните предприятия основните функции не се възлагат на никое друго образование във вертикално интегрираното предприятие, освен ако това образование изпълнява изключително само основни функции;
- б) да възлага извършването на дейности по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие.

Управителят на инфраструктура запазва надзорните си правомощия и носи крайната отговорност за упражняването на функциите, изброени в член 3, параграф 2. Всяко образование, което упражнява основни функции, спазва разпоредбите на членове 7, 7а, 7б и 7г.

2. Чрез дерогация от разпоредбите на член 7, параграф 1 функциите на управителя на инфраструктура могат да бъдат упражнявани от различни управители на инфраструктура, включително от страни по договори за публично-частни партньорства, при условие че всички те изпълняват изискванията на член 7, параграфи 2—6 и членове 7а, 7б и 7г и поемат пълна отговорност за упражняване на съответните функции.

3. Когато на даден оператор на електрическото захранване не са възложени основни функции, той се освобождава от спазването на правилата, приложими за управителите на инфраструктура, при условие че се гарантира спазване на съответните разпоредби относно развитието на мрежата, и по-специално член 8.

4. Под надзора на регулаторния орган или на друг независим компетентен орган, определен от държавите членки, управителят на инфраструктура може да сключи споразумения за сътрудничество с едно или повече железопътни предприятия по недискриминационен начин с оглед на осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението.

Определеният компетентен орган следи изпълнението на такива споразумения и в обосновани случаи излиза със становище за тяхното прекратяване.

*Член 7с***Финансова прозрачност**

1. При спазване на националните процедури, приложими във всяка държава членка, приходите от дейности по управление на инфраструктурната мрежа, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми. Управителят на инфраструктура може също да използва тези приходи за плащане на дивиденди на собствениците на дружеството, което включва всякакви частни акционери, но изключва предприятия, които са част от вертикално интегрирано предприятие и които упражняват контрол едновременно над железопътно предприятие и над този управител на инфраструктура.

2. Управителите на инфраструктура не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на железопътни предприятия.

▼ M1

3. Железопътните предприятия не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на управители на инфраструктура.
4. Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се предоставят, отпускат и обслужват единствено по пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образуване.
5. Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие, предоставени преди 24 декември 2016 г., продължават до техния падеж, при условие че са били договорени по пазарни лихвени проценти и че действително са били отпуснати и обслужвани.
6. Всички услуги, предлагани от други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие на управителя на инфраструктура, се извършват въз основа на договори и се плащат или на пазарни цени, или на цени, които отразяват производствените разходи плюс разумен марж на печалба.
7. Дълговете на управителя на инфраструктура са ясно отделени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно. Това не пречи окончателното изплащане на дългове да се извършва чрез предприятието, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, или чрез друго образуване в рамките на предприятието.
8. Счетоводствата на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се водят по начин, който гарантира изпълнението на настоящия член и позволява отделно счетоводство и прозрачност на финансовите потоци в рамките на предприятието.
9. В рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие.
10. Разпоредбите на настоящия член се прилагат *mutatis mutandis*, когато основни функции се извършват от независим налагащ таксите и/или разпределящ орган в съответствие с член 7а, параграф 3 и държавите членки не прилагат член 7, параграф 2. Позоваването в настоящия член на управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се счита за позоваване на съответните подразделения на предприятието. Спазването на изискванията, установени в настоящия член, трябва да намери израз в отделните счетоводства на съответните подразделения на предприятието.

Член 7д**Механизми за координация**

Държавите членки гарантират наличието на подходящи механизми за осигуряване на координацията между основните управители на инфраструктура и всички заинтересовани железопътни предприятия, както и заявителите, посочени в член 8, параграф 3. Когато е уместно, представителите на ползвателите на железопътни товарни и пътнически услуги и националните, местните и регионалните органи се приканват да участват. Съответният регулаторен орган може да участва в качеството на наблюдател. Координацията засяга, наред с другото:

- а) нуждите на заявителите, свързани с поддържането и развитието на инфраструктурен капацитет;

▼ **M1**

- б) съдържанието на ориентираните към ползвателите цели за ефективност, съдържащи се в договорните споразумения, посочени в член 30, и на стимулите, посочени в член 30, параграф 1, и тяхното прилагане;
- в) съдържанието и прилагането на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27;
- г) въпроси на интермодалността и оперативната съвместимост;
- д) всеки друг въпрос, свързан с условията за достъп, използване на инфраструктурата и с качеството на услугите на управителя на инфраструктура.

Съгласувано със заинтересованите страни управителят на инфраструктура изготвя и публикува насоки за координацията. Координацията се осъществява най-малко веднъж годишно, като управителят на инфраструктура публикува на уебсайта си преглед на дейностите, предприети съгласно настоящия член.

Координацията съгласно настоящия член не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 56.

*Член 7e***Европейска мрежа на управителите на инфраструктура**

1. С оглед на това да бъде улеснено предоставянето на ефективни и ефикасни железопътни услуги в рамките на Съюза, държавите членки гарантират, че техните основни управители на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, в която се срещат редовно, за да:

- а) развиват железопътната инфраструктура на Съюза;
- б) оказват подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство;
- в) обменят добри практики;
- г) наблюдават и изготвят сравнителни показатели за резултатите в областта на експлоатацията;
- д) допринасят за дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15;
- е) търсят решения за трансграничните участъци с недостатъчна пропускателна способност; и
- ж) обсъждат прилагането на членове 37 и 40.

За целите на буква г) тази мрежа набелязва общи принципи и практики за съгласувано наблюдение и планиране на резултатите в областта на експлоатацията.

Координацията по настоящия параграф не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 56.

2. Комисията е член на мрежата. Тя подпомага работата на мрежата и улеснява координацията.



РАЗДЕЛ 3

Подобряване на финансовото състояние

Член 8

Финансиране на управителя на инфраструктура

1. Държавите-членки развиват националните си железопътни инфраструктури, като се съобразяват, когато е необходимо, с общите нужди на Съюза, включително нуждата от сътрудничество със съседни трети държави. За тази цел те публикуват до 16 декември 2014, след като се консултират със заинтересованите страни, индикативна стратегия за развитието на железопътната инфраструктура с оглед на задоволяване на бъдещите потребности от мобилност чрез поддръжка, подновяване и развитие на инфраструктурата, основаваща се на устойчиво финансиране на железопътната система. Стратегията обхваща период от най-малко пет години и подлежи на подновяване.

2. Като вземат предвид членове 93, 107 и 108 от ДФЕС, държавите-членки могат също така да предоставят на управителя на инфраструктура финансиране, съответстващо на неговите функции, посочени в член 3, точка 2, размера на инфраструктурата и финансовите изисквания, по-специално за обезпечаване на нови инвестиции. Държавите-членки могат да решат да финансират тези инвестиции със средства, различни от прякото държавно финансиране. При всички случаи държавите-членки спазват изискванията, посочени в параграф 4 от настоящия член.

3. В рамките на общата политика, разработена от съответната държава-членка, и в съответствие с посочената в параграф 1 стратегия и с предвиденото в параграф 2 финансиране, предоставено от държавите-членки, управителят на инфраструктура приема бизнес план, включващ инвестиционна и финансова програма. Планът се изготвя по начин, който осигурява оптимално и ефикасно използване, предоставяне и развитие на инфраструктурата, като при това гарантира финансово равновесие и осигурява средствата за постигането на тези цели. Управителят на инфраструктура осигурява на известните заявители, а по тяхно искане — и на потенциалните заявители, достъп до съответната информация и им дава възможност да изразят своето мнение за съдържанието на бизнес плана по отношение на условията за достъп и ползване, както и характера, предлагането и развитието на инфраструктурата, преди планът да бъде одобрен от управителя на инфраструктурата.

4. Държавите-членки гарантират, че при нормални условия на работа и в рамките на разумен срок, който не надхвърля пет години, в отчета за приходите и разходите на управителя на инфраструктура се наблюдава най-малко изравняване на салдото на приходите от таксите за ползването на инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности, безвъзмездно отпуснатите средства от частни източници и държавното финансиране, от една страна, включително, в съответните случаи, и авансовите плащания от държавата, и на инфраструктурните разходи, от друга страна.

Без да се засяга евентуалната дългосрочна цел за покриване от ползвателя на инфраструктурните разходи за всички видове транспорт от страна на съответните потребители — въз основа на лоялна, недискриминационна конкуренция между отделните видове транспорт, в случаите когато железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, в рамките на налагането на такси по членове 31 и 32 съответната държава-членка може да изисква управителят на инфраструктура да изравнява счетоводния си баланс без държавно финансиране.



Член 9

Прозрачност при опрощаването на дългове

1. Без да се засягат правилата на Съюза относно държавните помощи и в съответствие с членове 93, 107 и 108 от ДФЕС, държавите-членки въвеждат подходящи механизми за подпомагане на намаляването на задлъжнялостта на публично притежаваните или контролирани железопътни предприятия до равнище, което не пречатства доброто им финансово управление и подобрява финансовото им състояние.

2. За целите, посочени в параграф 1, държавите-членки може да изискват в рамките на счетоводните отдели на такива железопътни предприятия да бъдат създадени отделни звена за погасяването на дълговете.

В пасива на такова звено могат да се прехвърлят всички заеми, взети от железопътното предприятие както за финансиране на инвестиции, така и за покриване на допълнителни експлоатационни разходи, свързани с дейността по железопътен превоз или с управлението на железопътна инфраструктура, до погасяването на тези заеми. Произтичащите от дейността на дъщерни предприятия дългове не се вземат предвид.

3. Параграфи 1 и 2 се прилагат единствено за дългове или за дължими лихви по дългове, поети от железопътните предприятия, които са публично притежавани или контролирани към датата на отваряне на пазара за всички или за част от железопътните транспортни услуги в съответната държава-членка, но във всички случаи до 15 март 2001 г., или съответно от датата на присъединяване към Съюза на държавите-членки, които са се присъединили към Съюза след посочената дата.

РАЗДЕЛ 4

Достъп до железопътната инфраструктура и железопътните услуги

Член 10

Условия за достъп до железопътната инфраструктура

1. На железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави-членки за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на товари. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и вътрешните пристанища с другите обслужващи съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител.



1а. Без да се засягат международните задължения на Съюза и държавите членки, държавите членки, които граничат с трета държава, могат да ограничат правото на достъп, предвидено в настоящия член за услуги, извършвани от и до тази трета държава по мрежа с междурелсие, различно от основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, ако възникват нарушения на конкуренцията в трансграничния железопътен транспорт между държавите членки и тази трета държава. Тези нарушения може да произтичат, наред с другото, от липсата на недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и свързаните с нея услуги в съответната трета държава.

▼ M1

Ако в съответствие с настоящия параграф държава членка възнамерява да приеме решение за ограничаване на правото на достъп, тя представя проекта за решение на Комисията и се консултира с другите държави членки.

Ако в рамките на три месеца след представяне на проекта за решение нито Комисията, нито държава членка представи възражения, държавата членка може да приеме решението.

Комисията може да приеме актове за изпълнение, определящи подробно процедурата, която трябва да бъде спазвана при прилагането на настоящия параграф. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

2. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1370/2007, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави членки за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните предприятия имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в приложение II, точка 2 към настоящата директива.

▼ B*Член 11***Ограничаване на правото на достъп и на правото на вземане и оставяне на пътници****▼ M1**

1. Държавите членки могат да ограничават предвиденото в член 10, параграф 2 право на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато един или повече договори за обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за обществени услуги.

2. За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги би било нарушено, съответният(съответните) регулаторен(ни) орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава(т) решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от следните субекти, представено в срок от един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4:

- а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;
- б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа съгласно настоящия член;
- в) управителя на инфраструктура;
- г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

▼B

Компетентните органи и железопътните предприятия, които предоставят обществените услуги, представят на съответния регулаторен орган или органи информацията, която по разумна преценка е необходима за вземането на решение. Регулаторният орган се запознава с представената от тези заинтересовани страни информация и по целесъобразност изисква съответната информация и започва консултации с всички релевантни заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на искането. Регулаторният орган се консултира с всички заинтересовани лица, ако е целесъобразно, и уведомява заинтересованите лица за своето мотивирано решение в рамките на предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от шест седмици от получаване на цялата необходима информация.

▼M1

3. Регулаторният орган излага мотивите за своето решение и условията, при които може да бъде поискано преразглеждане на решението, в срок от един месец след обявяването му от един от следните субекти:

- а) съответния компетентен орган или компетентни органи;
- б) управителя на инфраструктура;
- в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги;
- г) железопътното предприятие, което иска достъп.

Когато регулаторен орган реши, че икономическото равновесие на договор за обществени услуги би било нарушено от планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4, той посочва възможни промени в тази услуга, които ще гарантират изпълнението на условията по член 10, параграф 2 за предоставяне на право на достъп.

▼B

4. Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията приема 16 декември 2016 мерки за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

▼M1

Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията приема до 16 декември 2018 г. актове за изпълнение за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член по отношение на вътрешните услуги за превоз на пътници. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

5. Държавите членки могат също да ограничат правото на достъп до железопътната инфраструктура за целите на предоставянето на вътрешни услуги за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение в рамките на една и съща държава членка, когато:

- а) изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено съгласно договор за обществена услуга, възложен преди 16 юни 2015 г.; или

▼ M1

б) до 25 декември 2018 г. въз основа на справедлива конкурентна тръжна процедура е предоставено допълнително право/разрешение за предоставяне на търговски услуги за превоз на пътници между тези гари в конкуренция с друг оператор;

и операторите не получават компенсация за предоставянето на тези услуги.

Това ограничение може да продължи да се прилага в рамките на по-краткия от двата срока — първоначалния срок на договора или разрешението, или до 25 декември 2026 г..

▼ B

6. Държавите-членки гарантират, че посочените в параграфи 1, 2, 3 и 5 решения подлежат на съдебен контрол.

▼ M1*Член 11а***Високоскоростни услуги за превоз на пътници**

1. С оглед на развитието на пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, като се стимулира оптималното използване на наличната инфраструктура и за да се насърчи конкурентоспособността на тези услуги, което да доведе до ползи за пътниците, без да се засяга член 11, параграф 5, упражняването на предвиденото в член 10 право на достъп по отношение на високоскоростните пътнически услуги може да бъде предмет единствено на изискванията, установени от регулаторния орган в съответствие с настоящия член.

2. Когато регулаторният орган след предвидения в член 11, параграфи 2, 3 и 4 анализ прецени, че предвидената високоскоростна услуга за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга, който обхваща същия или алтернативен маршрут, регулаторният орган указва възможните промени в услугата, които биха гарантирали спазването на условията за даване на право на достъп съгласно член 10, параграф 2. Тези промени може да включват изменение на предвидената услуга.

▼ B*Член 12***Такса, дължима от железопътните предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници**

1. Без да се засяга член 11, параграф 2, при определените в настоящия член условия държавите-членки могат да разрешат на органа, отговарящ за железопътния превоз на пътници, да наложи такса на железопътните предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници, за експлоатацията на маршрути, които попадат в компетентността на този орган и които се експлоатират между две гари в съответната държава-членка.

В този случай железопътните предприятия, предоставящи вътрешен или международни железопътни транспортни услуги за превоз на пътници, подлежат на същата такса за експлоатация на маршрутите, попадащи в компетентността на този орган.

2. Таксата е предназначена да компенсира органа за изпълнението на задълженията за обществени услуги, установени в договора за обществени услуги, възложен в съответствие с правото на Съюза. Приходите от такива такси, платени като компенсация, не трябва да надвишават необходимото за пълното

▼B

или частичното покриване на разходите по изпълнение на съответните задължения за обществени услуги, като се отчитат съответните постъпления и разумна печалба за изпълнението на задълженията.

3. Таксата се налага в съответствие с правото на Съюза и зачита принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност, по-специално между средната платима от пътниците цена на услугата и размера на таксата. Наложеният съгласно настоящия параграф такси в тяхната съвкупност не бива да застрашават икономическата жизнеспособност на железопътната транспортна услуга за превоз на пътници, за която са наложени.

4. Компетентните органи съхраняват информацията, необходима за проследяване на произхода на таксите и тяхното използване. Държавите-членки предоставят тази информация на Комисията.

5. Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейностите на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията приема мерки за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

*Член 13***Условия за достъп до услуги**

1. Управителите на инфраструктурата предоставят по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия пакета за минимален достъп, предвиден в точка 1 от приложение II.

2. Операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до съоръженията, посочени в приложение II, точка 2, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.

3. За да се гарантира пълната прозрачност и недопускане на дискриминация при достъп до обслужващите съоръжения, посочени в точка 2, букви а), б), в), г), ж) и и) от приложение II, както и предлагането на услуги в тези съоръжения, когато операторът на обслужващото съоръжение е под прекия или косвен контрол на организация или дружество, които също извършват дейност и имат господстващо положение на националните пазари за железопътни транспортни услуги, за които се използва съответното съоръжение, операторите на тези обслужващи съоръжения се организират така, че да са независими от съответната организация или дружество в организационно отношение, както и във връзка с вземането на решения. Това изискване за независимост не включва изискването за създаването на отделен правен субект за обслужващите съоръжения и може да бъде спазено чрез създаване на обособени отдели в рамките на един и същи правен субект.

За всички обслужващи съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II, операторът и съответната организация или дружество водят отделно счетоводство, включително отделни счетоводни баланси и отчети за приходите и разходите.

▼B

Когато експлоатацията на обслужващо съоръжение се осигурява от управител на инфраструктура или когато операторът на обслужващо съоръжение е под прекия или косвен контрол на управител на инфраструктура, спазването на определените в настоящия параграф изисквания се счита за доказано, когато са спазени изискванията, установени в член 7.

4. На заявките на железопътни предприятия за достъп до и за предоставяне на услуги в обслужващото съоръжение, посочено в приложение II, точка 2, се предоставя отговор в разумен срок, определен от регулаторния орган, посочен в член 55. Тези заявки могат да бъдат отхвърляни само при условие че съществуват жизнеспособни алтернативи, даващи им възможност да извършват съответните услуги за превоз на товари или пътници по същия маршрут и при икономически приемливи условия. Това не поражда задължение за оператора на обслужващото съоръжение да инвестира в ресурси или съоръжения, за да удовлетвори всички заявки на железопътните предприятия.

Когато заявките от железопътните предприятия се отнасят до достъп до и предлагане на услуги в обслужващо съоръжение, управлявано от оператор на обслужващото съоръжение по параграф 3, операторът на съоръжението обосновава в писмен вид всички решения за отказ и посочва жизнеспособни алтернативи в други съоръжения.

5. Когато операторът на обслужващото съоръжение по точка 2 от приложение II е изправен пред несъвместими различни заявки, той трябва да се стреми да изпълни всички заявки, доколкото е възможно. В случай че не съществува жизнеспособна алтернатива и не е възможно да се изпълнят всички заявки за ползване на капацитета на съответното обслужващо съоръжение въз основа на доказаните потребности, заявителят може да подаде жалба до регулаторния орган по член 55, който разглежда случая и, когато е целесъобразно, предприема действие, с което осигурява предоставянето на подходяща част от капацитета на този заявител.

6. В случай че обслужващото съоръжение по точка 2 от приложение II не е било използвано поне през последните две последователни години и пред оператора на това обслужващо съоръжение въз основа на доказани потребности е бил изразен интерес за достъп до съоръжението от страна на железопътни предприятия, неговият собственик оповестява, че експлоатацията на съоръжението се предоставя, изцяло или частично, на лизинг или под наем в качеството му на железопътно обслужващо съоръжение, освен ако операторът на съоръжението не докаже, че то е неизползваемо за железопътните предприятия поради текущо преобразуване.

7. В случаите когато операторът на обслужващото съоръжение осигурява някои от услугите, посочени в точка 3 от приложение II, като допълнителни услуги, той ги предоставя на недискриминационна основа по заявка на железопътни предприятия.

8. Железопътните предприятия могат да поискат от управителя на инфраструктура или от други оператори на обслужващо съоръжение предоставянето, под формата на спомагателни услуги, на други услуги, посочени в точка 4 от приложение II. Операторът на съоръжението не е задължен да предоставя тези услуги. Когато операторът на обслужващото съоръжение предлага някои от тези услуги, той ги предоставя по недискриминационен начин по заявка на железопътните предприятия.

9. Въз основа на опита на регулаторните органи и на операторите на обслужващи съоръжения, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията може да приеме мерки за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва

▼B

да бъдат спазвани при предоставяне на достъп до услугите, които се предоставят в обслужващите съоръжения по точки 2—4 от приложение II. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

▼M1*Член 13а***Общи схеми за информация и продажба на директни билети**

1. Без да се засягат Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ и Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници, да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася дискриминация между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

2. Комисията наблюдава развитието на пазара на железопътни превози по отношение на въвеждането и използването на общи системи за информация и продажба на директни билети и прави оценка на необходимостта от действие на равнището на Съюза, като взема предвид пазарните инициативи. Тя разглежда по-специално недискриминационния достъп на пътниците, използващи железопътен транспорт, до необходимите данни за планиране на пътуванията и резервиране на билети. В срок до 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно наличието на подобни общи системи за информация и продажба на директни билети, като при необходимост представя заедно с него законодателни предложения.

3. Държавите членки изискват от железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги, да въведат планове за действие в извънредни ситуации и гарантират, че тези планове са координирани по подходящ начин с цел оказване на помощ на пътниците по смисъла на член 18 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 при сериозни нарушения в трафика.

▼B*РАЗДЕЛ 5****Трансгранични споразумения****Член 14***Общи принципи за трансграничните споразумения**

1. Държавите-членки гарантират, че разпоредбите, съдържащи се в трансграничните споразумения, не дискриминират между железопътните предприятия и не ограничават свободата на железопътните предприятия да извършват трансгранични услуги.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).

⁽²⁾ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

▼B

2. Държавите-членки нотифицират Комисията относно всички трансгранични споразумения до 16 юни 2013 – за споразуменията, сключени преди тази дата, и преди тяхното сключване – за новите или ревизирани споразумения между държавите-членки. Комисията решава дали тези споразумения съответстват на правото на Съюза в срок от девет месеца от нотификацията за споразумения, които са сключени преди 15 декември 2012, или в срок от четири месеца от нотификацията за нови или ревизирани споразумения между държавите-членки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.

3. Без да се засяга разпределението на компетентността между Съюза и държавите-членки и в съответствие с правото на Съюза, държавите-членки нотифицират Комисията относно намерението си да започнат преговори или да сключат нови или ревизирани трансгранични споразумения с трети държави.

4. Ако до два месеца от получаването на нотификация за намерението на дадена държава-членка да започне преговори съгласно параграф 2 Комисията стигне до заключението, че има вероятност преговорите да попречат за постигането на целите на преговорите, които Съюзът провежда с въпросните трети държави, и/или да доведат до споразумение, което не съответства на правото на Съюза, тя уведомява държавата-членка за това.

Държавите-членки информират редовно Комисията относно всякакви такива преговори и, когато е целесъобразно, я канят да участва в качеството на наблюдател.

5. На държавите-членки се разрешава да прилагат временно и/или да сключват нови трансгранични споразумения или да ревизират трансграничните споразумения с трети държави, при условие че тези споразумения съответстват на правото на Съюза и не пречат на постигането на целите на транспортната политика на Съюза. Тези решения за даване на разрешение се приемат от Комисията. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.

*РАЗДЕЛ 6**Задачи на комисията, свързани с мониторинга**Член 15***Приложно поле на мониторинга на пазара**

1. Комисията приема необходимите мерки за мониторинг на техническите и икономическите условия и тенденциите на пазара в железопътния транспорт на Съюза.

2. В този контекст Комисията привлича в своята работа представители на държавите-членки, включително представители на регулаторните органи, посочени в член 55, и представители на съответните сектори, включително, ако е целесъобразно, социалните партньори на железопътния отрасъл, потребителите и представителите на местните и регионалните органи, така че те добре да могат да осъществяват мониторинг на развитието на железопътния сектор и развитието на пазара, да оценяват последиците от приетите мерки и да анализират въздействието на планираните

▼B

от Комисията мерки. Ако е целесъобразно, Комисията също така включва Европейската железопътна агенция в съответствие с нейните функции, предвидени в Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (Регламент за Агенцията) ⁽¹⁾.

3. Комисията осъществява мониторинг на използването на железопътните мрежи и на развитието на рамковите условия в железопътния сектор, по-специално на налагането на такси за ползването на инфраструктурата, на разпределянето на капацитета, на инвестициите в железопътна инфраструктура, на тенденциите в цените и качеството на железопътните транспортни услуги, железопътните транспортни услуги, обхванати от договори за обществени услуги, на лицензирането и на степента на отваряне на пазара и на хармонизация между държавите-членки, на тенденциите в заетостта и свързаните с това социални условия в железопътния отрасъл. Тези дейности по мониторинг не засягат подобни дейности в държавите-членки, и ролята на социалните партньори.

4. Комисията докладва веднъж на всеки две години на Европейския парламент и на Съвета относно:

- а) развитието на вътрешния пазар на железопътни услуги и услуги, предоставяни на железопътните предприятия, както е посочено в приложение II;
- б) рамковите условия, посочени в параграф 3, включително за обществените услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт;
- в) състоянието на железопътната мрежа на Съюза;
- г) използването на правата за достъп;
- д) пречките пред постигане на по-ефективни железопътни услуги;
- е) ограниченията на инфраструктурата;
- ж) необходимостта от законодателство.

5. За целите на мониторинга на пазара от страна на Комисията държавите-членки, като зачитат ролята на социалните партньори, предоставят ежегодно на Комисията необходимата информация относно използването на мрежите и оценката на рамковите условия в железопътния сектор.

6. Комисията може да приеме мерки, за да осигури последователност в задълженията за докладване на държавите-членки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.



ГЛАВА III

ЛИЦЕНЗИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ

РАЗДЕЛ 1

Лицензиращ орган

Член 16

Лицензиращ орган

Всяка държава-членка определя лицензиращ орган отговарящ за издаването на лицензи и за изпълнението на задълженията, наложени с настоящата глава.

Лицензиращият орган не предоставя железопътни транспортни услуги и е независим от дружества или образувания, които извършват такава дейност.

РАЗДЕЛ 2

Условия за получаване на лиценз

Член 17

Общи изисквания

1. Дадено предприятие има право да кандидатства за лиценз в държавата-членка, в която е установено.
2. Държавите-членки не издават лицензи и не продължават валидността на издадени такива, ако не са спазени изискванията на настоящата глава.
3. Предприятие, което отговаря на изискванията, предвидени в настоящата глава, има право да получи лиценз.
4. Никое предприятие няма право да предоставя железопътни транспортни услуги, обхванати от настоящата глава, освен когато е получило съответния лиценз за предоставяне на съответните услуги.

Такъв лиценз обаче сам по себе си не дава на титуляра му право на достъп до железопътната инфраструктура.

5. Комисията приема мерки за определяне на подробни правила за използването на общ образец за лиценз, а ако е необходимо за осигуряване на лоялна и ефикасна конкуренция на пазара на железопътни превози – подробни правила за процедурата, която трябва да бъде спазвана при прилагането на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

Член 18

Условия за получаване на лиценз

Преди началото на дейността му от всяко кандидатстващо за лиценз предприятие се изисква да бъде в състояние да докаже на лицензиращите органи на съответната държава-членка, че по всяко

▼B

време е способно да изпълни изискванията за добра репутация, финансова стабилност, професионална компетентност, както и изискванията във връзка с покритието на гражданската отговорност, посочени в членове 19–22.

За тази цел всяко кандидатстващо за лиценз предприятие предоставя цялата информация от значение.

*Член 19***Изисквания за добра репутация**

Държавите-членки определят условията, при които изискването за добра репутация е спазено, за да гарантират, че кандидатстващото за лиценз предприятие или лицата, натоварени с управлението му:

- a) не са били осъждани за тежки престъпления, включително за стопански престъпления;
- б) не са били обявени в несъстоятелност;
- в) не са били осъждани за тежки нарушения по специалното законодателство, прилагано в областта на транспорта;
- г) не са били осъждани за сериозни или системни неизпълнения на задължения в областта на социалното или трудовото законодателство, включително задължения във връзка със законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд, а също и на задължения в областта на митническото законодателство — за предприятия, желаещи да извършват трансграничен превоз на товари, подлежащ на митнически режим;

▼M1

- д) не са били осъждани за тежки престъпления, във връзка със задължения, възникнали съгласно националното право, които произтичат от задължителни колективни споразумения, когато това е приложимо.

▼B*Член 20***Изисквания за финансова стабилност**

1. Свързаните с финансовата стабилност изисквания са изпълнени, когато кандидатстващото за лиценз предприятие успее да докаже, че ще може да спази всички свои действителни и потенциални задължения, установени въз основа на реалистични допускания за период от 12 месеца.

2. Лицензиращият орган проверява финансовата стабилност по-специално въз основа на годишните отчети на съответното кандидатстващо за лиценз предприятие или, при невъзможност за представяне на годишния счетоводен отчет от страна на кандидатстващото за лиценз предприятие, на неговия баланс. Всяко кандидатстващо за лиценз предприятие представя най-малко информацията, описана в приложение III.

▼B

3. Лицензиращият орган не приема кандидатстващото за лиценз предприятие за финансово стабилно, ако то дължи значими суми по просрочени плащания на данъци или на вноски за социално осигуряване в резултат на дейността на предприятието или често просрочва тези плащания.

4. Лицензиращият орган може да изисква представяне на одиторски доклад, както и съответни документи от банка, спестовна банка, счетоводител или одитор. Тези документи задължително включват информацията, посочена в приложение III.

5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 60 във връзка с някои изменения на приложение III. По този начин приложение III може да бъде изменено, така че да се уточни информацията, която кандидатстващите за лиценз предприятия трябва да представят, или може да бъде допълнено с оглед на опита, придобит от лицензиращия орган или развитието на пазара на железопътни превози.

*Член 21***Изисквания за професионална компетентност**

Изискванията за професионалната компетентност са изпълнени, когато кандидатстващото за лиценз предприятие може да докаже, че то има или ще има организация за управление, която притежава познанията или опита да упражнява безопасен и надежден контрол върху експлоатацията и надзор върху видовете операции, посочени в лиценза.

*Член 22***Изисквания във връзка с покритието на гражданската отговорност**

Без да се засягат правилата на Съюза относно държавната помощ и в съответствие с членове 93, 107 и 108 от ДФЕС, всяко железопътно предприятие задължително има достатъчно застрахователно покритие или разполага с адекватни гаранции при пазарни условия, за да покрие съобразно националното и международното право отговорността си в случай на произшествия, по-специално по отношение пътниците, багажа, товарите, пощата и трети лица. Независимо от това задължение могат да бъдат отчитани особеностите и рисковият профил на различните видове услуги, по-специално на железопътните операции за културни цели или за цели, свързани с историческото наследство.

*РАЗДЕЛ 3***Валидност на лиценза***Член 23***Териториална и времева валидност**

1. Лицензът е валиден за цялата територия на Съюза.
2. Лицензът остава валиден, докогато железопътното предприятие изпълнява задълженията, предвидени в настоящата глава. Въпреки това, лицензиращият орган може да предвиди редовното му преразглеждане. В такъв случай преразглеждането се извършва най-малко веднъж на всеки пет години.
3. В лиценза може да бъдат включени специални разпоредби, уреждащи спирането на действието или отнемането на лиценза.



Член 24

Временен лиценз, спиране на действието и отнемане

1. Когато са налице основателни съмнения, че лицензирано от органа железопътно предприятие не спазва изискванията на настоящата глава, и по-специално тези на член 18, лицензиращият орган може по всяко време да извърши проверка дали железопътното предприятие изпълнява изискванията.

Когато лицензиращият орган се увери, че дадено железопътно предприятие вече не е в състояние да изпълнява изискванията, той спира действието на неговия лиценз или го отнема.

2. Когато лицензиращият орган на определена държава-членка се увери, че има основателни причини за съмнение относно спазването на изискванията, предвидени в настоящата глава, от страна на железопътно предприятие, чийто лиценз е издаден от лицензиращия орган на друга държава-членка, той незабавно уведомява този орган.

3. Независимо от параграф 1, при спиране на действието или отнемане на лиценз поради неизпълнение на изискванията за финансова стабилност лицензиращият орган може да издаде временен лиценз до извършването на реорганизация на железопътното предприятие и при условие че не се застрашава безопасността. Издаденият временен лиценз не може да бъде валиден за повече от шест месеца след датата на издаването му.

4. Когато железопътно предприятие е преустановило дейността си за шест месеца или не е започнало дейност в рамките на шест месеца след издаването на лиценза, лицензиращият орган може да реши да изиска повторното представяне на лиценза за одобрение или да спре действието му.

При първоначално започване на дейности железопътното предприятие може да поиска определяне на по-дълъг срок, като се отчита конкретното естество на предоставяните от него услуги.

5. При промяна, засягаща правния статус на дадено предприятие, и по-специално при сливане или поглъщане лицензиращият орган може да вземе решение лицензът да бъде представен повторно за одобрение. Съответното железопътно предприятие може да продължи дейността си, освен ако лицензиращият орган не реши, че е застрашена безопасността. В такъв случай се посочват основанията за това решение.

6. Когато железопътно предприятие възнамерява значително да промени или разшири дейностите си, лицензът му се представя повторно пред лицензиращия орган за преразглеждане.

7. Лицензиращият орган не допуска запазването на лиценза на железопътно предприятие, срещу което е започнала процедура по несъстоятелност или друга подобна процедура, когато органът е убеден, че не съществуват реалистични перспективи за задоволително финансово реструктуриране в рамките на разумен срок.

8. Когато лицензиращият орган издава, спира действието, отнема или изменя лиценз, той веднага уведомява за това Европейската железопътна агенция. Европейската железопътна агенция уведомява незабавно лицензиращите органи на останалите държави-членки.



Член 25

Процедура по издаване на лицензи

1. Процедурите по издаване на лицензи се оповестява публично от съответната държава-членка, която известява за тях Комисията.
2. Лицензиращият орган взема решение по заявките в най-кратък срок, но не повече от три месеца след представяне на цялата съответна информация, и по-специално данните, посочени в на приложение III. Лицензиращият орган взема предвид цялата налична информация. Решението се съобщава незабавно на кандидатстващото за лиценз предприятие. При отказ се посочват основанията за него.
3. Държавите-членки осигуряват възможност за съдебен контрол на решенията на лицензиращия орган.

ГЛАВА IV

НАЧИСЛЯВАНЕ НА ТАКСИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНФРАСТРУКТУРЕН КАПАЦИТЕТ

РАЗДЕЛ I

Общи принципи

Член 26

Ефективно използване на инфраструктурния капацитет

По отношение на железопътната структура държавите-членки осигуряват съответствието на схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета с принципите, определени в настоящата директива, като по този начин дават възможност на управителя на инфраструктура да предлага на пазара и да осигури възможно най-ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет.

Член 27

Референтен документ за железопътната мрежа

1. След като се консултира със заинтересованите лица, управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за железопътната мрежа, който се придобива срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува най-малко на два официални езика на Съюза. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа се помества безплатно в електронен формат на интернет страницата на управителя на инфраструктура и е достъпно чрез обща интернет страница. Тази интернет страница се създава от управителите на инфраструктура в рамките на тяхното сътрудничество в съответствие с членове 37 и 40.
2. В референтния документ за железопътната мрежа се посочва характерът на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и той съдържа информация относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информация относно условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения или се посочва интернет страница, на която такава информация се осигурява безплатно в електронен формат. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа е установено в приложение IV.

▼B

3. Референтният документ за железопътната мрежа се актуализира и изменя, когато е необходимо.
4. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува не по-малко от четири месеца преди изтичането на крайния срок за заявяване на инфраструктурен капацитет.

*Член 28***Споразумения между железопътни предприятия и управители на инфраструктура**

Всяко железопътно предприятие, предоставящо железопътни транспортни услуги, сключва необходимите споразумения съгласно публичното или частното право с управителите на използваната железопътна инфраструктура. Условието, уреждащи такива споразумения, трябва да бъдат недискриминационни и прозрачни, в съответствие с настоящата директива.

*РАЗДЕЛ 2***Такси за инфраструктурата и за услугите***Член 29***Установяване, определяне и събиране на таксите**

1. Държавите-членки въвеждат тарифна рамка, като при това се съобразяват с условието за независимост на управлението, установено в член 4.

При спазване на това условие държавите-членки въвеждат специални правила за налагане на такси или делегират такива правомощия на оператора на инфраструктура.

Държавите-членки гарантират, че референтният документ за железопътната мрежа съдържа тарифната рамка и правилата за налагане на такси, или посочват електронна страница, на която са публикувани тарифната рамка и правилата за налагане на такси.

Управителят на инфраструктура определя и събира таксата за използване на инфраструктурата в съответствие с установената тарифна рамка и правила за налагане на такси.

Без да се засяга независимостта на управлението, установена в член 4, и при условие че това право е било предоставено от конституционното право преди 15 декември 2010, националният парламент може да има правото да разглежда и, при необходимост, да преразгледа таксите, определени от управителя на инфраструктурата. При всяко преразглеждане се гарантира, че таксите са в съответствие с настоящата директива, установената тарифна рамка и правила за налагане на такси.

2. Освен когато има сключени специални споразумения в съответствие с член 32, параграф 3, управителите на инфраструктура гарантират, че прилаганата схема за налагане на такси се основава на едни и същи принципи по цялата им мрежа.

3. Управителите на инфраструктура гарантират, че прилагането на схемата за налагане на такси води до равностойни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия, които осъществяват услуги от един и същ характер в дадена сходна част от пазара и че действително прилаганите такси съответстват на правилата, установени в референтния документ за железопътната мрежа.



4. Управителят на инфраструктура спазва търговската поверителност на информацията, предоставена му от заявителите.

Член 30

Инфраструктурни разходи и счетоводни баланси

1. Като се отчетат изискванията за безопасност и поддържане и подобряване на качеството на инфраструктурното обслужване, на управителите на инфраструктура се осигуряват стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура, както и на размера на таксите за достъп.

2. Без да се засяга компетентността на държавите-членки по отношение на планирането и финансирането на железопътната инфраструктура, както и бюджетният принцип на ежегодност, когато е приложимо, държавите-членки гарантират, че между компетентния орган и управителя на инфраструктура е сключено договорно споразумение, отговарящо на основните принципи и параметри, установени в приложение V, със срок от най-малко пет години.

Държавите-членки гарантират, че договорните споразумения, които са в сила към 15 декември 2012, при необходимост се изменят, за да съответстват на настоящата директива към момента на подновяването си или най-късно до 16 юни 2015.

3. Държавите-членки въвеждат стимулите по параграф 1 чрез договорното споразумение по параграф 2, чрез регулаторни мерки или чрез съчетание от стимули за намаляване на разходите в договорното споразумение и за намаляване на размера на таксите чрез регулаторни мерки.

4. Ако държава-членка реши да въведе стимулите по параграф 1 чрез регулаторни мерки, това се основава на анализ на постижимото намаление на разходите. Това не засяга правомощията на регулаторния орган да преразгледа таксите, посочени в член 5б.

5. Условието на договорното споразумение по параграф 2 и структурата на уговорените плащания за обезпечаване на финансирането на управителя на инфраструктура се договарят предварително, така че да покриват целия срок на договорното споразумение.

6. Държавите-членки гарантират, че заявителите, а при искане от тяхна страна — потенциалните заявители, са уведомени от компетентния орган и управителя на инфраструктура и им е дадена възможността да изразят мненията си относно съдържанието на договорното споразумение преди подписването му. Договорното споразумение се публикува в срок от един месец след неговото сключване.

Управителят на инфраструктура осигурява съответствие между клаузите на договорното споразумение и бизнес плана.

7. Управителите на инфраструктура разработват и поддържат регистър на своите активи и активите, за чието управление отговарят, който биха използвали за оценка на финансирането, необходимо за тяхната поправка или замяна. Той се придружава от подробно описание на разходите за реконструкция и модернизация на инфраструктурата.

8. Управителите на инфраструктура установяват метод за разпределяне на разходите за различните категории услуги, предлагани на железопътните предприятия. Държавите-членки могат да изискват предварително одобряване. Той се актуализира периодично въз основа на най-добрата международна практика.

*Член 31***Принципи на налагане на такси**

1. Таксите за ползване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения се заплащат съответно на управителя на инфраструктура и на оператора на обслужващото съоръжение и се използват за финансиране на дейността им.

2. Държавите-членки изискват управителят на инфраструктура и операторът на обслужващо съоръжение да предоставят на регулаторния орган цялата необходима информация относно наложените такси с цел да се позволи на регулаторния орган да изпълнява функциите си, посочени в член 56. В това отношение управителят на инфраструктура и операторът на обслужващото съоръжение трябва да са в състояние да докажат на железопътните предприятия, че всички такси за ползването на инфраструктура и услуги, които са действително фактурирани на железопътното предприятие съгласно членове 30—37, съответстват на методиката, правилата и, когато е приложимо — на стойностите, предвидени в референтния документ за железопътната мрежа.

3. Без да се засягат параграфи 4 или 5 от настоящия член или член 32, таксите за пакета за минимален достъп и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга.

Преди 16 юни 2015 Комисията приема мерки за определяне на условията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

Управителят на инфраструктура може да реши постепенно да се адаптира към тези условия в срок, изтичащ най-късно четири години след влизането в сила на тези актове за изпълнение.

4. Таксите за ползване на инфраструктура, посочени в параграф 3, могат да включват такса, отразяваща недостига на капацитет на даден определен участък от инфраструктурата в периоди на претоварване.

5. Таксите за инфраструктура, посочени в параграф 3, могат да бъдат изменени, така че да отразяват стойността на въздействията върху околната среда, предизвикани от експлоатацията на влака. Всяко такова изменение се разграничава съобразно значимостта на причиненото въздействие.

Въз основа на опита, придобит от управителите на инфраструктура, железопътните предприятия, регулаторните органи и компетентните органи, и като се отчитат различните схеми за разграничение на шума, Комисията приема мерки за изпълнение за определяне на условията, които трябва да се спазват при прилагането на таксите за шума, включително продължителността на прилагане на таксите, и позволяващи при разграничаването на таксите, когато е целесъобразно, да се отчита чувствителността на засегнатия район, по-конкретно по отношение на броя на засегнатото население, и влаковата композиция, която влияе върху

▼B

нивата на шумовите емисии. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3. Те не водят до неоснователно нарушаване на конкуренцията между железопътните предприятия, нито засягат конкуренцията като цяло в железопътния сектор.

Всяка промяна на таксите за ползване на инфраструктурата, целяща да отчете таксуването на въздействието на шума, подкрепя преоборудването на вагоните с най-целесъобразната в икономически смисъл налична нискошумова спирачна технология.

Налагането на такса за разходи поради въздействията върху околната среда, което води до увеличаване на общите приходи, получени от управителя на инфраструктура, е допустимо обаче само когато такава такса се прилага за автомобилен превоз на товари в съответствие с правото на Съюза.

Ако налагането на такса за разходи поради въздействията върху околната среда води до генериране на допълнителен приход, държавите-членки решава как да се използва приходът.

Държавите-членки гарантират съхраняването на необходимата информация и проследяемостта на произхода на таксите за въздействията върху околната среда и тяхното прилагане. Държавите-членки предоставят тази информация на Комисията по нейно искане.

6. С оглед избягването на нежелателни несъразмерни отклонения таксите по параграфи 3, 4 и 5 могат да бъдат усреднени за определен разумен набор от влакови услуги и периоди. Независимо от това относителният размер на таксите за инфраструктура е свързан с разходите, произтичащи от услугите.

7. Таксата, налагана за релсовия достъп в рамките на обслужващи съоръжения по точка 2 от приложение II и предоставянето на услуги в тези съоръжения, не надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна печалба.

8. В случаите, когато услугите, изброени в точки 3 и 4 от приложение II като допълнителни и спомагателни услуги, се предлагат само от един доставчик, таксата за такава услуга не надхвърля разходите за предоставянето заедно с разумна печалба.

9. Могат да се налагат такси за използване на капацитет за целите на поддържането на инфраструктура. Тези такси не надхвърлят нетната загуба на приходи за управителя на инфраструктура, предизвикана от поддържането.

10. Операторът на съоръжението за предоставяне на услугите, посочени в точки 2, 3 и 4 от приложение II, предоставя на управителя на инфраструктура информация за таксите, подлежащи на включване в референтния документ за железопътната мрежа, или посочва интернет страница, на която тази информация се осигурява безплатно в електронен формат в съответствие с член 27.

*Член 32***Изключения от принципите на таксуване**

1. С оглед постигане на пълно възстановяване на направените от управителя на инфраструктура разходи, държавата-членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надценки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентоспособност на железопътните пазарни сегменти. Системата за налагане на такси отчита увеличенията на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

▼B

Размерът на таксите обаче не трябва да изключва използването на инфраструктурата от пазарни сегменти, които могат да покриват поне преките разходи, направени вследствие извършване на железопътната услуга заедно с определен процент възвращаемост, който пазарът може да понесе.

Преди да одобрят налагането на такива надценки, държавите-членки се уверяват, че управителите на инфраструктура са извършили оценка на тяхното значение за конкретните пазарни сегменти, като са разгледали поне двойките, изброени в точка 1 от приложение VI, и са отчели тези, които са от значение за въпроса. Списъкът на пазарните сегменти, определен от управителите на инфраструктура, съдържа най-малко следните три сегмента: услуги за превоз на товари, услуги за превоз на пътници в рамките на договора за обществени услуги и други услуги за превоз на пътници.

Управителите на инфраструктура могат допълнително да разграничават пазарните сегменти според превозваните товари или пътници.

Определят се и пазарните сегменти, в които железопътните предприятия понастоящем не извършват дейност, но могат да предоставят услуги през срока на валидност на системата на налагане на такси. Управителят на инфраструктура не включва надценка в системата на налагане на такси за тези пазарни сегменти.

Списъкът на пазарните сегменти се публикува в референтния документ за железопътната мрежа и се преразглежда най-малко веднъж на всеки пет години. Регулаторният орган, посочен в член 55, проверява този списък в съответствие с член 56.

2. При превоза на товари от трети държави и до тях по мрежа с различно междурелие от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, управителите на инфраструктура могат да определят по-високи такси, за да се постигне пълно възстановяване на направените разходи.

3. За отделни бъдещи инвестиционни проекти или специфични инвестиционни проекти, завършени след 1988 г., управителят на инфраструктура може да определя или да продължава да определя по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи на такива проекти, ако те повишават ефективността или намаляват разходите или и двете и не може или не е било възможно да бъдат осъществени по друг начин. Тези правила за налагане на такси може да включват и споразумения за споделяне на риска, свързан с новите инвестиции.

▼M1

4. Таксите за инфраструктура за използване на железопътни коридори, определени в Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията ⁽¹⁾, могат да бъдат диференцирани, за да се насърчи оборудването на влаковете с ETCS, която да е в съответствие с версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията ⁽²⁾, и с последващите версии. Това диференциране не води до каквото и да било общо увеличение на приходите на управителя на инфраструктура.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).

⁽²⁾ Решение 2008/386/ЕО на Комисията от 23 април 2008 г. за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система, и на приложение А към Решение 2006/860/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (ОВ L 136, 24.5.2008 г., стр. 11).

▼ M1

Държавите членки могат да решат, че това диференциране на инфраструктурни такси не се прилага за железопътните линии, посочени в Регламент (ЕС) 2016/919, по които могат да се движат единствено влакове, оборудвани с ETCS.

Държавите членки могат да решат да разширят обхвата на това диференциране до железопътните линии, които не са посочени в Регламент (ЕС) 2016/919.

▼ B

5. За предотвратяване на дискриминацията държавите-членки осигуряват съпоставимост на средните и пределните такси на всеки един управител на инфраструктура за равностойни случаи на ползване на инфраструктурата му, както и налагането на едни и същи такси за съпоставими услуги в един и същ пазарен сегмент. Управителят на инфраструктура посочва в референтния документ за железопътната мрежа, че системата на налагане на такси отговаря на тези изисквания, доколкото това може да бъде направено без разкриване на поверителна търговска информация.

6. Ако управител на инфраструктура възнамерява да промени съществените елементи на системата на налагане на такси, посочена в параграф 1 от настоящия член, той ги оповестява публично най-малко три месеца преди срока за публикуване на референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с член 27, параграф 4.

*Член 33***Отстъпки**

1. Без да се засягат разпоредбите на членове 101, 102, 106 и 107 от ДФЕС и независимо от принципа за преките разходи, установен в член 31, параграф 3 от настоящата директива, всякакви отстъпки от таксите, наложени на железопътно предприятие от управител на инфраструктура за каквито и да било услуги, съответстват на предвидените в настоящия член критерии.

2. С изключение на параграф 3 отстъпките се ограничават до действителните икономии от административни разходи за управителя на инфраструктура. При определяне на равнището на отстъпката не могат да се отчитат икономии от разходи, които вече са включени в наложената такса.

3. За определени потоци от трафик управителите на инфраструктура 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 линии, които са недостатъчно използвани.

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

5. За сходни услуги се прилагат сходни схеми на отстъпки. Схемите на отстъпки се прилагат по недискриминационен начин за всички железопътни предприятия.

*Член 34***Схеми за компенсиране за неизплатени разходи от въздействия върху околната среда, катастрофи и инфраструктура**

1. Държавите-членки могат да приложат ограничена по време схема за компенсиране за ползването на железопътната инфраструктура за доказано неизплатени разходи за въздействия върху околната среда, инциденти и инфраструктура при конкурентни видове транспорт, доколкото тези разходи надвишават равностойните разходи при железопътен транспорт.

▼B

2. В случаите, когато дадено железопътно предприятие, получаващо компенсация, се ползва от изключителни права, компенсацията се придружава от сравними ползи за потребителите.
3. Използваната методика и извършените изчисления са публично достъпни. По-специално следва да бъде възможно да се посочат конкретните неначислени разходи на конкурентната транспортна инфраструктура, които се избягват, и да се осигури прилагането на схемата спрямо предприятията при недискриминационни условия.
4. Държавите-членки гарантират съвместимостта на схемата с членове 93, 107 и 108 от ДФЕС.

*Член 35***Експлоатационна схема**

1. Схемите за налагане на такси за ползването на инфраструктурата насърчават железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да минимизират прекъсванията на движението и да подобрят експлоатацията на мрежата чрез експлоатационна схема. Тази схема може да включва санкции за прекъсване на движението по мрежата, компенсации за предприятия, които са пострадали от прекъсването и премии за възнаграждение при по-добра от планираната експлоатация.
2. Основните принципи на експлоатационна схема, изброени в точка 2 от приложение VI, се прилагат за цялата мрежа.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 60 във връзка с изменения на точка 2, буква в) от приложение VI. По този начин точка 2, буква в) от приложение VI може да бъде изменена с оглед на развитието на железопътния пазар и на опита, придобит от регулаторните органи, посочени в член 55, управителите на инфраструктура и железопътните предприятия. С тези изменения категориите закъснения се адаптират към най-добрите практики, изготвени от отрасъла.

*Член 36***Такси за резервации**

Управителите на инфраструктура могат да налагат подходяща такса за капацитет, който е предоставен, но не е използван. Тази такса при използване осигурява стимули за ефикасно използване на капацитета. Таксата е задължителна за заявители, на които е предоставен влаков маршрут, и за случаите, в които те не използват редовно целия маршрут или части от него. За налагането на тази такса управителите на инфраструктура публикуват в своя референтен документ за железопътната мрежа критериите за определянето на такова използване. Регулаторният орган, посочен в член 55, проверява за тези критерии в съответствие с член 56. Заплащането на тази такса се извършва от заявителя или от железопътното предприятие, определено в съответствие с член 41, параграф 1. Управителят на инфраструктура винаги трябва да е в състояние да информира всяко заинтересовано лице за инфраструктурния капацитет, който вече е предоставен на железопътните предприятия потребители.

*Член 37***Сътрудничество във връзка със системите за налагане на такси за повече от една мрежа**

1. Държавите-членки осигуряват сътрудничество между управителите на инфраструктура, даващо възможност за прилагането на ефикасни схеми за налагане на такси и сдружаването им за координиране на таксите или за налагане на такси за извършването на

▼ B

влакови услуги, които преминават през повече от една инфраструктурна мрежа от железопътната система на територията на Съюза. Управителите на инфраструктура се стремят, по-специално, да гарантират оптимална конкурентоспособност на международните железопътни услуги и да осигурят ефикасното използване на железопътните мрежи. За тази цел те установяват подходящи процедури при спазване на правилата, установени в настоящата директива.

2. За целите на параграф 1 от настоящия член, държавите-членки гарантират, че управителите на инфраструктура сътрудничат помежду си с цел ефикасното прилагане на надценки, както е посочено в член 32, и на експлоатационни схеми, както е посочено в член 35, за трафик, преминаващ през повече от една мрежа от железопътната система в рамките на Съюза.

*РАЗДЕЛ 3**Разпределяне на инфраструктурния капацитет**Член 38***Права във връзка с капацитета**

1. Разпределянето на инфраструктурен капацитет се извършва от управителя на инфраструктура. Веднъж разпределен на един заявител, той не може да се прехвърля от получателя на друго предприятие или за друг вид услуги.

Всякакво търгуване с инфраструктурен капацитет е забранено и води до изключване от по-нататъшно разпределяне на капацитет.

Не се счита за прехвърляне използването на капацитет от дадено железопътно предприятие в случаите, когато извършва дейността на заявител, който не е железопътно предприятие.

2. Правото на ползване на определен инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут може да бъде предоставено на заявителите за максимален срок, не по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание.

Управителят на инфраструктура и даден заявител могат да сключат рамково споразумение, както е посочено в член 42, за ползването на съответния железопътен инфраструктурен капацитет за срок, по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание.

3. Съответните права и задължения на управителите на инфраструктура и заявителите по отношение на разпределянето на капацитет се установяват в договори или в правото на държавите-членки.

▼ M1

4. Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед на предоставянето на услуга за превоз на пътници в държава членка, в която правото на достъп до железопътната инфраструктура е ограничено в съответствие с член 11, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на съответните регулаторни органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи

▼ M1

достъпа по член 11, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни.

▼ B*Член 39***Разпределяне на капацитет**

1. Държавите-членки могат да определят рамка за разпределянето на инфраструктурния капацитет, при спазване на условието за независимост на управлението, установено в член 4. Определят се специални правила за разпределяне на капацитета. Управителят на инфраструктура провежда процесите на разпределяне на капацитет. По-специално, управителят на инфраструктура осигурява разпределянето на капацитета по справедлив и недискриминационен начин и в съответствие с правото на Съюза.
2. Управителите на инфраструктура спазват търговската поверителност на предоставената им информация.

*Член 40***Сътрудничество при разпределянето на инфраструктурен капацитет на повече от една мрежа**

1. Държавите-членки гарантират, че управителите на инфраструктура си сътрудничат, за да се създаде възможност за ефикасното създаване и разпределяне на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа от железопътната система в Съюза, включително съгласно рамковите споразумения по член 42. Управителите на инфраструктура установяват подходящи процедури, при спазване на правилата, предвидени в настоящата директива, и организират съответно влакови маршрути, преминаващи през повече от една мрежа.

Държавите-членки гарантират, че представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения за разпределянето влияят на други управители на инфраструктура, се сдружават с цел да съгласуват разпределянето или да разпределят целия инфраструктурен капацитет на международно равнище, без да се засягат специалните правила, съдържащи се в правото на Съюза за мрежите, ориентирани към железопътни превози на товари. Принципиите и критериите за разпределянето на капацитета, установени в рамките на това сътрудничество, се публикуват от управителите на инфраструктура в техния референтен документ за железопътната мрежа в съответствие с приложение IV, параграф 3. Към това могат да бъдат приобщени подходящи представители на управители на инфраструктура от трети държави.

2. Комисията се уведомява и бива поканена да присъства като наблюдател на основните срещи, на които се разработват общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктурата. Регулаторните органи получават достатъчно информация относно разработването на общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктурата и от системи за разпределяне, основаващи се на информационните технологии, която да им позволява да упражняват регулаторен надзор в съответствие с член 56.

3. При всички срещи или други дейности, предприети с цел разпределяне на инфраструктурен капацитет за трансмрежови влакови услуги, решенията се вземат само от представители на управителите на инфраструктура.

4. Участниците в посоченото в параграф 1 сътрудничество осигуряват публично достъпна информация за членството в него, методите на действие и всички съответни критерии, използвани за определяне и разпределяне на инфраструктурния капацитет.

▼ **B**

5. Като работят в сътрудничество, както е посочено в параграф 1, управителите на инфраструктура преценяват необходимостта и, когато е необходимо, могат да предложат и организират международни влакови маршрути, за да се облекчи експлоатацията на товарни влакове, за които се прилага извънредна (*ad hoc*) заявка съгласно посоченото в член 48.

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

*Член 41***Заявители**

1. Заявките за инфраструктурен капацитет могат да се подават от заявители. С цел да използват този инфраструктурен капацитет заявителите определят железопътно предприятие, което да сключи споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28. Това не засяга правото на заявителите да сключват споразумения с управителите на инфраструктура съгласно член 44, параграф 1.

2. Управителят на инфраструктура може да установи изисквания спрямо заявителите, за да осигури гаранции за оправданите си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания са подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те се определят в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в приложение IV, точка 3, буква б). Те могат да включват представянето само на финансова гаранция, която не надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на заявителя, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата предложения за инфраструктурен капацитет.

3. Преди 16 юни 2015 Комисията приема мерки за изпълнение за подробно определяне на критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

*Член 42***Рамкови споразумения**

1. Без да се засягат членове 101, 102 и 106 от ДФЕС, може да се сключи рамково споразумение между управител на инфраструктура и заявител. В това рамково споразумение се посочват характеристиките на инфраструктурния капацитет, който е необходим на заявителя и който му се предлага за срок, надхвърлящ периода, обхванат от едно работно разписание.

В рамковото споразумение не се посочва подробно влаковият маршрут, но то е такова, че удовлетворява оправданите търговски потребности на заявителя. Държавата-членка може да изисква предварителното одобрение на такова рамково споразумение от регулаторния орган, посочен в член 55 от настоящата директива.

2. Рамковите споразумения не следва да изключват ползването на съответната инфраструктура от други заявители или за други услуги.

3. В рамковите споразумения се предвижда възможност за изменение или ограничаване на условията му, за да се позволи по-добро използване на железопътната инфраструктура.

▼B

4. Рамковите споразумения може да съдържат санкции за изменение или прекратяване на споразумението.

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

6. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 49, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от заявителя, рамковите споразумения могат да се сключват за срок от 15 години. Срок, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато се извършват мащабни и дългосрочни инвестиции, и по-специално когато тези инвестиции са свързани с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

В такива изключителни случаи рамковото споразумение може да определя подробните характеристики на капацитета, който ще се предостави на заявителя за срока на рамковото споразумение. Тези характеристики могат да включват честотата, обема и качеството на влаковите маршрути. Управителят на инфраструктура може да ограничи резервирания капацитет, който за срок от не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата стойност, определена в член 52.

От 1 януари 2010 г. може да се изготви първоначално рамково споразумение за срок от пет години, което може да се поднови еднократно, въз основа на характеристиките на капацитета, използван от заявителите, извършващи услуги преди 1 януари 2010 г., за да се отчетат специалните инвестиции или съществуващите търговски договори. Регулаторният орган по член 55 е компетентен да разреши влизането в сила на такова споразумение.

7. Общото естество на всяко рамково споразумение се предоставя на разположение на всички заинтересовани лица, като се спазва търговската поверителност.

8. Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията може да приеме мерки за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

*Член 43***График за процеса на разпределяне**

1. Управителят на инфраструктура се придържа към установения в приложение VII график за разпределяне на капацитета.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 60 във връзка с определени изменения на приложение VII. По този начин, след консултация с всички управители на инфраструктура, приложение VII може да бъде изменено, така че да се вземат предвид оперативните съображения за процеса на разпределяне. Тези изменения се основават на необходимото предвид придобития опит, така че да се осигури ефикасен процес на разпределяне и да се отразят оперативните съображения на управителите на инфраструктура.

▼B

3. Преди да започне консултацията по предварителното работно разписание, управителите на инфраструктура се договарят с останалите заинтересовани управители на инфраструктура кои международни влакови маршрути да бъдат включени в предварителното работно разписание. Корекции се правят само ако са абсолютно наложителни.

*Член 44***Подаване на заявления**

1. Заявителите могат да подават заявки съгласно публичното или частното право до управителя на инфраструктура за сключване на споразумение, предоставящо права за ползване на железопътна инфраструктура срещу такса, както е предвидено в глава IV, раздел 2.

2. При подаването на заявки, свързани с редовното работно разписание, се спазват крайните срокове, установени в приложение VII.

3. Заявител, който е страна по рамково споразумение, подава заявки в съответствие с това споразумение.

4. За влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, управителите на инфраструктура гарантират, че заявителите могат да подадат заявка на „едно гише“, което е съвместен орган, създаден от управителите на инфраструктура, или един единствен управител на инфраструктура, свързан с влаковия маршрут. На този управител на инфраструктура се разрешава да действа от името на заявителя, за да получи капацитет от другите включени управители на инфраструктура. На този управител на инфраструктура се разрешава да действа от името на заявителя, за да получи капацитет от другите включени управители на инфраструктура. Това изискване не засяга Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз⁽¹⁾.

*Член 45***Изготвяне на разписание**

1. Управителят на инфраструктура изпълнява, доколкото е възможно, всички заявки за инфраструктурен капацитет, включително заявки за влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, и взема предвид, доколкото е възможно, всички затруднения на заявителите, включително икономическите последици върху тяхната дейност.

2. В процеса на координиране и изготвяне на разписанието управителят на инфраструктура може да даде приоритет на конкретни услуги, но само в случаите по членове 47 и 49.

3. Управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите лица по предварителното работно разписание и им дава поне един месец, за да представят своите виждания. Заинтересованите лица включват всички онези, които са заявили инфраструктурен капацитет, и други лица, които желаят да използват възможността да представят коментари по въпроса как работното разписание може да повлияе на тяхната способност да извършват железопътни услуги през периода на работното разписание.

4. Управителят на инфраструктура предприема подходящи мерки в отговор на изразените съображения.

⁽¹⁾ ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.



Член 46

Процес на координиране

1. В случай че в процеса на изготвяне на разписание, посочен в член 45, управителят на инфраструктура установи несъвместимост между различните заявки, той се стреми да постигне възможно най-доброто съчетаване на всички изисквания посредством координиране на заявките.

2. При възникване на ситуация, налагаща координиране, управителят на инфраструктура има правото в разумни граници да предложи инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения.

3. Управителят на инфраструктура се стреми да разрешава всякакви случаи на несъвместимост посредством консултация със съответните заявители. Консултацията се основава на разкриването, в рамките на разумен срок, безплатно и в писмена или електронна форма, на следната информация:

- а) влаковите маршрути, поискани от всички други кандидати по същите маршрути;
- б) влаковите маршрути, разпределени временно на всички други заявители по същите маршрути;
- в) алтернативните влакови маршрути, предложени по съответните маршрути в съответствие с параграф 2;
- г) всички подробности относно критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.

В съответствие с член 39, параграф 2 информацията се предоставя, без да се разкрива самоличността на другите заявители, освен ако съответните заявители не са изразили съгласие за подобно разкриване.

4. Принципите, на които се подчинява процесът на координиране, се определят в референтния документ за железопътната мрежа. Те отразяват по-специално сложността на организирането на международни влакови маршрути и последиците, които изменението може да има за други управители на инфраструктура.

5. Когато заявките за инфраструктурен капацитет не могат да бъдат изпълнени без координиране, управителят на инфраструктура се стреми да изпълни всички заявки чрез координиране.

6. Без да се засягат съществуващите процедури на обжалване и член 56, за спорове във връзка с разпределянето на инфраструктурния капацитет се осигурява система за разрешаване на спорове, с цел бързото разрешаване на такива спорове. Тази система се установява в референтния документ за железопътната мрежа. В случай че се прилага тази система, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни;

Член 47

Претоварена инфраструктура

1. В случай че след координиране на заявените влакови маршрути и консултация със заявителите не е възможно да се даде подходящ отговор на заявките за инфраструктурен капацитет, управителят на инфраструктура незабавно обявява за претоварен участък от инфраструктура, на който това се случва. Това се прави и за инфраструктура, за която може да се очаква, че в близко бъдеще ще изпита недостиг на капацитет.

2. Когато дадена инфраструктура е обявена за претоварена, управителят на инфраструктурата извършва анализ на капацитета, както е посочено в член 50, освен ако вече не е приложен план за увеличаване на капацитета съгласно предвиденото в член 51.

▼B

3. Когато не са наложени такси в съответствие с член 31, параграф 4 или не е бил постигнат задоволителен резултат от налагането им и инфраструктурата е обявена за претоварена, при разпределянето на инфраструктурния капацитет управителят на инфраструктурата може допълнително да приложи критерии за приоритетност.

4. Критериите за приоритетност отчитат значението за обществото на една услуга в сравнение с всяка друга услуга, която впоследствие ще отпадне.

С цел гарантиране развитието на подходящи транспортни услуги в тази рамка и по-специално с цел съобразяване с изискванията за предоставяне на обществени услуги или насърчаване на развитието на националния и международния железопътен превоз на товари, държавите-членки могат да предприемат при недискриминационни условия всички необходими мерки за осигуряване приоритетност на тези услуги при разпределянето на инфраструктурния капацитет.

Когато е целесъобразно, държавите-членки могат да предоставят на управителя на инфраструктура компенсация, съответстваща на приходите, пропуснати във връзка с необходимостта да се разпредели даден капацитет за определени услуги в съответствие с втора алинея.

Тези мерки и тази компенсация включват отчитането на последиците от такова отпадане в други държави-членки.

5. При определянето на критериите за приоритетност се отделя достатъчно внимание на значението на услугите за превоз на товари, и по-специално на международните услуги за превоз на товари.

6. Процедурите, които трябва да бъдат следвани и критериите, които трябва да се използват в случай на претоварена инфраструктура, се определят в референтния документ за железопътната мрежа.

*Член 48***Извънредни (ad hoc) заявки**

1. Управителят на инфраструктура отговаря на извънредни (*ad hoc*) заявки за отделни влакови маршрути възможно най-бързо и във всеки случай в рамките на пет работни дни. Получената информация за наличен свободен капацитет се предоставя на всички заявители, които евентуално биха желали да ползват този капацитет.

2. При необходимост управителите на инфраструктура 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 извънредни (*ad hoc*) заявки за капацитет. Това се прилага и в случаите на претоварена инфраструктура.

*Член 49***Специализирана инфраструктура**

1. Без да се засяга параграф 2, се приема, че инфраструктурният капацитет е наличен за ползване от всички видове услуги, които отговарят на необходимите характеристики за движение по влаковия маршрут.

▼B

2. В случаите, когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, управителят на инфраструктура, след консултация със заинтересованите лица, може да определи конкретна инфраструктура за ползване от точно определени видове превози. Когато е било извършено такова определяне, управителят на инфраструктура може да даде приоритет на този вид превози при разпределянето инфраструктурния капацитет, при спазване на членове 101, 102 и 106 от ДФЕС.

Такова определяне не изключва използването на тази инфраструктура от друг вид превози, когато има наличен капацитет.

3. Когато дадена инфраструктура е определена в съответствие с параграф 2, това следва да бъде описано в референтния документ за железопътната мрежа.

*Член 50***Анализ на капацитета**

1. Целта на анализа на капацитета е определяне на ограниченията на инфраструктурния капацитет, които не позволяват адекватното изпълнение на заявките за капацитет, както и предлагане на методи за създаване на възможност за изпълнение на допълнителни заявки. Този анализ на капацитета 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 на капацитета са инфраструктурата, процедурите на експлоатация, характерът на различните извършвани услуги и ефектът на всички тези фактори върху инфраструктурния капацитет. Разглежданите мерки включват премаршрутизиране на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта и подобрения на инфраструктурата.

3. Анализът на капацитета се изготвя в рамките на шест месеца от установяването, че дадена инфраструктура е претоварена.

*Член 51***План за увеличаване на капацитета**

1. В срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета управителят на инфраструктура изготвя план за увеличаване на капацитета.

2. Планът за увеличаване на капацитета се разработва след консултация с потребителите на съответната претоварена инфраструктура.

Той определя:

- а) причините за претоварването;
- б) вероятното бъдещо развитие на трафика;
- в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;
- г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително вероятните промени на таксите за достъп.

Въз основа на анализа на разходите и ползите от набелязаните възможни мерки, той определя също така какви мерки да се предприемат, за да се увеличи инфраструктурният капацитет, включително и график за прилагането на мерките.

▼B

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

3. Управителят на инфраструктура спира да налага всякакви такси, които се налагат за съответната инфраструктура съгласно член 31, параграф 4, в случаите когато:

- а) той не изготви план за увеличаване на капацитета; или
- б) той не отбелязва напредък по действията, набелязани в плана за увеличаване на капацитета.

4. Независимо от параграф 3 от настоящия член, с одобрението на регулаторния орган по член 55, управителят на инфраструктура може да продължи да налага тези такси, ако:

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

*Член 52***Използване на влаковите маршрути**

1. В референтния документ за железопътната мрежа управителят на инфраструктура определя условията за отчитане на предходните равнища на използване на влаковите маршрути при определяне на приоритетите за процеса на разпределяне.

2. В случаите на претоварена инфраструктура управителят на инфраструктура изисква връщането на влакови маршрути, които за период от най-малко един месец са използвани по-малко от определена в референтния документ за железопътната мрежа прагова стойност, освен когато това се дължи на неикономически независещи от заявителя причини.

*Член 53***Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка**

1. Заявките за инфраструктурен капацитет за целите на извършване на работи по поддръжка се представят в процеса на изготвяне на разписанието.

2. Управителят на инфраструктура следва да отчете по подходящ начин последиците за заявителите на инфраструктурния капацитет, резервиран за целите на редовни работи по поддръжка на железния път.

3. Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите лица за липсата на инфраструктурен капацитет поради непланирани работи по поддръжката.

▼M1

Регулаторният орган може да изиска от управителя на инфраструктура да му предостави тази информация, ако счете това за необходимо.

▼B*Член 54***Специални мерки, които се предприемат в случай на прекъсване на движението****▼M1**

1. В случай на нарушаване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение. За тази цел той изготвя план за действие в извънредни ситуации, в който са посочени различните органи, които трябва да бъдат уведомени в случай на тежки произшествия или сериозно нарушаване на движението на влаковете. В случай на нарушаване на движението, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, управителят на инфраструктура споделя всяка уместна информация с другите управители на инфраструктура, чиято мрежа и трафик могат да бъдат засегнати от това нарушаване. Съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик.

▼B

2. В извънредна ситуация и когато е абсолютно необходимо предвид авария, която прави инфраструктурата временно неизползваема, разпределените влакови маршрути могат да бъдат отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтване на системата.

Управителят на инфраструктура може, ако счете това за необходимо, да поиска от железопътните предприятия да му предоставят ресурсите, които счита най-подходящи за възможно най-бързото възстановяване на нормалното положение.

3. Държавите-членки могат да изискат от железопътните предприятия да се включат в изпълнението и мониторинга на спазването от тяхна страна на стандартите и правилата за безопасност.

*РАЗДЕЛ 4****Регулаторен орган****Член 55***Регулаторен орган**

1. Всяка държава-членка създава само един национален регулаторен орган за железопътния сектор. Без да се засяга параграф 2, този орган е самостоятелен орган, който по отношение на организацията си, функционирането си, йерархичната си структура и правилата за вземане на решения е правно обособен и независим от всякакви други публични или частни образувания. Той е също така независим в своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения от всички управители на инфраструктура, налагащи таксите органи, разпределящи органи или заявители. Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договори за обществени услуги.

2. Държавите-членки могат да създават регулаторни органи, компетентни за няколко регулирани сектора, ако тези единни регулаторни органи отговарят на изискванията за независимост, посочени в параграф 1 от настоящия член. Регулаторният орган за железопътния сектор може също така да бъде организационно

▼B

обединен с националния орган по конкуренция, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 г. относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове 101 и 102 от Договора⁽¹⁾, органа по безопасността, създаден с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността⁽²⁾, или лицензиращия орган, посочен в глава III от настоящата директива, в случай че този съвместен орган отговаря на изискванията за независимост, установени в параграф 1 от настоящия член.

3. Държавите-членки правят необходимото набирането на персонала и управлението на регулаторния орган да се извършват по начин, който да гарантира неговата независимост. Те поспециално създават възможност лицата, които отговарят за решенията, вземани от регулаторния орган в съответствие с член 5б, като членовете на неговия изпълнителен орган, когато е приложимо, да бъдат назначавани при ясни и прозрачни правила, които гарантират тяхната независимост от националното правителство или министерски съвет, или от всеки друг публичен орган, който не упражнява пряко права на собственост върху регулираните предприятия.

Държавите-членки решават дали тези лица се назначават за определен срок, който се подновява, или безсрочно, като освобождаването им е възможно само по дисциплинарни причини, които не са свързани с вземането на решения от тяхна страна. Те се подбират чрез прозрачна процедура въз основа на техните качества, включително подходяща компетентност и съответен опит, за предпочитане в областта на железопътния транспорт или други мрежови индустрии.

Държавите-членки гарантират, че тези лица действат независимо от пазарни интереси, свързани с железопътния сектор, и следователно нямат интереси или делови отношения с което и да е от регулираните предприятия или образувания. За целта тези лица подават всяка година декларация за поемане на задължение и декларация за интереси, като посочват всички преки и непреки интереси, които могат да бъдат счестени за накърняващи тяхната независимост и които биха могли да окажат влияние върху изпълнението на тяхната функция. Тези лица се оттеглят от вземането на решение по случаи, които се отнасят до предприятието, с което те са имали пряка или непряка връзка по време на годината преди започването на процедура.

Те не търсят и не приемат инструкции от никое правителство или друг публично или частно образувание при изпълнението на функциите на регулаторния орган и притежават пълни правомощия по отношение на наемането и управлението на персонала на регулаторния орган.

При изтичане на мандата им в регулаторния орган те не може да заемат професионална или отговорна длъжност в никое от регулираните предприятия или образувания за период от не по-малко от една година.

⁽¹⁾ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1.

Бел.ред. Заглавието на Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета е променено, за да се съобрази преномерирането на членовете на Договора за създаване на Европейската общност в съответствие с член 5 от Договора за Лисабон; първоначалната препратка е към членове 81 и 82 от Договора.

⁽²⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

▼ **B**

Член 56

Функции на регулаторния орган

1. Без да се засяга член 46, параграф 6, заявителите имат право да подадат жалба до регулаторния орган, ако считат, че са третираны несправедливо, че са дискриминирани или увредени по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, когато е приложимо, от железопътното предприятие или оператора на обслужващо съоръжение по отношение на:

- а) референтния документ за железопътната мрежа, в предварителния и окончателния му вариант;
- б) установените в него критерии;
- в) процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
- г) схемата за налагане на такси;
- д) равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;
- е) правилата за достъп в съответствие с членове 10–13;
- ж) достъпа и налагането на такси за услугите в съответствие с член 13;

▼ **M1**

- з) управлението на трафика;
- и) планирането на обновяването и планираната или непланираната поддръжка;
- й) спазването на изискванията, включително тези, които се отнасят за конфликти на интереси, посочени в член 2, параграф 13 и членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.

2. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието да наблюдава условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги, включително по-специално пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, както и дейностите на управителите на инфраструктура по отношение на параграф 1, букви а) — й). По-специално регулаторният орган проверява спазването на параграф 1, букви а) — й) по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация срещу заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия, или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.

▼ **B**

3. Регулаторният орган също така сътрудничи тясно с националния орган по безопасност по смисъла на Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността⁽¹⁾, и с лицензиращия орган, по смисъла на настоящата директива.

Държавите-членки гарантират, че тези органи съвместно развиват рамка за споделяне на информация и сътрудничество с цел предотвратяване на неблагоприятно въздействие върху конкуренцията или безопасността на железопътния пазар. Тази рамка включва механизъм регулаторният орган да предоставя на националните органи по безопасност и на лицензиращите органи препоръки по

⁽¹⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

▼B

въпроси, които могат да засегнат конкуренцията на железопътния пазар, и механизъм националният орган по безопасност да предоставя на регулаторния орган и на лицензиращия орган препоръки по въпроси, които могат да засегнат безопасността. Без да се засяга независимостта на всеки орган в рамките на съответните му правомощия, съответният орган разглежда всяка такава препоръка преди да приеме решенията си. Ако съответният орган реши да се отклони от тези препоръки, той се мотивира в своите решения.

4. Държавите-членки могат да вземат решение на регулаторния орган да бъде възложена задачата да приема незадължителни становища по предварителните варианти на бизнес плана, посочен в член 8, параграф 3, договорното споразумение, и плана за увеличаване на капацитета, за да посочи по-специално дали тези документи са съобразени с условията на конкуренция на пазарите на железопътни услуги.

5. Регулаторният орган разполага с необходимия организационен капацитет по отношение на човешки и материални ресурси, които са пропорционални на значението на железопътния сектор в държавата-членка.

6. Регулаторният орган гарантира, че определените от управителите на инфраструктура такси са в съответствие с глава IV, раздел 2 и не са дискриминационни. Преговори между заявителите и управителя на инфраструктура по отношение на размера на таксите за инфраструктура са допустими само в случай, че се извършват под надзора на регулаторния орган. Регулаторният орган се намесва, ако преговорите могат да нарушат изискванията на настоящата глава.

7. Регулаторният орган редовно, при всички случаи поне на всеки две години, провежда консултации с ползвателите на услуги на железопътен товарен и пътнически превоз, за да вземе под внимание техните възгледи за железопътния пазар.

8. Регулаторният орган има правомощията да изисква необходимата информация от управителя на инфраструктура, заявителите и което и да било трето участващо лице в съответната държава-членка.

Исканата информация му се предоставя в разумен срок, определен от регулаторния орган, който не е повече от един месец, освен ако при изключителни обстоятелства регулаторният орган не се съгласи и разреши ограничено удължаване, което не надвишава две допълнителни седмици. Регулаторният орган трябва да е в състояние да осигурява изпълнението на такива искания посредством подходящи санкции, включително глоби. Информацията, която трябва да бъде предоставяна на регулаторния орган, включва всички данни, които се изискват от регулаторния орган в рамките на неговата функция по разглеждане на жалби и неговата функция по мониторинг на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги в съответствие с параграф 2. Това включва данни, които са необходими за целите на статистиката и наблюдението на пазара.

▼ M1

9. Регулаторният орган разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата. Той взема решение по всички жалби, приема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок, и във всеки случай в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита на конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите за железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а) — й).

▼ B

Решенията на регулаторния орган са задължителни за всички лица, за които се отнасят, и не подлежат на контрол от друг административен орган. Регулаторният орган трябва да е в състояние да осигурява изпълнението на своите решения посредством подходящи санкции, включително глоби.

При жалба срещу отказ за предоставяне на инфраструктурен капацитет или срещу условията на оферта за капацитет регулаторният орган потвърждава, че не се изисква изменение на решението на управителя на инфраструктура, или изисква изменение на това решение в съответствие с указанията, дадени от регулаторния орган.

10. Държавите-членки гарантират, че решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол. Обжалването може да спре изпълнението на решението на регулаторния орган само ако непосредствените последици от решението на регулаторния орган може да доведат до непоправими или явно прекомерни вреди за жалбоподателя. Настоящата разпоредба не засяга евентуалните правомощия на сезирания с жалбата съд, предоставени от конституционното право.

11. Държавите-членки осигуряват публикуването на решенията, взети от регулаторния орган.

▼ M1

12. Регулаторният орган разполага с правомощия за провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6, и разпоредбите относно финансовата прозрачност, предвидени в член 7г. При вертикално интегрирани предприятия обхватът на тези правомощия се разширява до всички юридически лица. Регулаторният орган има правомощия да изисква всякаква съществена информация. По-специално регулаторният орган има правомощията да изисква от управителя на инфраструктурата, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2 и член 13, да предоставят цялата или част от счетоводната информация, посочена в приложение VIII, която да е толкова подробна, колкото е необходимо и пропорционално.

Без да се засягат правомощията на националните органи, компетентни по въпросите на държавната помощ, въз основа на тази счетоводна информация регулаторният орган може също така да прави заключения по отношение на въпроси, свързани с държавните помощи, които той трябва да докладва на тези органи.

▼ M1

Финансовите потоци, посочени в член 7г, параграф 1, заемите, посочени в член 7г, параграфи 4 и 5, и дълговете, посочени в член 7г, параграф 7, подлежат на наблюдение от регулаторния орган.

Когато държава членка е определила регулаторния орган за независим компетентен орган съгласно член 7в, параграф 4, регулаторният орган извършва оценка на споразуменията за сътрудничество, посочени във въпросния член.

▼ B

13. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 60 във връзка с определени изменения на приложение VIII. По този начин приложение VIII може да бъде изменено, така че да бъде адаптирано към развитието на счетоводните практики и практиките за контрол и/или да бъде допълнено с нови елементи, необходими за проверката на разделното водене на счетоводството.

*Член 57***Сътрудничество между регулаторните органи**

1. Регулаторните органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения и, по-специално, обменят информация по основните въпроси, свързани с техните процедури и с проблеми при тълкуването на транспонираното право на Съюза в областта на железопътния сектор. Те си сътрудничат по други начини с цел координиране на процеса на вземане на решения в целия Съюз. За тази цел те участват и работят заедно в мрежа, която се събира на редовни интервали от време. Комисията е член, координира и подкрепя работата на мрежата и отправя препоръки към мрежата, по целесъобразност. Тя осигурява активното сътрудничество на съответните регулаторни органи.

Като се спазват разпоредбите за защита на данните, предвидени в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни⁽¹⁾ и Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни⁽²⁾, Комисията подкрепя горепосочения обмен на информация между членовете на мрежата, евентуално чрез електронни средства, при спазване на поверителността на търговските тайни, предоставени от съответните предприятия.

2. Регулаторните органи си сътрудничат тясно, включително чрез работни договорености, за целите на взаимопомощта в задачите за мониторинг на пазара и в разглеждането на жалби и провеждането на разследвания.

3. В случай на жалба или на разследване по собствена инициатива във връзка с проблеми по достъпа или налагането на таксите, свързани с международен влаков маршрут, както и в рамките на мониторинга на конкуренцията на пазара на международни железопътни транспортни услуги, съответният регулаторен орган следва да се консултира с регулаторните органи на всички останали държави-членки, през които минава съответният международен влаков маршрут, когато е целесъобразно, и с Комисията, и изисква от тях цялата необходима информация, преди да вземе решение.

⁽¹⁾ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

⁽²⁾ ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

▼ M1

3а. Когато въпроси, свързани с международна услуга, изискват решения от два или повече регулаторни органи, засегнатите регулаторни органи си сътрудничат в изготвянето на своите решения, за да разрешат въпроса. За тази цел засегнатите регулаторни органи изпълняват функциите си в съответствие с член 56.

▼ B

4. Регулаторните органи, с които са проведени консултации съгласно параграф 3, предоставят цялата информация, която самите те имат правомощия да изискват съгласно националното си право. Тази информация може да се използва само за целите на разглеждането на жалбата или провеждането на разследването по параграф 3.

5. Регулаторният орган, до който е отправена жалбата или който провежда разследване по своя собствена инициатива, препраща съответна информация до отговорния регулаторен орган, който да вземе мерки по отношение на заинтересованите лица.

6. Държавите-членки гарантират, че всички сдружени представители на управители на инфраструктура, посочени в член 40, параграф 1, осигуряват незабавно цялата информация, необходима за целите на разглеждането на жалбата или провеждането на разследването по параграф 3 от настоящия член, и изисквана от регулаторния орган на държавата-членка, в която се намира участващият в сдружението представител. Този регулаторен орган има правомощия да препраща информацията за съответния международен влаков маршрут на регулаторните органи, посочени в параграф 3.

7. По искане на регулаторен орган Комисията може да участва в дейностите, посочени в параграфи от 2 до 6 с цел улесняване на сътрудничеството на регулаторните органи, съобразно посоченото в тези параграфи.

▼ M1

8. Регулаторните органи разработват общи принципи и практики за вземане на решенията, за които разполагат с правомощия съгласно настоящата директива. Тези общи принципи и практики включват реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали в рамките на параграф 3а. Въз основа на опита на регулаторните органи и на дейностите на мрежата, посочена в параграф 1, и ако е необходимо с цел осигуряване на ефективно сътрудничество на регулаторните органи, Комисията може да приеме актове за изпълнение за определяне на тези общи принципи и практики. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

▼ B

9. Регулаторните органи преразглеждат решения и практики на сдружения на управители на инфраструктура, посочени в член 37 и в член 40, параграф 1, които прилагат разпоредби на настоящата директива или улесняват по друг начин международния железопътен транспорт.

▼ M1

10. За решения, свързани с националната инфраструктура на две държави, и двете засегнати държави членки могат по всяко време след 24 декември 2016 г. да се споразумеят да изискват координация между съответните регулаторни органи, за да съгласуват въздействието на техните решения.



ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 58

Правила относно възлагането на обществени поръчки

Разпоредбите на настоящата директива се прилагат, без да се засяга Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги ⁽¹⁾.

Член 59

Дерогации

1. До 15 март 2013 г. Ирландия, като държава-членка, разположена на остров с железопътна връзка само с една държава-членка, и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия на същата основа:

- а) не са длъжни да прилагат изискването да прехвърлят на независима организация съществените функции за гарантирането на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, съгласно предвиденото в член 7, параграф 1, първа алинея, доколкото посоченият член задължава държавите-членки да създадат независими организации, изпълняващи задачите, посочени в член 7, параграф 2;
- б) не са длъжни да прилагат изискванията, предвидени в член 27, член 29, параграф 2, членове 38, 39 и 42, член 46, параграфи 4 и 6, член 47, член 49, параграф 3, както и членове 50–53, 55 и 56, при условие че при писмено искане от железопътно предприятие решенията за разпределяне на инфраструктурен капацитет или за налагане 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.

2. Когато повече от едно железопътно предприятие, лицензирано в съответствие с член 17 или, в случая на Ирландия и на Северна Ирландия, железопътна компания, лицензирана по този начин другаде, внесе официално заявление за извършване на конкурентни железопътни услуги в, до или от Ирландия или Северна Ирландия, въпросът за продължаване на прилагането на настоящата дерогация се решава в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.

Дерогацията, посочена в параграф 1, не се прилага, когато железопътно предприятие, извършващо железопътни услуги в Ирландия или Северна Ирландия, внесе официално заявление за извършване на железопътни услуги на, до или от територията на друга държава-членка, с изключение на Ирландия за железопътни предприятия, извършващи дейност в Северна Ирландия, и на Обединеното кралство за железопътни предприятия, извършващи дейност в Ирландия.

⁽¹⁾ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1.

▼B

В рамките на една година от получаването на решението, посочено в първа алинея от настоящия параграф, или на уведомлението за официалното заявление, посочено във втора алинея от настоящия параграф, съответните държава-членка или държави-членки (Ирландия или Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия) въвеждат законодателство в изпълнение на членовете, посочени в параграф 1.

3. Дерогацията по параграф 1 може да бъде подновена за срокове, не по-дълги от пет години. Не по-късно от 12 месеца преди изтичане на срока на действие на дерогацията, държавата-членка, която се ползва от нея, може да подаде до Комисията искане за подновяване на дерогацията. Всяко такова искане трябва да бъде обосновано. Комисията разглежда това искане и приема решение в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2. Посочената процедура се прилага за всяко едно решение, свързано с искането.

При приемането на решението Комисията взема предвид всяка промяна в геополитическото положение и тенденциите на железопътния пазар във, от и за държавата-членка, която е поискала подновяване на дерогацията.

*Член 60***Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 20, параграф 5, член 35, параграф 3, член 43, параграф 2 и в член 56, параграф 13, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 15 декември 2012. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 20, параграф 5, член 35, параграф 3, член 43, параграф 2 и в член 56, параграф 13, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 20, параграф 5, член 35, параграф 3, член 43, параграф 2 и член 56, параграф 13, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

▼B*Член 61***Мерки за прилагане**

По искане на държава-членка, регулаторен орган или по своя собствена инициатива Комисията разглежда конкретните мерки, приети от националните органи във връзка с прилагането на настоящата директива относно условията на достъп до железопътната инфраструктура и услуги, лицензирането на железопътните предприятия, налагането на такси за ползването на инфраструктурата и разпределянето на капацитета в рамките на 12 месеца след приемането на мерките. Комисията решава, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана в срок от четири месеца от получаването на подобно искане.

*Член 62***Процедури на комитет**

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище по проект за акт за изпълнение, който предстои да бъде приет съгласно член 10, параграф 4, член 11, параграф 4, член 12, параграф 5, член 13, параграф 9, член 17, параграф 5, член 31, параграфи 3 и 5, член 32, параграф 4 и член 57, параграф 8, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

*Член 63***Доклад****▼M1**

1. До 31 декември 2024 г. Комисията извършва оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.

По-специално в доклада се прави оценка на развитието на високоскоростните железопътни услуги и на наличието на дискриминационни практики по отношение на достъпа до високоскоростни линии. Комисията преценява необходимостта от представяне на законодателни предложения.

До същата дата Комисията преценява дали продължават да съществуват дискриминационни практики или други видове нарушаване на конкуренцията във връзка с управители на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие. Ако е целесъобразно, Комисията представя законодателни предложения.

▼B

2. С оглед на опита, придобит чрез мрежата от регулаторни органи, Комисията до 16 декември 2014 г. представя пред Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно сътрудничеството между регулаторните органи. Комисията, ако е целесъобразно, предлага

▼B

допълнителни мерки, за да гарантира по-интегриран регулаторен надзор на европейския железопътен пазар, по-специално за международните услуги. За тази цел, ако е целесъобразно, се обсъждат законодателни мерки.

*Член 64***Транспониране**

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, включително по отношение на спазването им от страна на предприятия, оператори, заявители, органи и други заинтересовани лица, до 16 юни 2015. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат посочените разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се прави при официалното им публикуване. Те съдържат също така декларация, че позоваванията в действащите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, се тълкуват като позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване, както и редакцията на декларацията, се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, обхваната от настоящата директива.

Задълженията за транспониране и изпълнение на глави II и IV от настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, доколкото на тяхната територия няма изградена железопътна система.

*Член 65***Отмяна**

Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕО и 2001/14/ЕО, изменени с директивите, посочени в част А от приложение IX, ►**C1** се отменят от 17 юни 2015 г., ◀ без да се засягат задълженията на държавите-членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в част Б от приложение IX.

Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието от приложение X.

*Член 66***Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 67***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.



ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПИСЪК НА ЕЛЕМЕНТИТЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Железопътната инфраструктура се състои от следните елементи, при условие че те съставляват част от постоянния път, включително обслужващите странични коловози, но с изключение на линиите, разположени в железопътни ремонтни заводи, локомотивни депа и частни отклонителни линии или странични коловози:

- наземна област,
- железопътна линия и леглото ѝ, по-специално насипи, изкопи, дренажни канали и ровове, зидани ровове, земни траншеи, облицовъчни стени, насаждения за защита на страничните склонове и др.; пътнически и товарни перони, включително пътнически гари и товарни терминали; релсови пътища и пешеходни пътеки; оградни стени, плетове, ограждения; пожарозащитни шини; апаратура за нагreti точки; прелези и др.; снегoзащитни заграждения,
- инженерни структури: мостове, премоствания на тръби и други надлезни елементи, тунели, покрити изкопи и други подлезни елементи; подпорни стени и конструкции за защита от лавини, падащи камъни и др.,
- прелези на едно ниво с релсите, включително устройства за осигуряване на безопасността на шосейния трафик,
- горно строене на релсовия път и по-специално: релси, жлебови релси и контрарелси; траверси и напречници, малки фитинги за постоянен път, баласт включително чакъл и пясък; стрелки, прелези и др.; обръщателни платформи и траверси (с изключение на тези, които са запазени изключително за локомотиви),
- път за достъп за пътници и товари, включително достъп по шосе и достъп за пътници, пристигащи или тръгващи пеша,
- съоръжения за безопасност, сигнализация и телекомуникации на открит път, в гари и в разпределителни гари, включително уредби за генериране, трансформиране и разпределение на електрически ток за сигнализация и телекомуникации; сгради за такива инсталации или уредби; електромагнитни релсови спирачки,
- осветителни инсталации за целите на трафика и безопасността,
- уредби за трансформиране и пренос на електроенергия за влаковия транспорт: подстанции, захранващи кабели между подстанциите и контактните линии, контактни мрежи и подпори; трета релса с подпори,
- сгради, използвани от инфраструктурния отдел, включително част от съоръженията за събирането на транспортните такси.



ПРИЛОЖЕНИЕ II

УСЛУГИ, ПРЕДОСТАВЯНИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

(съгласно член 13)

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:
 - а) обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет;
 - б) право на ползване на предоставения капацитет;
 - в) използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;
 - г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
 - д) използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такава;
 - е) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.
2. Следва да се осигурява достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:
 - а) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация и подходящо място за билетно обслужване;
 - б) товарни терминали;
 - в) разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;
 - г) странични коловози за гарирание;
 - д) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;
 - е) други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване;
 - ж) морски и вътрешни пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;
 - з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ
 - и) съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно.
3. Допълнителните услуги могат да включват:
 - а) задвижваща електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване, без да се накърнява прилагането на Директива 2009/72/ЕО;
 - б) предварително затопляне на пътнически влакове;
 - в) специални договори за:
 - контрол на транспорт на опасни товари,
 - съдействие за движението на влакове със специално предназначение.

▼B

4. Спомагателните услуги могат да включват:
- а) достъп до телекомуникационни мрежи;
 - б) предоставяне на допълнителна информация;
 - в) технически преглед на подвижния състав;
 - г) билетно обслужване на пътническите гари;
 - д) услуги за тежка поддръжка, предоставяни в съоръжения за поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения.

*ПРИЛОЖЕНИЕ III***ФИНАНСОВА СТАБИЛНОСТ****(съгласно член 20)**

Информацията, която трябва да бъде представена от кандидатстващите за лиценз предприятия в съответствие с член 20, обхваща следните аспекти:

- а) налични средства, включително баланси по банкови сметки, договорени овърдрафти по сметки и кредити;
- б) финансови средства и активи, които могат да бъдат събрани във връзка с обезпечения;
- в) оборотен капитал;
- г) присъщи разходи, включително разходи по плащания за превозни средства, недвижима собственост, сгради, инсталации и подвижен състав;
- д) такси върху активите на предприятието;
- е) данъци и вноски за социално осигуряване.



ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СЪДЪРЖАНИЕ НА РЕФЕРЕНТНИЯ ДОКУМЕНТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА

(съгласно член 27)

Референтният документ на железопътната мрежа, посочен в член 27, съдържа следната информация:

1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и условията за достъп до нея. Информацията в този раздел се привежда в съответствие на годишна база с регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно член 35 от Директива 2008/57/ЕО, или препраща към тези регистри.
2. Раздел за принципите на налагане на таксите и тарифите. Тук се съдържат съответните подробности за схемата за налагане на такси, както и достатъчно информация за таксите, а също и друга относима информация за достъпа, приложим спрямо изброените в приложение II услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката, правилата и, когато е приложимо, стойностите, използвани за прилагането на членове 31–36, за разходите и таксите. Тук се съдържа също и информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години, ако такава е налична.
3. Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук се посочват основните характеристики на инфраструктурния капацитет, който е на разположение на железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително възможни изисквания за капацитет за поддръжката. В него са определени и процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат конкретните критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:
 - а) процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;
 - б) изискванията по отношение на заявителите;
 - в) графика на процесите на подаване на заявки и разпределяне и процедурите, които трябва да се спазват при изискване на информация за изготвяне на разписанието и на процедурите за изготвяне на разписание на планирани и непредвидени работи по поддръжката;
 - г) принципите, уреждащи процеса на координиране и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес;
 - д) процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват при претоварена инфраструктура;
 - е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;
 - ж) условия за отчитане на предходни равнища на използване на капацитета при определяне на приоритетите за процеса на разпределяне.В него се описват подробно мерките, предприети с цел подходящо третиране на услугите за превоз на товари, международните услуги и заявките, предмет на извънредна (*ad hoc*) процедура. Той съдържа образец на заявки за капацитет. Управителят на инфраструктура публикува и подробна информация за процедурите по предоставяне на международни влакови маршрути.
4. Раздел с информация относно прилагането на посочения в член 25 от настоящата директива лиценз и на сертификата за безопасност, издаден в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, или посочване на интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

▼B

5. Раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със експлоатационната схема, посочена в член 35.
6. Раздел с информация относно достъпа до обслужващите съоръжения, посочени в приложение II, и относно таксите във връзка с това. Операторите на обслужващи съоръжения, които не са контролирани от управителя на инфраструктура, предоставят информация за таксите за получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги, и за техническите условия на достъп, която се помества в референтния документ на железопътната мрежа, или посочват интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.
7. Образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управители на инфраструктура и заявители в съответствие с член 42.



ПРИЛОЖЕНИЕ V

ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ И ПАРАМЕТРИ НА ДОГОВОРНИТЕ СПОРАЗУМЕНИЯ МЕЖДУ КОМПЕТЕНТНИТЕ ОРГАНИ И УПРАВИТЕЛИТЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА

(съгласно член 30)

Договорното споразумение конкретизира разпоредбите на член 30, и включва най-малко следните елементи:

- 1) обхвата на договорното споразумение по отношение на инфраструктурата и обслужващите съоръжения, структуриран в съответствие с приложение II. Тук се включват всички елементи на управлението на инфраструктурата, включително поддръжката и подновяването на вече експлоатирана инфраструктура. Когато е целесъобразно може да бъде включено и строителството на нова инфраструктура;
- 2) структурата на плащанията или средствата, разпределени за изброените в приложение II инфраструктурни услуги за поддръжка и подновяване, и за преодоляване на забавяния в дейностите по поддръжката и подновяването. Когато е целесъобразно, може да бъде включена структурата на плащанията или средствата, разпределени за нова инфраструктура;
- 3) ориентирани към потребителя целеви нива на експлоатация, представени чрез показатели и критерии за качество, обхващащи елементи като:
 - а) експлоатационни характеристики на влаковете, например по отношение на скоростта на линията и надеждността и удовлетворението на клиента,
 - б) капацитет на мрежата,
 - в) управление на активите,
 - г) обем на дейността,
 - д) нива на безопасност и
 - е) опазване на околната среда;
- 4) степен на възможно забавяне на дейности по поддръжката, активи, които ще бъдат постепено извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансовите потоци;
- 5) стимулите съгласно член 30, параграф 1, с изключение на онези стимули, въведени чрез регулаторни мерки в съответствие с член 30, параграф 3;
- 6) минимални задължения за докладване на управителя на инфраструктура, в частност съдържанието и честотата на докладване, включително публикуваната ежегодно информация;
- 7) уговорения срок на договорното споразумение, който е съобразен със и съответства на продължителността на бизнес плана, договора за концесия или лиценза на управителя на инфраструктура, когато е приложимо, както и на тарифните рамки и правила, установени от държавата,
- 8) правила за справяне със значителни прекъсвания на движението и извънредни ситуации, включително планове за действие в непредвидени ситуации и предварително прекратяване на договорното споразумение, а също и своевременно информиране на потребителите;
- 9) корективни мерки, в случай че някоя от страните нарушава договорните си задължения или при извънредни обстоятелства, засягащи наличността на публично финансиране; това включва условията и процедурите за предоговаряне и предсрочно прекратяване.



ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**ИЗИСКВАНИЯ ВЪВ ВРЪЗКА С РАЗХОДИТЕ И ТАКСИТЕ,
СВЪРЗАНИ С ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

(съгласно член 32, параграф 1 и член 35)

1. Двойките, които трябва да бъдат разгледани от управителите на инфраструктура при определянето на списъка на пазарните сегменти с оглед на въвеждането на надценки в системата на налагане на такси в съответствие с член 32, параграф 1, включват най-малко следното:
 - а) съотношение на услугите за превоз на пътници спрямо услугите за превоз на товари;
 - б) съотношение на железопътния превоз на опасни товари спрямо железопътния превоз на други товари;
 - в) съотношение на вътрешните услуги спрямо международните услуги;
 - г) съотношение на комбинирания превоз спрямо директния превоз;
 - д) съотношение на градските или регионалните услуги за превоз на пътници спрямо междуградските услуги за превоз на пътници;
 - е) съотношение на блока влакове спрямо влаковете, композирани от отделни вагони;
 - ж) съотношение на редовните влакови услуги спрямо извънредните влакови услуги.
2. Експлоатационната схема, посочена в член 35, се основава на следните основни принципи:
 - а) за да бъде постигнато договореното ниво на експлоатация и да не бъде застрашена икономическата приложимост на услугата, управителят на инфраструктура договаря със заявителите основните параметри на експлоатационната схема, по-специално паричната стойност на закъсненията, тавана на плащанията, дължими съгласно експлоатационната схема, по отношение както на отделните влакови пътувания, така и на всички влакови пътувания на дадено железопътно предприятие за даден период от време;
 - б) управителят на инфраструктура съобщава на железопътните предприятия работното разписание, въз основа на което ще бъдат изчислявани закъсненията, най-малко пет дни преди влаковото пътуване. Управителят на инфраструктура може да приложи по-кратък срок на предизвестие при непреодолима сила или късни промени в работното разписание;
 - в) всички закъснения се отнасят към един от следните класове или подкласове:
 1. Управление на експлоатацията/планирането от страна на управителя на инфраструктура
 - 1.1. Съставяне на разписание
 - 1.2. Композиране на влакове
 - 1.3. Грешки в експлоатационните процедури
 - 1.4. Неправилно прилагане на правилата за приоритет
 - 1.5. Персонал
 - 1.6. Други причини
 2. Инфраструктурни съоръжения на управителя на инфраструктура
 - 2.1. Инсталации за сигнализация
 - 2.2. Инсталации за сигнализация на железопътни прелези
 - 2.3. Инсталации за телекомуникация
 - 2.4. Оборудване за електрическо захранване

▼B

- 2.5. Железен път
- 2.6. Съоръжения
- 2.7. Персонал
- 2.8. Други причини
3. Строително-инженерни причини, дължащи се на управителя на инфраструктура
 - 3.1. Планирани строителни работи
 - 3.2. Нередности при извършване на строителните работи
 - 3.3. Ограничения на скоростта вследствие на неизправност на железния път
 - 3.4. Други причини
4. Проблеми, дължащи се на други управители на инфраструктура
 - 4.1. Проблеми, дължащи се на предишния управител на инфраструктура
 - 4.2. Проблеми, дължащи се на следващия управител на инфраструктура
5. Проблеми от търговско естество, дължащи се на железопътното предприятие
 - 5.1. Превिшаване на времето за престой
 - 5.2. Заявка на железопътното предприятие
 - 5.3. Операции по натоварване
 - 5.4. Нередности при натоварването
 - 5.5. Търговска подготовка на влака
 - 5.6. Персонал
 - 5.7. Други причини
6. Подвижен състав на железопътното предприятие
 - 6.1. Планиране и промяна на разписанието
 - 6.2. Композиране на влакове от железопътното предприятие
 - 6.3. Проблеми, свързани с пътнически вагони (превоз на пътници)
 - 6.4. Проблеми, свързани с товарни вагони (превоз на товари)
 - 6.5. Проблеми, свързани с мотриси, локомотиви и автомотриси
 - 6.6. Персонал
 - 6.7. Други причини
7. Проблеми, дължащи се на други железопътни предприятия
 - 7.1. Проблеми, дължащи се на следващото железопътно предприятие
 - 7.2. Проблеми, дължащи се на предишното железопътно предприятие
8. Външни проблеми, които не се дължат нито на управител на инфраструктура, нито на железопътно предприятие
 - 8.1. Стачка
 - 8.2. Административни формалности
 - 8.3. Външно влияние
 - 8.4. Влияние на метеорологичните условия и естествени причини
 - 8.5. Закъснение вследствие на външни причини в следващата мрежа
 - 8.6. Други причини
9. Вторични проблеми, които не се дължат нито на управител на инфраструктура, нито на железопътно предприятие
 - 9.1. Опасни произшествия, инциденти и рискове

▼B

- 9.2. Заемане на железен път вследствие на закъснение на същия влак
- 9.3. Заемане на железен път вследствие на закъснение на друг влак
- 9.4. Маневриране
- 9.5. Връзка
- 9.6. Необходимо е допълнително проучване;
- г) по възможност закъсненията се отнасят към една организация, като се отчитат както отговорността за причиняване на прекъсването на движението, така и способността за възстановяване на нормалните условия на движение;
- д) при изчисляване на плащанията се отчита средното закъснение на влаковите услуги, по отношение на които важат сходни изисквания за точност;
- е) управителят на инфраструктура информира възможно най-бързо железопътното предприятие относно изчислението на плащанията, дължими съгласно експлоатационната схема. Това изчисление обхваща всички влакови пътувания, имащи закъснение, в рамките на най-много месец;
- ж) без да се засягат съществуващите процедури за обжалване и разпоредбите на член 56, се осигурява система за разрешаване на спорове във връзка с експлоатационната схема с цел бързо уреждане на тези въпроси. Тази система за разрешаване на спорове е безпристрастна по отношение на участващите страни. В случай че се прилага тази система, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни;
- з) въз основа на основните договорени параметри на експлоатационната схема управителят на инфраструктура публикува веднъж годишно средногодишното ниво на експлоатация, постигнато от железопътните предприятия.

▼ M2

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ГРАФИК ЗА ПРОЦЕСА НА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ

(посочен в член 43)

- 1) Работното разписание се съставя веднъж на календарна година.
- 2) Промяната в работното разписание се извършва всяка година в полунощ на втората събота на декември. Когато корекцията се прави след края на зимата, особено за да се вземат предвид промените в регионалните разписания за превоза на пътници, ако има такива, промяната влиза в сила в полунощ на втората събота на юни или на такива интервали между тези дати, каквито са необходими. Управителите на инфраструктура могат да се договорят за различни дати и в този случай те уведомяват Комисията, ако може да бъде засегнат международният превоз.
- 3) Крайният срок за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание, е не по-повече от дванадесет месеца преди промяната на работното разписание. Заявките, получени след този краен срок, също се разглеждат от управителя на инфраструктура.
- 4) Не по-късно от 11 месеца преди промяната на работното разписание управителите на инфраструктура в сътрудничество с другите управители на инфраструктура осигуряват установяването на предварителните международни влакови маршрути. Управителите на инфраструктура гарантират, доколкото е възможно, придържането към тях през следващите етапи на процеса.
- 5) Управителят на инфраструктура изготвя и публикува проект на работно разписание не по-късно от четири месеца след крайния срок, посочен в точка 3.
- 6) Управителят на инфраструктура взема решения относно заявките, получени след крайния срок, посочен в точка 3 съгласно процедура, публикува в референтния документ за мрежата.

Управителят на инфраструктура може да промени графика на разпределен влаков маршрут, ако това е необходимо, за да се гарантира възможно най-доброто съгласуване на всички заявки за маршрути и ако промяната е одобрена от заявителя, на когото е бил разпределен този маршрут. Управителят на инфраструктура актуализира проекта за работно разписание не по-късно от един месец преди промяната на работното разписание, за да включи всички влакови маршрути, разпределени след крайния срок по точка 3.

- 7) При влакове, които преминават от една мрежа в друга и пристигат с предполагаемо закъснение от не повече от 10 часа, а от 14 декември 2019 г. — 18 часа, управителят на инфраструктура на другата мрежа не разглежда влаковия маршрут като анулиран, нито изисква заявка за друг влаков маршрут, дори когато реши да разпредели различен маршрут, освен ако заявителят не го информира, че влакът няма да премине в другата мрежа. Управителят на инфраструктура съобщава незабавно на заявителя актуализирания или новия маршрут, включително, при наличие на разлика, връзката между номерата на влаковия маршрут и номерата на отменения маршрут.
- 8) По отношение на временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини като строителни работи, в т. ч. съответните ограничения на скоростта, осово натоварване, дължина на влака, тяга или габарит на коловоза (наричани по-нататък „ограничения на капацитета“) с продължителност повече от седем последователни дни, за които над 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия е отменен, пренасочен или заменен с друг вид транспорт, засегнатите управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета и предварителните резултати от консултацията със заявителя за първи път не по-малко 24 месеца (доколкото те са известни), и в актуализиран вид — втори път не по-малко от 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание.

▼ M2

- 9) Засегнатите управители на инфраструктура създават също така механизъм, чрез който да обсъждат съвместно тези ограничения на капацитета — ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа — със заинтересованите заявители, сдруженията на управители на инфраструктура, посочени в член 40, параграф 1, и със засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения, когато ограниченията се публикуват за първи път, освен ако управителите и заявителите не постигнат съгласие, че такъв механизъм е излишен. Съвместните обсъждания помагат за изготвянето на разписания, включително осигуряването на обиколни маршрути.
- 10) При първото публикуване на ограниченията на капацитета съгласно точка 8 управителят на инфраструктура започва консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения относно ограниченията на капацитета. Ако между първото и второто публикуване на ограниченията на капацитета възникне необходимост от координация съгласно точка 11, управителите на инфраструктура провеждат втора консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения в периода между края на въпросната координация и второто публикуване на ограниченията на капацитета.
- 11) Преди публикуването на ограниченията на капацитета съгласно точка 8, ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа, засегнатите управители на инфраструктура, включително такива, които може да бъдат засегнати от пренасочването на влаковете, координират помежду си ограниченията на капацитета, които биха могли да включват отмяна, пренасочване на маршрут или замяна с други видове транспорт.

Координацията преди второто публикуване приключва:

- а) не по-късно от 18 месеца преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от 30 последователни дни;
- б) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от седем последователни дни;
- в) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на седем или по-малко последователни дни

Ако е необходимо, управителите на инфраструктура канят заявителите, упражняващи дейност по засегнатите линии, и засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения да присъстват на тази координация.

- 12) По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от седем или по-малко последователни дни, които не е необходимо да се публикуват съгласно точка 8 и поради които повече от 10 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт, които възникват по време на следващия период на разписание и за които управителят на инфраструктура е информиран не по-късно от 6 месеца и 15 дни преди промените на работното разписание, управителят на инфраструктура се консултира със засегнатите заявители относно предвидените ограничения на капацитета и съобщава актуализираните ограничения на капацитета поне четири месеца преди промяната на работното разписание. Управителят на инфраструктура предоставя информация за предложените влакови маршрути за пътнически влакове не по-късно от четири месеца, а за товарни влакове не по-късно от един месец преди началото на ограничението на капацитета, освен ако той и засегнатите заявители се споразумеят за по-кратък срок.

▼ M2

- 13) Управителите на инфраструктура могат да решат да прилагат по-строги прагове за ограничения на капацитета въз основа на по-ниски проценти на прогнозните обеми на трафика или по-кратки периоди на ограничения от посочените в настоящото приложение, или да прилагат критерии в допълнение към споменатите в настоящото приложение, след консултация със заявителите и операторите на съоръжения. Те публикуват праговете и критериите за групиране на ограниченията на капацитета в своите референтни документи за мрежата съгласно точка 3 от приложение IV.
- 14) Управителят на инфраструктура може да реши да не прилага определените в точки 8—12 срокове, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът на ограниченията е извън неговия контрол или ако прилагането на тези срокове би било икономически неефективно, ако то нанася ненужни щети спрямо жизнения цикъл или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящото приложение, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.
- 15) Информацията, предоставяна от управителя на инфраструктура съгласно точки 8, 12 или 14, включва:

- а) предвидения ден;
- б) част от денонощието, а при първа възможност — и час на началото и края на ограничението на капацитета;
- в) засегнатия от ограничението участък от линията и,
- г) където е приложимо, капацитета на заобиколните линии.

Управителят на инфраструктура публикува тази информация или хипервръзка към нея в референтния документ за мрежата, както е посочено в точка 3 от приложение IV. Управителят на инфраструктура актуализира тази информация.

- 16) По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от поне 30 последователни дни, които засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура предоставя на заявителите по тяхно искане по време на първия кръг от консултации сравнение на условията, които се очаква да възникнат при поне два варианта на ограничения на капацитета. Управителят на инфраструктура разработва тези варианти въз основа на информацията, предоставена от заявителите по време на подаване на заявките, и съвместно със заявителите.

За всеки от вариантите сравнението включва най-малко следното:

- а) продължителността на ограничението на капацитета;
- б) очакваните дължими такси за използване на инфраструктурата;
- в) наличния капацитет на заобиколните линии;
- г) наличните алтернативни маршрути, както и
- д) прогнозното време за пътуване.

Преди да избере между вариантите за ограничение на капацитета, управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите заявители и взема предвид въздействието на различните варианти върху тези заявители и върху ползвателите на услугите.

- 17) По отношение на ограниченията на капацитета, които продължават повече от 30 последователни дни и засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура определя критерии за това кои влакове за всеки тип услуга следва да бъдат пренасочени, вземайки предвид търговските и оперативните ограничения на заявителя, освен ако тези оперативни ограничения не произтичат от управленски и организационни решения на заявителя, и без това да засяга целта за намаляване на

▼ M2

разходите на управителя на инфраструктура в съответствие с член 30, параграф 1. Управителят на инфраструктура публикува в референтния документ за мрежата тези критерии заедно с предварителното разпределение на неизползвания капацитет за различните видове влакови услуги, когато действа в съответствие с точка 8. След края на консултацията и без да се засягат задълженията на управителя на инфраструктура, посочени в точка 3 от приложение IV, въз основа на обратната информация, получена от заявителите, управителят на инфраструктура предоставя на засегнатите железопътни предприятия примерна разбивка по видове услуги на неизползвания капацитет.



ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

**СЧЕТОВОДНА ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО СЕ ПРЕДОСТАВЯ ПРИ
ПОИСКВАНЕ ОТ РЕГУЛАТОРНИЯ ОРГАН**

(съгласно член 56, параграф 12)

1. Разделно водене на счетоводството
 - а) отделни отчети за приходите и разходите и баланси за дейностите по превоз на товари, превоз на пътници и по управление на инфраструктура;
 - б) изчерпателна информация относно отделните източници и употребата на публичните средства и други форми на компенсация, включително подробен преглед на оперативните парични потоци, за да се установи по какъв начин са били използвани тези публични средства и други форми на компенсация;
 - в) разходни и приходни категории, които дават възможност да се установи дали е имало кръстосано субсидиране между различните дейности, в съответствие с изискванията на регулаторния орган;
 - г) методиката, използвана за разпределяне на разходите между различните дейности;
 - д) ако регулираното дружество е част от групова структура, цялата информация за междуфирмените плащания.
2. Мониторинг на таксите за достъп до железен път
 - а) различни категории разходи, които по-специално предоставят достатъчно информация за пределните/преките разходи на различните услуги или групи от услуги, за да бъде възможен мониторингът на таксите за ползване на инфраструктура;
 - б) достатъчно информация, позволяваща мониторинг на отделните такси, заплащани за услугите (или групите от услуги); ако се изисква от регулаторния орган, тук могат да се включат и данни за обема на отделните услуги, за цените на отделните услуги и за общите приходи, платени от вътрешни и външни клиенти за отделните услуги;
 - в) разходите и приходите за отделните услуги (или групи от услуги), като се използва съответната методика на разходите съгласно изискванията на регулаторния орган, с цел разкриване на съществуващо антиконкурентно ценообразуване (кръстосано субсидиране, твърде агресивни или прекомерно високи цени).
3. Данни за финансовите резултати
 - а) отчет за финансовите резултати;
 - б) обобщен отчет на разходите;
 - в) отчет на разходите за поддръжка;
 - г) отчет на оперативните разходи;
 - д) отчет на приходите;
 - е) придружителни бележки за допълване или разясняване на отчетите.



ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ЧАСТ А

ОТМЕНЕНИТЕ ДИРЕКТИВИ И СПИСЪК НА ТЕХНИТЕ ПОСЛЕДВАЩИ ИЗМЕНЕНИЯ

(посочени в член 65)

Директива 91/440/ЕИО на Съвета
(ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25)

Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1)

Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164)

Директива 2006/103/ЕО на Съвета само точка Б от приложението
(ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344)

Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета само член 1
(ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44)

Директива 95/18/ЕО на Съвета
(ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70)

Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26)

Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета само член 29
(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44)

Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета
(ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29)

Директива 2002/844/ЕО на Комисията
(ОВ L 289, 26.10.2002 г., стр. 30)

Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета само член 30
(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44)

Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета само член 2
(ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44)

ЧАСТ Б

СРОКОВЕ ЗА ТРАНСПОНИРАНЕ В НАЦИОНАЛНОТО ПРАВО

(посочени в член 65)

Директива	Срок за транспониране
91/440/ЕИО	1 януари 1993 г.
95/18/ЕО	27 юни 1997 г.
2001/12/ЕО	15 март 2003 г.
2001/13/ЕО	15 март 2003 г.
2001/14/ЕО	15 март 2003 г.
2004/49/ЕО	30 април 2006 г.
2004/51/ЕО	31 декември 2005 г.
2006/103/ЕО	1 януари 2007 г.
2007/58/ЕО	4 юни 2009 г.



ПРИЛОЖЕНИЕ X

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 91/440/ ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
Член 2, параграф 1	Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1, първа алинея	Член 1, параграф 1
		Член 1, параграф 2	Член 1, параграф 2
Член 2, параграф 2	Член 1, параграф 2		Член 2, параграф 1
		Член 1, параграф 3	Член 2, параграф 2
			Член 2, параграф 3
Член 2, параграф 4			Член 2, параграфи 4—9
			Член 2, параграф 10
Член 3	Член 2, букви б) и в)		Член 2, параграф 11
			Член 3, точки 1—8
Член 4			Член 3, точки 9—13
			Член 3, точки 14 и 15
			Член 3, точки 16 и 17
		Член 2	Член 3, точки 18—28
Член 5			Член 3, точки 29 и 30
			Член 4
Член 6, параграфи 1 и 2			Член 5, параграфи 1—3
			Член 5, параграф 4
Член 9, параграф 4			Член 6, параграфи 1 и 2
			Член 6, параграф 3
Член 6, параграф 1, втора алинея			Член 6, параграф 4
			Член 7, параграф 1
Член 6, параграф 3 и приложение II			Член 7, параграф 2
		Член 4, параграф 2 и член 14, параграф 2	
Член 7, параграфи 1, 3 и 4			Член 8, параграфи 1, 2 и 3
		Член 6, параграф 1	Член 8, параграф 4

▼B

Директива 91/440/ ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
Член 9, параграфи 1 и 2			Член 9, параграфи 1 и 2
Член 10, параграфи 3 и 3а			Член 10, параграфи 1 и 2
Член 10, параграф 3б			Член 11, параграфи 1, 2 и 3
Член 10, параграфи 3в и 3д			Член 11, параграф 4
Член 10, параграф 3е			Член 11, параграфи 5 и 6
			Член 12, параграфи 1—4
			Член 12, параграф 5
		Член 5	Член 13
			Член 14
Член 10б			Член 15
	Член 3		Член 16
	Член 4, параграфи 1—4		Член 17, параграфи 1—4
	Член 5		Член 18
	Член 6		Член 19
	Член 7, параграф 1		Член 20, параграф 1
	Приложение, раздел I, точка 1		Член 20, параграф 2
	Член 8		Член 20, параграф 3
	Член 9		Член 21
	Член 4, параграф 5		Член 22
	Член 10		Член 23, параграф 1
	Член 11		Член 23, параграфи 2 и 3
	Член 15		Член 24
		Член 1, параграф 1, втора алинея	Член 25
		Член 3	Член 26
Член 10, параграф 5			Член 27
			Член 28
		Член 4, параграфи 1 и 3—6	Член 29
		Член 6, параграфи 2—5	Член 30
		Член 7	Член 31

▼ **B**

Директива 91/440/ ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
		Член 8	Член 32
		Член 9	Член 33
		Член 10	Член 34
		Член 11	Член 35
		Член 12	Член 36
			Член 37
		Член 13	Член 38
		Член 14, параграфи 1 и 3	Член 39
		Член 15	Член 40
		Член 16	Член 41
		Член 17	Член 42
		Член 18	Член 43
		Член 19	Член 44
		Член 20, параграфи 1, 2 и 3	Член 45, параграфи 1, 2 и 3
			Член 45, параграф 4
		Член 20, параграф 4	Член 45, параграф 5
		Член 21	Член 46
		Член 22	Член 47
		Член 23	Член 48
		Член 24	Член 49
		Член 25	Член 50
		Член 26	Член 51
		Член 27	Член 52
		Член 28	Член 53
		Член 29	Член 54
		Член 30, параграф 1	Член 55
		Член 30, параграф 2	Член 56, параграф 1
		Член 31	Член 57
Член 12			Член 58
Член 14а		Член 33, параграфи 1, 2 и 3	Член 59
			Член 60
		Член 34, параграф 2	Член 61

▼B

Директива 91/440/ ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
Член 11а		Член 35, параграфи 1, 2 и 3	Член 62
Член 10, параграф 9		Член 38	Член 63 Член 64 Член 65
	Член 17	Член 39	Член 66
Член 16	Член 18	Член 40	Член 67
	Приложение	Приложение II	Приложение I Приложение II Приложение III
		Приложение I	Приложение IV Приложение V
		Приложение III	Приложение VI Приложение VII Приложение VIII