

Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета
от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно
пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за
железопътни пътнически превози и управлението на железопътната
инфраструктура**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

В Бялата книга от 2011 г. за транспортната политика (приета на 28 март 2011 г.¹) Комисията изложи вижданията си за единно европейско железопътно пространство с вътрешен железопътен пазар, на който европейските железопътни предприятия ще могат да предоставят услугите си без ненужни технически и административни пречки.

В ред политически инициативи бе признат потенциалът на железопътната инфраструктура, като гръбнак на вътрешния пазар и двигател на устойчивия растеж. В заключенията си от януари 2012 г. Европейският съвет подчерта колко важно е да се разгърне потенциалът за растеж на един напълно интегриран единен пазар и представи мерки по отношение на мрежовите индустрии. В своето съобщение относно „Действия за стабилност, растеж и работни места“, прието на 30 май 2012 г., Комисията подчерта значението на по-нататъшното намаляване на регулаторната тежест и на пречките за навлизане в железопътния сектор. Също така, в приетото от Комисията на 8 юни 2012 г. съобщение за укрепване на управлението на единния пазар², също се подчертава значението на транспортния сектор.

Същевременно, Комисията предложи за следващата многогодишна финансова рамка за периода 2014—2020 г. да се създаде и „Механизъм за свързване на Европа“ (MCE) и в рамките на общия финансов пакет от 50 млрд. EUR да се отпуснат 31,7 млрд. EUR за транспортна инфраструктура.

През последните десет години, три законодателни „пакета за железопътния транспорт“ постепенно отвориха националните пазари и повишиха конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС. Независимо от значителните промени в законодателството на ЕС обаче, делът на железопътните превози в общия обем на превозите в ЕС остава скромен. Настоящото предложение цели отстраняването на оставащите пречки, които ограничават ефективността на железопътните пазари.

1.2. Проблеми, които изискват решение

Оставащите препятствия се отнасят преди всичко за достъп до пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници. В много държави членки тези пазари са затворени за конкуренция, което не само ограничава развитието на тези пазари, но и създава различия между държавите членки, които са отворили пазарите си, и тези, които не са.

По-голямата част от пътническите услуги на вътрешния пазар не могат да бъдат предоставяни при чисто търговски условия, но се нуждаят от подкрепа от държавата. Те се извършват по договори за обществени услуги. По тази причина настоящият законодателен пакет разглежда и въпроса за конкуренцията при договорите за обществени услуги и някои други точки, като например наличието на подвижен състав за потенциалните участници в търг за такъв тип договори, както и интегрираните системи за разписания и продажба на билети, когато те са от полза за пътниците.

¹ Бяла книга: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011)144

² По-добро управление за единния пазар; COM(2012) 259

Втора група проблеми, които пречат на пазарите за железопътни превози да реализират всичкия си потенциал са въпросите, свързани с управлението на управителите на инфраструктура. Тъй като управителите на инфраструктура са естествени монополисти, те не винаги реагират на нуждите на пазара и потребителите и това влияе негативно на резултатите на сектора като цяло. В редица държави членки управителите на инфраструктура не са в състояние да изпълнят своите задачи, тъй като техните функции са разделени между различни органи. Освен това настоящата законодателна рамка не доведе до по-добро трансгранично сътрудничество сред управителите на инфраструктура.

Също така, редица бариери пред навлизането на пазара са следствие от ситуации, при които управлението на инфраструктурата и транспортната дейност са част от една и съща интегрирана структура. В такъв случай управителите на инфраструктура са изправени пред конфликт на интереси, тъй като трябва да вземат под внимание търговските интереси на интегрираната структура и нейните дъщерни дружества и имат изгода да налагат дискриминационни условия при предоставянето на достъп до инфраструктурата.

Освен всичко това, интегрираните структури сериозно затрудняват налагането на разделно счетоводство между управлението на инфраструктурата и транспортната дейност. Регулаторите трудно проследяват паричните потоци между различните дъщерни дружества и холдинговата компания в една интегрирана структура. По счетоводен път е възможно изкуственото завишаване или занижаване на резултатите на съответните дъщерни предприятия. Кръстосаното субсидиране и прехвърлянето на инфраструктурни средства към конкурентни дейности са сериозна бариера пред навлизането на пазара на нови оператори, които не могат да разчитат на подобни средства. Кръстосаното субсидиране може да означава и предоставянето на държавна помощ, за конкуриращи се дейности.

1.2 Общи цели

Основната цел на транспортната политика на Европейския съюз е да се създаде вътрешен пазар чрез висока степен на конкурентност и хармоничното, балансирано и устойчиво развитие на стопанските дейности. В публикуваната през 2011 г. Бяла книга за транспорта се казва, че до 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния следва да се осъществява по релсов път. Това пренасочване би допринесло за постигане на намалението от 20 % на емисиите на парникови газове, заложено в стратегията за интелигентен, устойчив и иновационен растеж „Европа 2020“³. Едно от заключенията на Бялата книга бе, че няма да настъпи съществена промяна в транспорта без адекватна инфраструктура и по-разумното ѝ използване.

Общата цел на четвъртия пакет за железопътния транспорт е да се подобри качеството и ефективността на железопътните услуги като се премахнат всички нерешени правни, институционални и технически пречки и се подпомогнат резултатите и конкурентоспособността на железопътния сектор за по-нататъшното доразработване на единното европейско железопътно пространство.

1.3 Специфични цели

³ Съобщение на Комисията: „Европа 2020“ Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж COM(2010) 2020

Настоящото предложение включва разпоредби, със следните цели:

а) Отварянето на пазара на вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници с цел засилването на конкурентния натиск върху вътрешните железопътни пазари с оглед увеличаване на количеството и подобряване на качеството на услугите за превоз на пътници. Тези предложения трябва да се разглеждат наред с предложените изменения на Регламент (ЕО) № 1370/2007/ЕО (относно задълженията за обществени услуги) и в този контекст имат за цел увеличаване на ефикасността на публичното финансиране на услугите за превоз на пътници.

б) Подобряване на управлението на управителите на инфраструктура с цел осигуряване на равен достъп до инфраструктурата. Това следва да се постигне като се премахне конфликтът на интереси, който засяга решенията на управителя на инфраструктура, когато става дума за достъп до пазара, и като се отстрани възможността за кръстосано субсидиране, която съществува в интегрираните структури. С предложението се цели също така да се гарантира, че е налице последователност в управлението на всички функции на управителя на инфраструктура. Освен всичко, предложението е насочено към засилване на координацията между управителите на инфраструктура и железопътните оператори за по-добро задоволяване на пазарните потребности и към подобряване на трансграничното сътрудничество между управителите на инфраструктура.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

С цел подпомагане на Комисията в процеса на оценка на въздействието, бе поискано от външен консултант да изготви помощно проучване и да извърши целева консултация. Проучването започна през декември 2011 г. и окончателният доклад бе представен през декември 2012 г.

Вместо открита консултация бяха предпочетени различни методи на целева консултация, за да се установят позициите на заинтересованите страни. Между 1 март и 16 април 2012 г. бяха изпратени специфични въпросници до 427 заинтересовани страни, свързани с железопътния транспорт (железопътни предприятия, управители на инфраструктура, министерства на обществения транспорт, органи по безопасността, министерства, представителни организации, синдикални организации и др.). Отговориха 40 % от запитаните. Проучване на Евробарометър представи гледната точка на пътниците чрез проучване, обхванало 25 000 запитани, равномерно разпределени в 25 държави членки с железопътен транспорт. Мрежата на Комитета на регионите бе използвана за консултация с местните и регионалните власти. Консултиран бе и Комитетът за секторен диалог в областта на железопътния транспорт.

Тези консултации бяха допълнени с изслушване на заинтересовани страни, проведено на 29 май 2012 г. (с около 85 участници), с конференция с участието на около 420 участници на 24 септември 2012 г. и с интервюта с конкретни заинтересовани страни през 2012 г. Служители на Комисията се срещнаха с представители на Асоциацията на европейските оператори в сектора на пътническия транспорт, Европейската федерация на транспортните работници, Европейската пътническа федерация, управителите на европейска железопътна инфраструктура и UITP — Международната асоциация за обществен транспорт. Посещения и лични срещи със заинтересованите страни бяха организирани също така в Италия, Франция, Германия, Нидерландия, Полша, Унгария, Швеция и Обединеното кралство.

При проведената целева консултация повечето от заинтересованите страни бяха единодушни, че качеството на железопътните услуги и конкурентоспособността на сектора в ЕС се влияят отрицателно от най-различни пречки пред достъпа за железопътните предприятия. Според 69 % от запитаните различното тълкуване на законодателството представлява проблем. Ограниченията пред инфраструктурния капацитет се разглежда като основна преграда пред достъпа железопътните предприятия (посочени от 83 % от запитаните).

Консултацията показва диаметралност в мненията относно подходящите решения, които да осигурят независимо и ефективно управление на железопътната инфраструктура. Голяма част от транспортните министерства, органите в областта на конкуренцията, регулаторните органи, независимите управители на инфраструктура и железопътните предприятия, асоциациите на пътници и спедитори препоръчаха пълно разделяне, което да осигури пълна прозрачност и равнопоставеност за всички оператори. От друга страна, холдинговите дружества, управителите на инфраструктура, които зависят от подобни дружества, и синдикатите се позоваха на научна литература, която подчертава някои недостатъци на това разделяне, например по-високите разходи при сделки и риска от липса на ефективност вследствие разделянето. Според въпросните страни един засилен регулаторен надзор би бил достатъчен за решаване на установените проблеми. 64 % от запитаните подкрепиха идеята за създаване на специален орган от представители на всички потребители на инфраструктура, за да се гарантира, че всички интереси са взети под внимание по недискриминационен начин.

По време на консултацията Комисията възприе проактивен подход и насърчаваше заинтересованите страни да участват в нея. На всички заинтересовани страни бе предоставена възможност да изразят становището си и следователно минималните изисквания на Комисията, приложими спрямо консултациите, бяха изпълнени.

Въз основа на посоченото по-горе проучване от външен консултант и заключенията от консултацията със заинтересованите страни, Комисията направи количествена и качествена оценка на въздействието на предложените мерки. В нея бяха разгледани различни варианти на нови мерки за актуализиране на съществуващата регулаторна рамка.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Определение на управител на инфраструктура (член 3, параграф 2)

С разяснението се определят всички функции, свързани с управление на инфраструктура, които трябва да се извършват от управителя на инфраструктурата, за да се гарантира, че всички тези функции се изпълняват без изключение. То премахва допусканата от съществуващия текст възможност функциите на управител на инфраструктура на една мрежа или на част от мрежа да се разпределят между различни органи или предприятия. То също така разяснява значението на различните функции на управление на инфраструктура.

3.2. Определение на международна услуга за превоз на пътници (член 3, параграф 5)

В съществуващия член 3, параграф 5 се съдържа определение на международните услуги за превоз на пътници. С отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници, разграничаването на международни и вътрешни услуги за превоз на пътници губи смисъл за целите на настоящата директива. Следователно въпросното определение се заличава.

3.3. Разделно водене на счетоводство в рамките на интегрирана група (член 6, параграф 2)

В съществуващия член 6, параграф 2 се предвижда възможността за организиране предоставянето на инфраструктурни и транспортни услуги в рамките на едно и също предприятие, като същевременно се изпълняват изискванията за разделно водене на счетоводство. Тъй като предложението съдържа специфични правила за разделяне на двете дейности, тази разпоредба трябва да се заличи.

3.4. Институционално разделяне на управителя на инфраструктура (член 7)

Според тази разпоредба управителите на инфраструктура трябва да са в състояние да изпълняват всички необходими функции за устойчиво развитие на инфраструктурата. Тя въвежда и институционалното разделяне на управителя на инфраструктура от транспортните дейности, като забранява едно и също физическо или юридическо лице да притежава правото на контрол или да упражнява влияние върху управител на инфраструктура и железопътно предприятие едновременно. Тя дава възможност дадена държава членка да бъде собственик и на двете юридически лица, в които контрола притежават публични органи, които са отделни и правно разграничени един от друг.

3.5. Независимост на управителите на инфраструктура в рамките на вертикално интегрирани предприятия (членове 7а и 7б)

Предложението позволява на вертикално интегрираните предприятия, включително тези с холдингова структура, да запазят собствеността върху управителя на инфраструктурата. Същевременно се пояснява, че това е допустимо единствено ако се изпълняват условия, които да гарантират, че управителят на инфраструктура притежава действителни права за вземане на решения за всички свои функции. Освен това се посочва, че това трябва да се гарантира от силни и ефективни предпазни механизми, които защитават независимостта на управителя на инфраструктура. Уточнява се, че тези предпазни механизми следва да бъдат въведени по отношение на структурата на предприятието, в т.ч. чрез разделянето на финансовите потоци между управителя на инфраструктура и другите дружества от интегрираната група. Също така се посочват правила за управленската структура на управителя на инфраструктура.

3.6. Проверка на съответствието (член 7в)

Тази разпоредба осигурява възможност държавите членки да ограничат правата на достъп на железопътни оператори, които са част от вертикално интегрирани предприятия, в случай че Комисията не е в състояние да потвърди, че са били успешно въведени предпазни клаузи за защита на независимостта на управителя на инфраструктура.

3.7. Координационен комитет (член 7г)

Тази разпоредба има за цел да се гарантира добра координация между управителя на инфраструктура и потребителите на мрежата, които зависят от неговите решения, включително кандидатите, представителите на пътници и потребители на услуги за товарни превози и регионалните и местните власти. В нея се съдържа списък с въпросите, по които управителят на инфраструктура следва да се консултира с потребителите. Сред тях са техните потребности от развитие на инфраструктурата, целевите показатели за ефективност, разпределянето и таксуването.

3.8. Европейска мрежа на управителите на инфраструктура (член 7д)

Предложението създава форум за трансгранично сътрудничество между управителите на инфраструктура, с цел развитие на европейската железопътна мрежа. Това включва

сътрудничество за създаване на основните коридори на мрежата, коридорите за железопътен товарен превоз и за изпълнение на плана за разгръщане на европейска система за управление на железопътното движение (ERTMS). Предложението също така обхваща ролята на тази мрежа в наблюдението на работата на управителите на инфраструктура с цел подобряване на качеството на услугите, които те предлагат.

3.9. Условия за достъп до железопътната инфраструктура (член 10)

Член 10, параграф 2 се изменя, за да се предоставят на европейските железопътни предприятия права на достъп за извършване на вътрешни услуги за превоз на пътници. Тъй като разграничението в съществуващото законодателство между международните и вътрешните услуги се премахва, член 10, параграф 3 и член 10, параграф 4, в които се определят международния или вътрешния характер на услугата, трябва да бъдат заличени.

3.10. Ограничаване на правото на достъп (член 11)

Посочената разпоредба предоставя на държавите членки възможността да ограничават правото на достъп за извършване на вътрешни и международни услуги, ако упражняването на това право би изложило на риск икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги. Подобно на положението при международните услуги, разпоредбата предвижда, че регулаторните органи имат отговорност да определят дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е нарушено от вътрешна услуга в съответствие с общи процедури и критерии.

3.11. Общи схеми за информация и интегрирана продажба на билети (член 13а)

За да се гарантира, че пътниците ще продължат да се ползват от предимствата на мрежовите връзки, посочената разпоредба предоставя на държавите членки възможност да създават схеми за информация и интегрирана продажба на билети, които са общи за всички железопътни предприятия, предоставящи вътрешни услуги за превоз на пътници по начин, който не нарушава конкуренцията. Освен това в същата разпоредба се предвижда приемането на координирани планове за действие в извънредни ситуации от железопътните предприятия, с цел оказване на съдействие на пътниците при сериозни нарушения в трафика.

3.12. Права на капацитет (член 38, параграф 4)

С оглед осигуряването за всички пазарни участници на достатъчна правна сигурност, за да упражняват своята дейност, тази разпоредба се изменя. Тя определя срока, до който регулаторните органи следва да направят оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е било нарушено. Това е в съответствие с процеса за разпределяне на инфраструктурен капацитет.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като има предвид, че:

- (1) През последното десетилетие, нарастването в железопътните пътнически превози е било недостатъчно, за да се увеличи неговия дял спрямо автомобилния и въздушния транспорт. Железопътният пътнически превоз запазва относително стабилен дял от 6 % от общия превоз на пътници в Европейския съюз. Услугите в железопътния превоз на пътници изостават спрямо актуалните изисквания за разнообразие и качество.
- (2) Пазарите на Съюза за товарни и международни пътнически влакове са отворени за конкуренция съответно от 2007 г. и 2010 г. с директиви 2004/51/ЕО⁶ и 2007/58/ЕО⁷. Освен това някои държави членки отвориха за конкуренция своите услуги за вътрешен превоз на пътници чрез въвеждането на права за свободен достъп или чрез конкурентни тръжни процедури за договори за обществени услуги, или чрез двете.

⁴ ОВ С , г., стр. .

⁵ ОВ С , г., стр. .

⁶ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164.

⁷ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44.

- (3) С Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство⁸ бе създадено единно европейско железопътно пространство с общи правила за управлението на железопътни предприятия и за управителите на инфраструктура, за финансирането на инфраструктура и таксуването, за условията за достъп до железопътната инфраструктура и услуги, както и за регулаторния надзор на железопътния пазар. Предвид всичко това вече е възможно да приключи отварянето на железопътния пазар на Съюза и да се реформира управлението на управителите на инфраструктура с цел осигуряване на равен достъп до инфраструктурата.
- (4) Директива 2012/34/ЕС изисква Комисията да предложи, ако е необходимо, законодателни мерки по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и да разработи подходящи условия, с които да се гарантира недискриминационен достъп до инфраструктурата, въз основа на съществуващите изисквания за разделяне на управлението на инфраструктура и транспортната дейност.
- (5) По-добра координация между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия трябва да се осигури със създаването на координационен комитет, за да се постигне ефикасно управление и използване на инфраструктурата.
- (6) Държавите членки следва също така да гарантират, че без изключение всички функции, необходими за устойчива експлоатация, поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура ще бъдат управлявани от самия управител на инфраструктурата.
- (7) По трансграничните проблеми следва да работят ефективно управителите на инфраструктура на различните държави членки чрез създаването на Европейска мрежа от управителите на инфраструктура.
- (8) С цел да се гарантира равнопоставен достъп до инфраструктурата, всеки конфликт на интереси, произтичащ от интегрирани структури, включващи управление на инфраструктура и транспортна дейност, следва да се отстрани. Отстраняването на стимулите за дискриминация срещу конкурентите е единственият начин да се гарантира равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура. Това е задължително за успешното отваряне на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози. Така би се отстранила и възможността за кръстосано субсидиране, което съществува в такива интегрирани структури и което също така води до изкривяване на пазарните принципи.
- (9) Съществуващите изисквания за независимост на управителите на инфраструктура от предприятията за железопътен транспорт, определени в Директива 2012/34/ЕС, обхващат само основните функции на управителя на инфраструктура, т.е. вземането на решения относно разпределянето на влакови маршрути и относно инфраструктурните такси. Необходимо е обаче всички функции да се изпълняват по независим начин, тъй като и други функции могат да бъдат използвани за дискриминация срещу конкурентите. Това се отнася в

⁸ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

особено голяма степен за решенията за инвестиции или за поддръжка, които могат да бъдат взимани в полза на части от мрежата, които се експлоатират главно от транспортните оператори на интегрираното предприятие. Решенията относно планирането на дейности по поддръжка могат да се отразят върху наличието на влакови маршрути за конкурентите.

- (10) Съществуващите изисквания на Директива 2012/34/ЕС се отнасят само до юридическа, организационна и управленска независимост. Това не изключва изцяло възможността да се запази интегрираността на предприятието, докато тези три категории независимост са гарантирани. Относно независимостта при вземането на решения трябва да се гарантира, че съответните предпазни клаузи изключват възможността интегрираното предприятие да контролира решенията на управителя на инфраструктура. Същевременно дори стриктното спазване на подобни предпазни клаузи не премахва изцяло всички възможността за дискриминационно поведение спрямо конкурентите, която съществува със самото наличие на вертикално интегрирано предприятие. По-специално, възможността за кръстосано субсидиране все още съществува в интегрираните структури или най-малкото е много трудно за регулаторните органи да упражняват контрол и да привеждат в изпълнение предпазни клаузи, насочени срещу подобно кръстосано субсидиране. Институционално разделяне на управлението на инфраструктурата и на транспортната дейност е най-ефективната мярка за решаване на тези проблеми.
- (11) Следователно държавите членки трябва да бъдат задължени да гарантират, че едно и също юридическо или физическо лице или лица няма(т) право да упражнява(т) контрол върху управител на инфраструктура и едновременно с това да упражнява(т) контрол или каквито и да е права върху железопътно предприятие. Аналогично, правото на контрол над железопътно предприятие следва да изключва възможността за упражняване на контрол или на каквито и да е права върху управител на инфраструктура.
- (12) Когато държави членки все още поддържат управител на инфраструктура, който е част от вертикално интегрирано предприятие, те следва най-малкото да въведат строги предпазни клаузи, за да гарантират реална независимост в пълна степен на управителя на инфраструктура от интегрираното предприятие. Тези клаузи следва да се отнасят не само до корпоративната организация на управителя на инфраструктура спрямо интегрираното предприятие, но и до управленската структура на управителя на инфраструктура, и, доколкото това е възможно в рамките на интегрирана структура, да се избягват финансови трансфери между управителя на инфраструктура и други юридически лица на интегрираното предприятие. Тези предпазни клаузи не просто съответстват на това, което е необходимо, за да се изпълнят съществуващите изисквания за управленска независимост на основните функции съгласно Директива 2012/34/ЕС по отношение на независимостта на управлението на управителя на инфраструктура, но и надхвърлят тези изисквания чрез добавянето на клаузи за изключване на това приходи на управителя на инфраструктура да бъдат използвани за финансиране на другите субекти във вертикално интегрираното предприятие. Това следва да се прилага независимо от прилагането на финансовото законодателство на държавите членки и без да се засягат правилата на ЕС за държавните помощи.
- (13) Въпреки прилагането на предпазни клаузи, гарантиращи независимост, вертикално интегрираните предприятия могат да злоупотребят със структурата

си, за да предоставят неправомерни конкурентни предимства на железопътните оператори, принадлежащи към такива предприятия. По тази причина, без да се засяга член 258 от Договора за функционирането на Европейския съюз, Комисията трябва да проверява, по искане на държава членка или по своя собствена инициатива, че тези предпазни клаузи действително се прилагат и че са премахнати всякакви остатъчни нарушавания на конкуренцията. В случай че Комисията не е в състояние да потвърди, че това е било постигнато, всички държави членки следва да имат възможността да ограничат или отнемат правата на достъп на въпросните интегрирани оператори.

- (14) Предоставянето на железопътните предприятия на правото на достъп до железопътната инфраструктура във всички държави членки с цел извършване на вътрешни услуги за превоз на пътници може да се отрази върху организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по договор за обществени услуги. Държавите членки следва да разполагат с възможността да ограничават подобно право на достъп, когато то би разклатило икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и със съгласието на съответния регулаторен орган.
- (15) Регулаторните органи следва да оценят потенциалното икономическо въздействие на вътрешните пътнически услуги, предоставяни при условия на отворен достъп, върху съществуващите договори за обществени услуги по искане на заинтересованите страни и въз основа на обективен икономически анализ.
- (16) Процесът на оценка следва да отчита необходимостта всички пазарни участници да разполагат с достатъчна правна сигурност, за да упражняват своята дейност. Процедурата следва да е максимално проста, ефективна и прозрачна и да е в съответствие с процеса по разпределяне на инфраструктурен капацитет.
- (17) Оценката на това дали ще се наруши икономическото равновесие на договора за обществени услуги следва да е съобразена с предварително зададени критерии. Подобни критерии и подробностите по процедурата, която трябва да бъде следвана, могат да се променят във времето, по-специално предвид натрупвания от регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия опит и могат да отчитат специфични характеристики на вътрешните услуги за превоз на пътници.
- (18) При оценката на това дали икономическото равновесие на договора за обществени услуги би могло да бъде нарушено, регулаторните органи следва да разглеждат икономическото въздействие на планираната услуга върху съществуващи договори за обществени услуги с оглед на въздействието му върху рентабилността на всички услуги, включени в подобни договори за обществени услуги и последиците върху нетните разходи на компетентния публичен орган, който е възложител. Оценка следва да е съобразена с фактори като потребителско търсене, ценообразуване на билетите, правила за издаване на билетите, разположение и брой на спирките и график и периодичност на предлаганата нова услуга.
- (19) С оглед привличането на повече интерес към железопътните пътнически услуги, държавите членки следва да са в състояние да изискват от железопътните предприятия, предоставящи 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. В случай, че такава

схема бъде въведена, следва да се гарантира, че тя не изкривява пазарните принципи или не внася неравнопоставеност между железопътните предприятия.

- (20) В съответствие със Съвместната политическа декларация на държавите членки и Комисията от 28 септември 2011 г. относно обяснителните документи⁹, държавите членки се ангажираха в случаите, когато това е оправдано, да прилагат към нотификацията на мерките си за транспониране един или повече документи, поясняващи връзката между съставните елементи на дадена директива и съответните части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член I

Директива 2012/34/ЕС се изменя, както следва:

1. Член 3 се изменя, както следва:

- а) Точка 2 се заменя със следния текст:

‘(2) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, осигуряващи развитието, експлоатацията и поддръжката на железопътна инфраструктура в мрежа; развитието включва планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на инфраструктурата; експлоатацията на инфраструктурата включва всички елементи от процеса на разпределяне на влакови маршрути, включително посочването им, оценката на това доколко те са незаети и разпределянето на отделните маршрути, управлението на движението и инфраструктурното таксуване, включително определянето и събирането на такси; поддръжката включва модернизация на инфраструктурата и останалите дейности по управление на активите“;

- б) Точка 5 се заличава;

- в) добавя се следната нова точка 31:

„(31) „вертикално интегрирано предприятие“ означава предприятие, в което:

— едно или няколко железопътни предприятия са собственост или са частично притежавани от едно и също предприятие като управител на инфраструктура (холдингова компания) или

— управителят на инфраструктурата е собственост или е частично притежаван от едно или няколко железопътни предприятия или

— едно или няколко железопътни предприятия са собственост или са частично притежавани от даден управител на инфраструктура“;

2. В член 6 параграф 2 се заличава;

⁹ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

3. Член 7 се заменя със следния текст:

„Член 7

Институционално разделяне на управителя на инфраструктура

1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2 и е независим от всякакви железопътни предприятия.

С оглед гарантиране независимостта на управителя на инфраструктура, държавите членки се ангажират управителите на инфраструктура да са част от субект, който е правно отделен от всякакви железопътни предприятия.

2. Държавите членки също така гарантират, че едно и също юридическо или физическо лице или лица няма(т) право:
 - а) да упражнява(т) пряко или непряко контрол по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004¹⁰, да има(т) каквито и да е финансови интереси или да упражнява(т) каквито и да било права върху железопътно предприятие и върху управител на инфраструктура едновременно;
 - б) да посочва(т) членове на надзорния съвет, управителния съвет или органи, законно представляващи управител на инфраструктура, и едновременно с това да упражнява(т) пряко или непряко контрол, да има(т) каквито и да било финансови интереси или да упражнява(т) каквито и да било права върху железопътно предприятие;
 - в) да членува(т) в надзорния съвет, административния съвет или в законно представляващи предприятието органи едновременно на железопътно предприятие и на управител на инфраструктура;
 - г) да управлява(т) железопътната инфраструктура или да участва(т) в управлението на управителя на инфраструктура и едновременно с това да упражнява(т) пряко или непряко контрол, да има(т) каквито и да било финансови интереси или да упражнява(т) каквито и да било права върху железопътно предприятие или да управлява(т) железопътното предприятие или да участва(т) в неговото управление като едновременно с това упражнява(т) пряко или непряко контрол, има(т) каквито и да било интереси или упражнява(т) каквито и да било права върху управителя на инфраструктура.
3. С оглед прилагането на настоящия член, когато лицето, посочено в параграф 2, е държава членка или друг публичен орган, два публични органа, които са отделни и правно разграничени един от друг и които упражняват контрол или други права, посочени в параграф 2, спрямо управителя на инфраструктура, от една страна, и железопътното предприятие, от друга страна, не се смята за едно и също лице или лица.

¹⁰ ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр.1.

4. При условие че няма конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може да наеме подизпълнител за специфични разработки, модернизация и поддръжка, по отношение на които запазва правомощията си за вземане на решения, на железопътни предприятия или на който и да е друг орган, действащ под надзора на управителя на инфраструктура.
5. Когато на датата на влизане в сила на настоящата директива, управителят на инфраструктурата принадлежи на вертикално интегрирано предприятие, държавите членки могат да решат да не прилагат параграфи 2 до 4 от настоящия член. В такъв случай съответната държава членка гарантира, че управителят на инфраструктурата изпълнява всички функции, посочени в член 3, параграф 2, и притежава действителна организационна и управленска независимост от всяко железопътно предприятие в съответствие с изискванията, определени в членове от 7а до 7в.“

4. Добавят се следните членове от 7а до 7д:

„Член 7а

Действителна независимост на управителя на инфраструктура в рамките на вертикално интегрирано предприятие

1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура е част от субект, който е правно отделен от всякакво железопътно предприятие или холдингово дружество, с контрол над такива предприятия, и от други юридически лица в рамките на вертикално интегрирано предприятие.
2. Юридическите лица във вертикално интегрираното предприятие, с дейност на пазарите на железопътни транспортни услуги, не притежават пряко или непряко дялово участие в субекта, управител на инфраструктурата. Управителят на инфраструктурата не притежава нито пряко, нито непряко дялово участие в никое юридическо лице във вертикално интегрираното предприятие, с дейност на пазарите на железопътни транспортни услуги.
3. Приходите на управителя на инфраструктура не могат да се използват за финансиране на други юридически лица в рамките на вертикално интегрирано предприятие, а само за финансиране на стопанската дейност на управителя на инфраструктура и за плащане на дивиденди на крайния собственик на вертикално интегрираното предприятие. Управителят на инфраструктура не може да предоставя заеми на други юридически лица в рамките на вертикално интегрирано предприятие и никое друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрираното предприятие не може да предоставя заеми на управителя на инфраструктура. Всички услуги, предлагани от други юридически лица на управителя на инфраструктура, се извършват въз основа на договори и се изплащат по пазарни цени. Дългът на управителя на инфраструктура е ясно разграничен от дълга на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие и тези дългове се обслужват поотделно. Счетоводствата на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се водят

разделно, по начин, който гарантира изпълнението на настоящите разпоредби и позволява разделяне на финансовите потоци на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица, в рамките на вертикално интегрираното предприятие.

4. Без да се засяга член 8, параграф 4, управителят на инфраструктура трябва да привлече средства от капиталовите пазари самостоятелно, а не чрез други юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. Други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие не могат да набират средства чрез управителя на инфраструктура.
5. Управителят на инфраструктура трябва да води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие и при поискване да ги представя на регулаторния орган в съответствие с член 56, параграф 12.

Член 76

Действителна независимост на личния състав и управлението на управителя на инфраструктура в рамките на вертикално интегрирано предприятие

1. Без да се засягат решенията на регулаторния орган съгласно член 56, управителят на инфраструктура трябва да разполага с действителни правомощия за вземане на решения и да е независим от другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие, по отношение на всички функции, посочени в член 3, параграф 2. Цялостната структура на управлението и уставът на дружеството на управителя на инфраструктура гарантират, че никой от другите юридически лица в вертикално интегрираното предприятие не определя пряко или косвено, поведението на управителя на инфраструктура във връзка с тези функции.
2. Членовете на управителния съвет и висшите служители на управителя на инфраструктура не членуват в надзорните или управителните съвети или не са висши служители на други юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие.

Членовете на надзорните или управителните съвети и висшите служители на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие не са членове на управителния съвет или не са висши служители на управителя на инфраструктура.

3. Управителят на инфраструктура разполага с надзорен съвет, съставен от представители на крайните собственици на вертикално интегрираното предприятие.

Надзорният съвет може да се консултира с Координационния комитет, посочен в член 7г, по въпроси от неговата компетенция.

Решенията относно назначаването и преназначаването, условията на работа, включително възнаграждението, и освобождаването от задължения на членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура, се вземат от надзорния съвет. Самоличността и условията, определящи продължителността и освобождаването от задължения на лицата, номинирани от Надзорния съвет за назначаване

или преназначаване като членове в управителния съвет на управителя на инфраструктура, както и мотивите за всяко предложение за решение, освобождаващо от задължения, се съобщават на регулаторния орган, посочен в член 55. Тези условия и решенията, посочени в настоящия параграф, стават задължителни единствено след изричното одобрение на регулаторния орган. Регулаторният орган може да възрази срещу тези решения, когато възникнат съмнения относно професионалната независимост на лице, номинирано за член на управителния съвет или в случай на предсрочно освобождаване от задължения на член на управителния съвет на управителя на инфраструктура.

Членовете на управителния съвет, които желаят да подадат жалба срещу предсрочното им освобождаване от задължения, разполагат с действителни права за обжалване пред регулаторния орган.

4. За период от три години след напускането на управителя на инфраструктура, членовете на надзорния съвет или на управителния съвет и висшите служители на управителя на инфраструктура, нямат право да заемат каквито и да е висши постове в други юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. За период от три години след напускане на тези други юридически лица в вертикално интегрираното предприятие, членовете на техните надзорни или управителни съвети и висшите им служители нямат право да заемат друг висш пост в управителя на инфраструктура.
5. Управителят на инфраструктура разполага със свой персонал и е разположен в офиси, отделни от тези на другите юридически лица в рамките на вертикално интегрираното предприятие. Достъпът до информационните системи е защитен, за да се гарантира независимостта на управителя на инфраструктура. Вътрешният правилник или договорите за наемане на персонал поставят ясни ограничения на контактите с другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие до официално общуване, свързано с упражняването на функциите на управителя на инфраструктура, които също се упражняват и спрямо други железопътни предприятия извън вертикално интегрираното предприятие. Прехвърлянето на персонал, различен от посочения в точка в) между управителя на инфраструктура и другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се допуска само ако е възможно да се гарантира, че няма да има изтичане на чувствителна информация.
6. Управителят на инфраструктура разполага с необходимия организационен капацитет за упражняване на функциите си независимо от другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие и няма право да делегира на тези юридически лица експлоатацията на тези функции или всякакви дейности, свързани с тях.
7. Членовете на надзорния или управителния съвет и висшите служители на управителя на инфраструктура няма интерес или не получават финансови облаги, пряко или непряко, от което и да е друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрираното предприятие. Основаващите се на постигнати резултати елементи от възнаграждението им не зависят от търговските резултати на другите юридически лица в рамките на

вертикално интегрираното предприятие или на което и да било юридическо лице под негов контрол, но единствено от тези на управителя на инфраструктура.

Член 7в

Процедура за проверка на съответствието

1. По искане на държава членка или по своя инициатива Комисията решава дали управителите на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие отговарят на изискванията на член 7а и член 7б и дали изпълнението на тези изисквания е необходимо, за да се гарантират равни условия за всички железопътни предприятия и липса на нарушаване на конкуренцията на съответния пазар.
2. Комисията има право да изиска цялата необходима информация в приемлив срок от държавата членка, в която е установено вертикално интегрираното предприятие. Комисията се консултира с въпросния регулаторен орган или органи и, ако е целесъобразно, с мрежата на регулаторните органи, посочена в член 57.
3. Държавите членки могат да ограничат правата на достъп, предвидени в член 10, до железопътни предприятия, които са част от вертикално интегрираното предприятие, към което принадлежи управителят на инфраструктура, ако Комисията информира държавите членки, че не е било отправено искане в съответствие с параграф 1, предстои Комисията да разгледа искането, или ако тя реши, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, че:
 - а) не са дадени подходящи отговори на исканията за информация на Комисията в съответствие с параграф 2 или
 - б) въпросният управител на инфраструктура не отговаря на изискванията, посочени в членове 7а и 7б или
 - в) изпълнението на изискванията, посочени в членове 7а и 7б, не е достатъчно, за да се гарантират равни условия за всички железопътни предприятия и отсъствие на нарушаване на конкуренцията в държавата членка, в която е установен съответният управител на инфраструктура.

Комисията взема решение в рамките на приемлив период от време.

4. Въпросната държава членка може да поиска Комисията да отмени решението си, упоменато в параграф 3, в съответствие с процедурата, посочена в член 62, параграф 2, в случай че държавата членка докаже удовлетворително пред Комисията, че причините за решението вече не съществуват. Комисията взема решение в рамките на приемлив период от време.
5. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 1 до 4, постоянното съответствие с изискванията, посочени в членове 7а и 7б, се контролира от регулаторния орган, посочен в член 55. Всеки заявител има право да подаде жалба до регулаторния орган, ако смята, че тези изисквания не се спазват. При такава жалба регулаторният орган следва да вземе решение в сроковете, посочени в член 56, параграф 9, относно всички необходими мерки за разрешаване на проблема.

Член 7г

Координационен комитет

1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура създават и организират координационни комитети за всяка мрежа. Членството в подобен комитет е отворено най-малко за управителя на инфраструктура, за известни заявители по смисъла на член 8, параграф 3 и, по тяхно искане, за потенциалните заявители, техните представителни организации, представители на потребителите на товарните и пътническите железопътни транспортни услуги и, когато е уместно, за регионалните и местните органи. Представители на държавите членки и съответния регулаторен орган биват канени на срещите на координационния комитет като наблюдатели.
2. Координационният комитет отправя до управителя на инфраструктура и, когато е целесъобразно, до държавата членка, предложения със съвети или относно:
 - а) нуждите на заявителите, свързани с поддържането и развитието на инфраструктурен капацитет;
 - б) съдържанието на потребителски ориентираните 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) тарифната рамка и правила, определени от държавата, и схемата за налагане на такси, установени от управителя на инфраструктура в съответствие с член 29, и нивото и състава на таксите за ползване на инфраструктура;
 - д) процеса на разпределяне на инфраструктурен капацитет, включително правилата за отдаване на приоритет при разпределянето на капацитет между различните категории потребители на инфраструктурата;
 - е) въпроси на интермодалния транспорт;
 - ж) всеки друг въпрос, свързан с условията за достъп и използване на инфраструктурата и с качеството на услугите на управителя на инфраструктура.

Координационният комитет е упълномощен да изисква съответна информация от управителя на инфраструктура по букви а)–ж), за да е в състояние да изпълнява тези задачи.

3. Координационният комитет подготвя процедурен правилник, който включва по-специално правила за участие и честота на заседанията, които се състоят най-малко веднъж на три месеца. Всяка година Координационният комитет представя доклад за обсъжданията си до управителя на инфраструктура, държавата членка, съответния регулаторен орган и Комисията, като посочва становищата на отделните членове на комитета.

Член 7д

Европейска мрежа на управителите на инфраструктура

1. Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, с оглед развитието на железопътната инфраструктура на ЕС, в частност, за да се гарантира навременното и ефективно прилагане на трансевропейската транспортна мрежа, включително на основните коридори на мрежата, на коридорите за железопътен товарен превоз в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010¹¹ и с плана за разгръщане на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), установен с Решение № 2012/88/ЕС¹².

Комисията е член на мрежата. Тя координира и подпомага работата на мрежата и ѝ представя препоръки, когато това е целесъобразно. Тя осигурява активното сътрудничество между съответните управители на инфраструктура.

2. Мрежата участва в дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15, и сравнява ефективността на управителите на инфраструктура въз основа на общи показатели и критерии за качество, като надеждност, капацитет, наличност, спазване на графика и безопасност в техните мрежи, качество и ползване на активите, поддръжка, модернизация, подобрения, инвестиции и финансова ефективност.
 3. Комисията може да приема мерки за определяне на общи принципи и практики на мрежата, по-специално за осигуряване на последователност в сравнителните оценки и процедурите, по които ще се осъществява сътрудничеството в мрежата. Мерките се приемат с акт за изпълнение в съответствие с процедурата по член 62, параграф 3.“
5. Член 10 се изменя, както следва:
- а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. 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 пътници. Железопътните предприятия имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II.“;
 - б) Параграфи 3 и 4 се заличават.
6. Член 11 се изменя, както следва:
- а) параграф 1 се заменя със следното:

¹¹ ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр.22.

¹² ОВ L 51, 23.2.2012 г., стр. 51.

„1. Държавите членки могат да ограничават посоченото 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 предоставяне на обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за предоставяне на обществени услуги.“;

б) първата алинея от параграф 2 се заменя със следното:

„За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за предоставяне на обществени услуги би било нарушено, съответният (съответните) регулаторен орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от субектите по-долу, представено в срок от един месец след обявяването на планирана 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 по настоящия член;
- в) управителя на инфраструктура;
- г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„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.“;

В случай, че регулаторен орган реши, че икономическото равновесие на обществена поръчка 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.“;

г) параграф 5 се заличава.

7. Вмъква се следният член 13а:

„Член 13а

Общи схеми за информация и интегрирана продажба на билети

1. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007¹³ и Директива 2010/40/ЕС¹⁴ 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 неравнопоставеност 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. Държавите членки изискват от железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги, да въведат и координират планове за действие в извънредни ситуации, с цел оказване на съдействие на пътниците, по смисъла на член 18 от Регламент (ЕО) № 1371/2007, при сериозни нарушения в трафика.“
8. Член 38, параграф 4 се заменя със следното:
- „4. Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед предоставяне на услуга за превоз на пътници, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизане в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на регулаторните органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил обществена 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 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 излишно забавяне и най-късно до пет дни.“
9. Член 63, параграф 1 се заменя със следното:
- „1. До 31 декември 2024 г. Комисията ще извърши оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и ще представи на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.
- 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 предлага нови законодателни мерки.“

¹³ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

¹⁴ ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1.

Член 2

1. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [18 месеца след датата на влизане в сила] необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива. 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. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

1. Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Член 1, точки 5—8 се прилагат от 1 януари 2018 г. [навреме и съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2019 г.].

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател