

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 17.9.2010
COM(2010) 475 окончателен

2010/0253 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за създаването на единно европейско железопътно пространство

(Преработка)

SEC(2010) 1043

SEC(2010) 1042

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Обща информация

След период на процъфтяване през 19^{-ти} век и първата половина на 20^{-ти} век, железопътният сектор изпадна в упадък, дължащ се на нарастващите предпочитания към автомобилите и към въздушния транспорт в периода след 1970 г. За да спре този упадък, Европейската общност прие редица законодателни мерки, насочени към вдъхване на нов живот на железопътния транспорт, чрез постепенното създаване на „единно европейско железопътно пространство“. Първият пакет от документи за железопътния транспорт, представен от Комисията през 1998 г. и приет през 2000 г., показва желанието както на националните, така и на европейските политически ръководители да реформират регулаторната рамка, с оглед да осигурят интегрирането на железопътния сектор на европейско равнище и да му дадат възможност да издържи по най-добър начин на конкуренцията от страна на другите видове транспорт.

Първият пакет от документи за железопътния транспорт се състои от три директиви:

- Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година¹ за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността²;
- Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година³, с която бе изменена по-ранна Директива на Съвета от 27 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия⁴; и
- „Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура⁵.

¹ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1, изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164), Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 г. (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344), Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44) и с Акта относно условията за присъединяване на Чешката република, Република Естония, Република Кипър, Република Латвия, Република Литва, Република Унгария, Република Малта, Република Полша, Република Словения и Словашката република и промените в Учредителните договори на Европейския съюз (ОВ L 236, 23.9.2003 г., стр. 33).

² Директива 91/440/ЕИО на Съвета (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25).

³ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26, изменена с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. (ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16).

⁴ Директива 95/18/ЕО на Съвета (ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70).

⁵ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29, изменена с Решение 2002/844/ЕО на Комисията от 23 октомври 2002 г. (ОВ L 289, 26.10.2002 г., стр. 30), Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. (ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16) и Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

Влизането в сила на тези директиви през 2003 г. оказва значително въздействие върху начина на провеждане на железопътна дейност в Европейския съюз (ЕС). Има два основни вида участници в железопътната дейност — железопътните предприятия и управителите на инфраструктура. Железопътните предприятия, лицензирани в съответствие с критериите на ЕС, следва да могат да имат достъп до железопътната инфраструктура въз основа на честни и недискриминационни условия и да могат да предлагат паневропейски услуги. Управителите на инфраструктура могат да искат заплащане за използването на техните мрежи и са длъжни да осигуряват едно поне минимално равнище на услуги, включително достъп до някои съоръжения. В директивите са определени правата на достъп за предоставяне на услуги за железопътен превоз на пътници и товари, както и известни предпазни мерки по отношение на управлението на железопътни предприятия, въведени с цел осигуряване на недискриминационен достъп до железопътната мрежа. Също така, в директивите се съдържат и указания за начина на устройване на националните регулаторни органи за железопътния транспорт, така че да се осигури недискриминационен достъп и да се провежда мониторинг на конкурентната среда на пазарите за железопътни превози.

При наличието на тази нова регулаторна рамка, железопътният транспорт успя да постигне стабилизация на обема на превозите и дори, в някои държави-членки, да си възвърне известен пазарен дял от автомобилния транспорт. Преди началото на икономическата криза се наблюдаваше и известно забавяне на спада на трудовата заетост в този сектор. От друга страна, обаче, през последните години ръстът на количеството превозени товари, изразено в превозени тонове, не бе достатъчно голям, за да се възстанови загубата на пазарен дял от 2,3 процентни пункта, настъпила в периода 1995—2003 г. Ако наблюдаваната понастоящем тенденция продължи, общият дял на железопътния превоз на товари като вид транспорт няма да се подобри. Що се отнася до железопътния пътнически транспорт, упадъкът през последните три десетилетия не бе така значителен както при товарния транспорт. Делът на железниците в цялостния пазар на пътническите превози в страните от ЕС-15 намаля от 10,2 % в 1970 г. на 6,1 % в 2003 г. (на база на пътник-километри). Съответно в страните от ЕС-27, делът на железопътния пътнически транспорт спадна от 6,6 % в 1995 г. до 5,9 % в 2003 г. След тази година се наблюдава малко възстановяване и след това стабилизация.

Настоящият икономически климат още повече изостря слабостите в работните показатели на железопътния транспорт. При услугите за товарни превози (включително по железниците) напоследък има силен спад на обема (между 20 % и 50 %, в зависимост от пазарния сегмент), а и при пътническите превози също има спад. Някои заинтересовани страни посочиха, че националните планове за възстановяване не пораждат инвестиции толкова бързо, каквито надежди са съществували, и че се очакват големи съкращения на работни места, особено в сектора на товарния транспорт.

1.2. Проблеми, по които следва да бъдат взети мерки

Развитието на железопътния сектор и неговата способност успешно да се конкурира с другите видове транспорт продължават да бъдат затруднени от сериозни проблеми, свързани с: а) неадекватно финансиране и ценообразуване във връзка с инфраструктурата, б) продължаващи да съществуват препятствия пред конкуренцията и в) липса на подходящо регулаторно виждане.

- а) Инвестициите в развитието и поддръжката на железопътната инфраструктура в голям брой държави-членки продължават да бъдат на недостатъчно равнище. В много случаи качеството на съществуващата инфраструктура продължава да спада. Наблюдаваното недостатъчно инвестиране на национално равнище до известна степен се дължи на липсата на ясни инвестиционни планове и дългосрочни стратегии. Лошата поддръжка, бавната модернизация и увеличаващите се „тесни места“ в железопътната мрежа имат пряко влияние върху работата на железопътните предприятия и им пречат да се конкурират с другите видове транспорт и да привличат инвестиции. Неадекватното равнище и структура на таксите за достъп до инфраструктурата в много държави-членки утежняват тези трудности.
- б) Конкуренцията между железопътните предприятия се ограничава от редица фактори. Недостатъчната прозрачност на пазарните условия и недобре функциониращата институционална рамка продължават да бъдат затруднения за предоставянето на конкурентоспособни железопътни услуги от страна на нови участници на пазара. Друг важен елемент е продължаващата дискриминация, пред която са изправени новите участници на пазара при получаването на достъп до свързани с ж.п. дейността услуги, които често се владеят и експлоатират от традиционните железопътни предприятия. Също така, дискриминация все още съществува и в условията за достъп до инфраструктурата (за предоставянето на влакови маршрути и съответните такси).

Посочените по-горе проблеми се усложняват и от трудностите, срещани от регулаторните органи при упражняването на техните надзорни задължения, по-специално за осигуряване на недискриминационна среда между железопътните предприятия, както и при проверяването дали правилно се прилагат принципите за таксуването или дали изцяло се спазва изискването за отделно водене на счетоводство. Тези трудности често се дължат на липса на квалифициран персонал и други ресурси. В редица случаи недостатъчната независимост от управителите на инфраструктура, традиционните железопътни предприятия или министерството, упражняващо права на собственост върху традиционния железопътен оператор представлява допълнителен усложняващ фактор.

Пълното прилагане на съществуващото законодателство би имало значителен принос за решаването на тези проблеми. По тази причина, Комисията предприе действия за осигуряване на прилагането на съществуващото законодателство, като предизвика процедури за нарушения срещу някои държави-членки, които са го транспонирали неправилно или непълно.

От друга страна, обаче, в настоящата регулаторна рамка има слабости, двусмислия и пропуски, за които следва да бъдат взети мерки, за да могат изцяло да бъдат приложени първоначалните цели на законодателството. Един от разглежданите от Комисията начини за преодоляване на тези слабости е преработването на първия пакет от документи за железопътния транспорт.

2. ЦЕЛИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Общи цели

Главната цел на политиката на Европейския съюз в областта на транспорта е създаването на вътрешнообщностен пазар чрез разработването на общи политики за насърчаване на висока степен на конкурентност, а също и на хармонично, балансирано и устойчиво развитие на стопанските дейности. Като доведе докрай и засили приетите на европейско равнище съществуващи законодателни мерки за железопътния сектор, предложението за преработка на първия пакет от документи за железопътния транспорт ще допринесе за постигането на тази цел, улеснявайки интегрирането и разработването на европейския железопътен пазар.

Създаването на един истински вътрешнообщностен пазар има основно значение за вдъхването на нов живот на железопътния сектор и ще допринесе за засилване на конкурентоспособността на товарните и пътническите железопътни транспортни услуги, като по този начин ще увеличи тяхната привлекателност и съответния им дял сред различните видове транспорт. Поради по-добрата енергийна ефективност на железопътния транспорт (особено в сравнение с автомобилния транспорт), една промяна на съответните дялове, изразяваща се в прехвърляне на дейности от автомобилния към железопътния транспорт, би довела до намаление на емисиите на CO₂, както и на други замърсители.

2.2. Хоризонтални цели

Стремежът към опростяване, изясняване и модернизиране на регулаторната среда в Европа има централно значение за работата на Комисията. Имайки предвид тази присъстваща в цялата нейна дейност стратегическа цел, Комисията следва една амбициозна Програма за по-добра нормативна уредба (Better Regulation agenda) с оглед постигане на напредък по посока на стратегията „Европа 2020“.

Първата хоризонтална цел във връзка с инициативата за преработване е постигането на **опростяване** на законодателството чрез преработване на документи. Елиминирането на съществуващите взаимни препратки в трите директиви чрез реструктурирането и обединяването им в единен документ за достъпа до железопътна дейност би способствало за постигането на тази цел.

Второ, Комисията счита, че **изясняването** на някои разпоредби на законодателството за достъпа до железопътна дейност би улеснила правилното транспониране и ефективното прилагане на правото на Европейския съюз във всички държави-членки. Както бе отбелязано по-горе, някои разпоредби в първия пакет от документи за железопътния транспорт са двусмислени и не определят в достатъчна степен начина на тяхното прилагане.

И накрая, съществува необходимост от **осъвременяване** на законодателството — чрез елиминиране на остарели разпоредби (които исторически са били подходящи за периода преди пълното отваряне на пазара и понякога са свързани с традиционно съществуващото обединение на оператора и управителя на инфраструктура), както и чрез въвеждане на нови разпоредби, които са по-подходящи за днешното функциониране на пазара (например във връзка с новите участници, или с пълната или частична държавна собственост върху инфраструктурата).

2.3. Специфични цели

Предложената преработка на първия пакет от документи за железопътния транспорт обхваща следните въпроси: а) адекватното финансиране и таксите за ползване на железопътна инфраструктура, б) условията за конкуренция на железопътния пазар и в) организационните реформи, необходими за осигуряването на подходящ надзор на пазара.

- а) Осигуряването на адекватно, прозрачно и пораждащо устойчиво развитие финансиране на инфраструктурата и — чрез по-добра предсказуемост на развитието на инфраструктурата и на условията за достъп — улесняването на инвестициите от страна на железопътните предприятия, както и постигането на по-подходящо равнище и структура на таксите за ползване на инфраструктура, подобряването на конкурентоспособността на железопътните оператори спрямо другите видове транспорт и даването на принос за вътрешното отчитане на разходите, произтичащи от въздействието върху околната среда (*internalisation of environmental costs*) представляват първата цел на предлаганата преработка.
- б) Избягването на изкривяване на конкурентната среда, дължащо се на използването на държавни финансови средства за търговски дейности, предотвратяването на придобиване на чувствителна в търговско отношение информация от традиционни железопътни предприятия и на нейното използване срещу техните потенциални конкуренти, елиминирането на конфликтите на интереси в управлението на железопътни дейности и подобряването на достъпа на нови участници на пазара до свързани с ж.п. дейността услуги, както и осигуряването на реална конкуренция, представляват втора група от цели.
- в) Относно регулаторния надзор, предложената преработка има за цел да осигури на регулаторните органи условия да могат реално да изпълняват своите задължения, чрез засилване на тяхната независимост, увеличаване на правомощията им и осигуряване на допълнителни средства на тяхно разположение.

3. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЯТА ЗА ИЗМЕНЕНИЯ

3.1. Предварителен подбор

Въз основа на подробни проучвания и оценки, Комисията идентифицира набор от мерки, които биха могли потенциално да допринесат за постигането на всяка от посочените в горния раздел цели. Въз основа на многогодишни проучвания⁶ и отчитайки подадената информация от някои заинтересовани страни, Комисията стигна до разглеждането на 37 мерки. В резултат на подробен предварителен подбор, измежду тези 37 мерки бе определен набор от 26 мерки. Процесът на предварителен подбор бе

⁶ По-специално, докладът на Комисията относно прилагането на първия пакет от документи относно железопътния транспорт (цитиран по-горе), Съобщението на Комисията относно развитието на мониторинга на железопътния пазар, проучванията относно многогодишните договори и услугите във връзка с железопътния транспорт.

проведен на два етапа — при първия бяха отчетени резултатите от обсъждането със заинтересованите страни, а при втория бе проведена независима оценка на различните мерки въз основа на пет критерия (ефикасност, необходимо време за въвеждане, ефективност, административна осъществимост и съответствие със съществуващата правна рамка).

3.2. Използване на външна експертиза и обсъждане със заинтересовани страни

След като бе взето решението за провеждане на оценка на въздействието във връзка с инициатива за преработка на първия пакет от документи за железопътния транспорт, бе възложено външно проучване на PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC), в контекста на рамковия договор на Генерална дирекция „Енергетика и транспорт“ TREN/A2/143-2007 за оценка на въздействието и оценявания.

В контекста на външното проучване, изпълнено от PWC, бе проведено обсъждане със заинтересовани страни с участието на близо 380 организации от 25 страни от ЕС (страните от ЕС-27 без Кипър и Малта, които нямат железопътни линии). Заинтересованите страни бяха помолени да открият конкретните препятствия, които от тяхна гледна точка възпират отварянето на международен железопътен пазар и развитието на свързани с ж.п. дейността услуги. Освен това, заинтересованите страни бяха помолени да идентифицират областите от законодателната рамка на ЕС, които се нуждаят от подобрене и споделят мнението си относно потенциалната ефикасност на разглежданите мерки.

3.3. Оценка на въздействието

Въз основа на гореспоменатото проучване с външен изпълнител, както и на заключенията от процеса на обсъждане със заинтересовани страни, Комисията направи количествена и качествена оценка на въздействието на целия пакет от мерки, преминали предварителния подбор. В случаите, в които тези мерки не са били по-рано подлагани на оценка на въздействието, при настоящото оценяване бяха разгледани алтернативни варианти на разглежданите нови мерки за осъвременяване на съществуващата регулаторна рамка.

3.4. Субсидиарност

Проблемите, съпътстващи железопътния сектор, са свързани с транснационални аспекти, поради които е необходимо действие на равнището на ЕС. Липсата на координация във взаимоотношенията между държавите-членки и другите действащи лица намалява ефективността на международния железопътен транспорт и поражда риск от прехвърляне на дейности от железопътния към автомобилния транспорт, което би довело до увеличение на задръстванията и замърсяването на околната среда. Желаното подобряване на яснотата на регулаторната рамка относно достъпа до железопътния пазар, необходимо за улесняване на навлизането на пазара, както и за развитието на пазари за железопътни услуги, включително услуги във връзка с предоставянето на железопътен превоз, може да бъде по-добре постигнато от ЕС като цяло, вместо от държавите-членки поотделно.

4. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОСНОВНИТЕ ПРЕДЛАГАНИ ПРОМЕНИ

4.1. Разделно водене на счетоводство (член 6)

В новите разпоредби се изяснява необходимото разделно водене на счетоводство в железопътните предприятия, с оглед на осигуряване на необходимата прозрачност. Задължително става разделното водене на счетоводството за дейностите, които се ползват от юридически монопол, от една страна, и дейностите, които са подложени на конкуренция, от друга страна. Тази мярка е предназначена да предпазва срещу използването на предназначени за финансиране на непечеливши дейности държавни фондове за субсидиране на търговски дейности, и в този смисъл такава мярка е необходима за предотвратяване на изкривявания на конкурентната среда.

4.2. Независимост на основните функции (член 7)

Предложеното заличаване на предишен текст премахва възможността да се възлага на железопътни предприятия да събират такси за железопътната инфраструктура. Тази мярка ще допринесе за създаването на условия за честна конкуренция, защото ще ограничава възможностите на някои железопътни предприятия (традиционни предприятия) да придобиват чувствителна от търговска гледна точка информация за спецификациите за влакови маршрути от фактурите на конкурентни предприятия (нови участници на пазара). Също така, независимостта на основните функции предоставя допълнителен стимул за добро и недискриминационно управление на инфраструктурата.

4.3. Стратегия за развитие на инфраструктурата (член 8)

Съгласно този член държавите-членки ще бъдат задължени да публикуват средносрочни и дългосрочни стратегии за развитие на железопътния сектор, които да осигурят възможност за посрещане на бъдещи потребности за мобилност и да се основават на добро и насочено към устойчивото развитие финансиране на железопътната система. Това изискване ще стимулира инвестициите с дълъг жизнен цикъл, на каквито разчита железопътният сектор. Дългосрочните ангажименти са необходими за привличането на нови действащи лица на пазара и за разработването на нови услуги.

4.4. Услуги, свързани с ж.п. дейността (член 13)

Предлаганите промени са свързани с модернизацията на свързаните с ж.п. дейността услуги и включват два вида мерки.

Първо, въвеждат се изисквания за независимост (т.е. юридическа, организационна и управленска независимост) на ръководството на съоръженията за предоставяне на свързани с ж.п. дейността услуги и на предоставянето на железопътен транспорт, с оглед да се елиминира конфликтът на интереси между, от една страна, лицата предоставящи свързани с ж.п. дейността услуги или собствениците на съоръженията за такива услуги и, от друга страна, традиционните железопътни предприятия. Тази мярка ще допринесе за осигуряване на недискриминационен достъп до съоръженията за такива услуги.

Втората предложена в член 13 мярка е въвеждането на разпоредби от вида „използваш или губиш“ за управлението на съоръженията за свързани с ж.п. дейността услуги. Ако

дадено съоръжение за такава услуга не се използва, неговият собственик следва да даде възможност (чрез наемане или лизинг) то да бъде използвано от друга заинтересована страна. Тази мярка ще увеличи пазарната разполагаемост на съоръженията, чрез избягване на проблеми, свързани с изкуствено насищане.

4.5. Трансгранични споразумения (член 14)

Предложените разпоредби изясняват общите принципи, отнасящи се за трансгранични споразумения между железопътни предприятия, между държави-членки и между държави-членки и трети страни. Те включват, също така, процедури за уведомяване и сътрудничество, даващи възможност на Комисията да осигури съответствие на споразуменията с правото на Европейския съюз.

4.6. Мониторинг на пазара (член 15)

Целта е да стане ясно, че задачите за провеждания от Комисията мониторинг ще включват въпроси като например инвестициите в железопътна инфраструктура, развитията във връзка с цените и качеството на железопътните услуги, както и задълженията на публични организации за осигуряването на пътнически железопътен транспорт, като съответните данни трябва да бъдат предоставяни от държавите-членки, както подробно е описано в Приложение IV. Тази мярка ще допринесе за установяване на „тесните места“ в пазара на разглежданите услуги.

4.7. Публикуване на референтните документи за железопътните мрежи (член 27)

Предложените разпоредби изясняват подходящите начини и средства за публикуване на референтните документи за железопътните мрежи от страна на управителите на инфраструктура. Публикуването на референтни документи на втори официален език на ЕС в електронен формат на портала на Европейската железопътна агенция (European Railway Agency — ERA) ще подобри достъпа до референтните документи и по този начин ще допринесе за по-добра прозрачност.

4.8. Информация за системите за таксуване (член 29)

С оглед подобряване на прозрачността при използването на държавни финансови средства, предлага се изискване тарифните рамки и правила на държавите-членки да бъдат публикувани в референтните документи за железопътните мрежи.

4.9. Договори между компетентните органи и управителите на инфраструктура (член 30)

В предложените промени е описан подробно процесът на разработването и процедирането с договорни споразумения националните компетентни органи и управителите на инфраструктура относно инфраструктурните разходи и таксите за достъп. По-специално, регулаторният орган се оправомощава да прави преценка доколко е адекватна предвижданата средносрочно-дългосрочна бюджетна рамка за спецификациите за осигуряване на висококачествени работни показатели на инфраструктурата за същия период (цели за работните показатели). Такава независима оценка може да намали риска от използване от страна на традиционните железопътни предприятия на тяхната сила политическа позиция за въздействие върху споразуменията.

4.10. Принципи на таксуването (член 31)

Съдържанието на член 31 се променя, като се въвеждат две отделни мерки:

Първата мярка е свързана с определянето на таксите за достъп до релсовия път, на база на шумовите характеристики при преминаване на подвижния състав, от който се състои влакът. Това ще представлява ясен стимул за модернизация на инфраструктурата и по-специално за инвестиране в по-устойчиво развити релсови технологии.

С цел да се подобри прозрачността на таксите е изяснено, че предоставящите съответните услуги дружества са длъжни също да дават информация за таксите във връзка с ползването на ж.п. линии, които следва да бъдат публикувани от управителите на инфраструктура в техния референтен документ.

4.11. Изключения от принципите на таксуване (член 32)

С оглед да се подобри съгласуваността между националните схеми за определяне на таксите за достъп до ползването на ж.п. линии, предлага се въвеждането на общи критерии за идентификация на „пазарните сегменти“, по които превозвачите биха могли да плащат надценки. Въпросните критерии са формулирани в Приложение VIII, параграф 3.

За да се съкрати преходният период, през който ж.п. линиите са съоръжени както с национални сигнални системи, така и с Европейски системи за управление на влаковете (European Train Control Systems — ETCS) и по този начин да се намалят разходите за поддръжка на инфраструктурата, предлага се да бъдат намалени таксите за достъп до инфраструктурата на тези влакове, които са съоръжени с ETCS.

4.12. Сътрудничество между управителите на инфраструктура (член 37)

Във връзка с предоставянето на инфраструктурен превозен капацитет по член 40, с новия член 37 се предлага въвеждането на нови мерки за осигуряване на сътрудничество между управителите на инфраструктура при определянето на системи за таксуване по повече от една ж.п. мрежи.

4.13. Регулаторни органи (член 55)

Предлага се да се осъвременят разпоредбите относно независимостта на регулаторните органи, като бъде ясно посочено, че те трябва да са независими от която и да е публичен орган на властта. Осигуряването на независимост на регулаторните органи, по-специално от публичния орган, който упражнява права на собственост върху традиционното железопътно предприятие, ще намали потенциала за възникване на конфликт на интереси и по този начин техния надзорен капацитет и надеждност.

4.14. Функции на регулаторния орган (член 56)

В член 56 са предложени три мерки, увеличаващи компетенциите на регулаторните органи. (1) Техните компетенции изрично ще обхващат решенията, свързани с достъпа и таксите за свързаните с ж.п. дейността услуги, които са от съществено значение за предоставянето на възможност за навлизане на пазара и за честна конкуренция. (2) С цел подобряване на разделното водене на счетоводство и предотвратяване на прехвърлянето на предназначени за непечеливши дейности държавни финансови

средства към финансирането на търговски дейности и — по този начин — с цел предотвратяване на нечестната конкуренция, регулаторните органи ще имат също правомощия да провеждат одити или да инициират външни одити на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, с цел да проверяват спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство. (3) И накрая, с цел да се даде възможност за по-ефективна работа на регулаторните органи, ръководителите на инфраструктура следва да подават съответните счетоводни данни в стандартен и обобщен формат за „счетоводни данни, предназначени за регулаторите“ („regulatory accounts“).

4.15. Сътрудничество между регулаторните органи (член 57)

С цел засилване на трансграничното сътрудничество и подобряване на условията за навлизане на пазара, регулаторните органи следва да си сътрудничат при приемането на решения относно достъпа или по въпроси за таксуването, свързани с международните железопътни услуги. В този контекст, процедурите за вземане на решения трябва да дават възможност на регулаторните органи своевременно да обменят информация.

4.16. Класификация на свързаните с ж.п. дейността услуги (Приложение III)

Определението за използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия като част от минималния пакет за достъп е въведено с цел да осигури, че изискванията във връзка с такива услуги ще бъдат недискриминационни. Също така, задължението за разделно представяне на таксите за използване на електрозахранващо оборудване и за електроенергия за задвижване ще осигури по-голяма прозрачност на разходите за експлоатация на железопътната мрежа и по този начин ще увеличи стимулите за управителите на инфраструктура да намаляват разходите за предоставяне на инфраструктура.

4.17. Съдържание на референтните документи за железопътна мрежа (Приложение VI)

Предложените в Приложение VI мерки изясняват съдържанието на референтните документи за железопътна мрежа, с цел подобряване на тяхната ефективност и на прозрачността на железопътния пазар. По-специално, според новите разпоредби ръководителите на инфраструктура трябва да публикуват: 1) примерен образец за искания за предоставяне на капацитет за превоз, 2) подробна информация за процедурите по предоставяне на международни маршрути, 3) информация относно заявките за железопътен лиценз и железопътен сертификат за безопасност, 4) информация за процедурите за разрешаване на спорове и разглеждане на жалби във връзка с достъпа до пазара и 5) информация за достъпа до свързани с ж.п. дейността услуги (в допълнение към вече изискващата се понастоящем тарифна информация).

4.18. Договорни споразумения (Приложение VII)

Новото Приложение VII изяснява съдържанието и действието на предвидените по член 30 договорни споразумения за стимулиране на въвеждането на дългосрочни стратегии за развитието на железопътния транспорт.

4.19. Изисквания във връзка с инфраструктурните разходи и такси (Приложение VIII)

С цел да се допринесе за правилното и съзвучно с устойчивото развитие финансиране на железопътните системи, в новото Приложение VIII се изясняват някои разпоредби от член 31. Това включва подробно изразяване на: 1) разходите, които не трябва да бъдат включвани в изчисляването на преките разходи за минималния пакет за достъп и за свързаните с ж.п. дейността услуги (съгласно определенията в Приложение III, параграфи 1 и 2), както и критериите за определяне на пазарните сегменти, при които превозвачите биха могли да плащат надценки, 2) изискванията за диференциация за таксите за достъп до ж.п. линия в зависимост от шумовите характеристики, 3) как управителите на инфраструктура определят пазарните сегменти при оценяване на възможността за въвеждане на надценки, и 4) основните характеристики и главните принципи на режимите на работа.

4.20. Счетоводни данни, предназначени за регулаторите (Приложение X)

В новото Приложение X се съдържа подробно описание на общия стандартизиран формат за подаване на счетоводни данни, предназначени за регулаторите. Тази мярка е предназначена да осигури на регулаторните органи възможност подробно да анализират информацията от управителите на инфраструктура, както и да улесни надзорните дейности на тези органи.

↓ 2004/49/ЕО член 30.1
(адаптиран)

2010/0253 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

☒ за създаването на единно европейско железопътно пространство ☒

(Преработка)

(Текст от значение за ЕИП)

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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 ☒ Европейския ☒ икономически и социален комитет⁷,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁸,

в съответствие с ☒ обикновената законодателна ☒ процедура,

като имат предвид, че:

↓ НОВ

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността⁹, Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия¹⁰ и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура¹¹, бяха съществено

⁷ ОВ [...], [...], стр. [...].

⁸ ОВ [...], [...], стр. [...].

⁹ ОВ L 237, 24. 8.1991 г., стр. 25.

¹⁰ ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70.

¹¹ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

изменени през 2004 г. и 2007 г. Тъй като са необходими по-нататъшни изменения и предвид връзката между тези разпоредби, с оглед постигане на яснота посочените директиви следва да бъдат преработени и слени в един акт.

↓ 91/440/ЕИО съображение 1
(адаптиран)

- (2) Постигането на по-голямо интегриране на транспортния сектор на Съюза е важен елемент от доизграждането на вътрешнообщностния пазар, а железниците представляват жизненоважна част от транспортния сектор на Съюза, във връзка с постигането на устойчиво развита мобилност .

↓ 91/440/ЕИО съображение 2

- (3) Необходимо е ефективността на железопътната система да бъде подобрена, с оглед на нейното интегриране в условията на конкурентен пазар, като се отчитат специфичните особености на железопътния транспорт.

↓ 95/18/ЕО съображение 5
(адаптиран)

- (4) Регионалните, градски и крайградски услуги, както и транспортните дейности под формата на железопътни услуги през тунела под Ламанша следва да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива.

↓ 91/440/ЕИО съображение 3
(адаптиран)

- (5) За да постигнат за железопътния транспорт ефективност и конкурентоспособност спрямо други видове транспорт, държавите-членки трябва да осигурят на железопътните предприятия статут на независими икономически оператори, който да им позволява да действат по стопански начин и да се адаптират към потребностите на пазара.

↓ 91/440/ЕИО съображение 4
(адаптиран)

- (6) С цел да се осигури бъдещото развитие и ефективната експлоатация на железопътната система, следва да се прави разграничаване между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на инфраструктура. При тези условия е необходимо отделно управление на тези дейности, както и разделно водене на счетоводство.

↓ 95/18/ЕО съображение 2

- (7) Принципът на свобода при предлагане на услуги следва да се прилага и за сектора на железопътния транспорт, като се отчитат неговите специфични характеристики.

↓ 91/440/ЕИО съображение 5
(адаптиран)

- (8) С оглед стимулиране на конкуренцията в сферата на управление на железопътните услуги за подобряване на удобствата и обслужването на клиентите, ☒ държавите-членки следва да запазят своята генерална отговорност ☒ за развитието на подходяща железопътна инфраструктура.
-

↓ 91/440/ЕИО съображение 6
(адаптиран)

- (9) При липсата на общи правила за разпределяне на разходите по инфраструктурата, държавите-членки ☒ следва ☒, след съгласуване с ☒ управителя ☒, ☒ да ☒ определят правила, ☒ предвиждащи ☒ железопътните предприятия ☒ да заплащат ☒ за ползването на железопътна инфраструктура. Тези ☒ правила не следва да дискриминират ☒ между железопътните предприятия.
-

↓ 91/440/ЕИО съображение 7
(адаптиран)
→₁ Поправка, ОВ L 305,
6.11.1991, стр. 22

- (10) Държавите-членки следва да осигурят предоставянето на здрава финансова структура ☒ на управителя на инфраструктура и на ☒ →₁ съществуващите публично притежавани или контролирани ← железопътни предприятия ☒ при отчитане на правилата на Съюза за държавни помощи ☒.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 8

- (11) За постигането на един ефективен сектор на товарните превози, и специално на трансграничните такива, се изискват действия за отваряне на пазара.
-

↓ 95/18/ЕО съображение 4
(адаптиран)

- (12) С оглед осигуряване на прилагането в ☒ целия Съюз ☒ на правото на достъп до железопътната инфраструктура на единна и недискриминационна основа, уместно е въвеждането на лицензиране на железопътните предприятия.
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 7
(адаптиран)

- (13) При пътувания с междинни спирки на новите участници на пазара ☒ следва да бъде разрешено ☒ да вземат и оставят пътници по маршрута, за да се осигури икономическа жизнеспособност на тези дейности и да се избегне поставянето на потенциалните конкуренти в неблагоприятно положение спрямо съществуващите оператори.

↓ 2007/58/ЕО съображение 8
(адаптиран)

- (14) Въвеждането на нови международни услуги с открит достъп за превоз на пътници , които включват междинни спирки, не би следвало да се използва за отваряне на пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници, а да обхваща само второстепенни за международния маршрут спирки. Основната цел на новите услуги трябва да бъде превозът на пътници по международен маршрут. При оценката дали това е основната цел на услугата следва да се отчитат критерии, като дела на оборота, както и на обема, реализирани в резултат на вътрешен или международен превоз на пътници, и разстоянието, което се покрива от услугата. Тази оценка следва да се извършва от съответния национален регулаторен орган по искане на заинтересована страна.
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 9
(адаптиран)

- (15) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт¹², дава възможност на държавите-членки и местните власти да възлагат договори за обществени услуги, които може да включват изключителни права за предоставяне на някои услуги. Необходимо е следователно да се осигури това разпоредбите на посочения регламент да са съвместими с принципа на отваряне за конкуренция на международните услуги за превоз на пътници .
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 10
(адаптиран)

- (16) Отварянето за конкуренция на международните услуги за превоз на пътници за може да има последици за организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по силата на договор за обществени услуги. Държавите-членки следва да имат опцията да ограничават правото на достъп до пазара в случаите, когато това право би нарушило икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и когато съответният регулаторен орган, посочен в член 55 от настоящата директива, е дал одобрение въз основа на обективен икономически анализ, след отправено искане от компетентните органи, възложили договора за обществени услуги.
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 12
(адаптиран)

- (17) Оценката за това, дали би могло да се наруши икономическото равновесие на договора за обществени услуги, следва да се основава на предварително определени критерии, като например въздействието върху рентабилността на

¹² ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

услугите, предмета на договора за обществени услуги, включително ефекта върху нетната себестойност за възложилия договора компетентен обществен орган, върху потребителското търсене, ценообразуването на билетите, правилата за издаване на билетите, разположението и броя на спирките от двете страни на границата, разписанието и честотата на предлаганата нова услуга. ☒ В съответствие с ☒ тази оценка и решението на съответния регулаторен орган, държавите-членки могат да разрешат, изменят или откажат правото на достъп до международна услуга за превоз на пътници, включително да наложат такси на оператора на новата международна услуга за превоз на пътници, въз основа на икономическия анализ и в съответствие с правото на ☒ Съюза ☒ и принципите на равнопоставеност и недискриминация.

↓ 2007/58/ЕО съображение 13

- (18) С оглед допринасяне за осъществяването на услуги за превоз на пътници по линии, изпълняващи задължение за обществени услуги, държавите-членки следва да могат да упълномощават органите, отговарящи за тези услуги, да налагат такса върху услугите за превоз на пътници, попадащи в тяхната компетентност. Тази такса следва да допринася за финансирането на задълженията за обществени услуги, предвидени в договори за обществени услуги.
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 14

- (19) Регулаторният орган следва да извършва дейността си така, че да избягва всякакви конфликти на интереси и всякаква възможна връзка с възлагането на разглеждания договор за обществени услуги. Необходимо е компетенциите на регулаторния орган да се разширят с оглед определяне целта на дадена международна услуга и, когато е уместно, оценяване на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги.
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 16
(адаптиран)

- (20) С оглед ☒ инвестиране в ☒ услугите, използващи специализирана инфраструктура, например високоскоростни железопътни линии, заявителите е необходимо да имат правна сигурност, ☒ имайки предвид съответните ☒ значителни дългосрочни инвестиции.
-

↓ 2007/58/ЕО съображение 17

- (21) Националните регулаторни органи следва да обменят информация и, където е необходимо в отделни случаи, да съгласуват принципите и практиките за оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е нарушено. Те следва постепенно да разработват указания въз основа на своя опит.

↓ НОВ

- (22) С оглед осигуряване на честна конкуренция между железопътните предприятия, следва да се прави разграничение между извършването на транспортни услуги и експлоатацията на съоръжения за свързани със ж.п. дейността услуги. Във връзка с това положение, необходимо е тези два вида дейности да се управляват независимо, в рамките на отделни юридически лица. За постигането на такава независимост не е необходимо създаването на отделна организация или фирма за всяко едно съоръжение за свързани със ж.п. дейността услуги.
-

↓ 95/18/ЕО съображение 9
(адаптиран)

- (23) С оглед осигуряването на стабилни и адекватни услуги е необходимо да се осигури по всяко време железопътните компании да отговарят на определени изисквания, свързани с добрата репутация, финансовата им сигурност и професионална компетентност.
-

↓ 95/18/ЕО съображение 10

- (24) С оглед защитата на клиенти и засегнати трети страни е важно да се осигури достатъчно застраховане на железопътните компании за отговорност.
-

↓ 95/18/ЕО съображение 12
(адаптиран)

- (25) От дадено железопътно предприятие следва да се изисква да спазва също и тези национални правила и правилата на Съюза по предоставянето на железопътни услуги, като ги прилага по недискриминационен начин, които правила са предназначени да осигуряват извършването на дейностите му при пълна безопасност и с надлежно отчитане на въпросите по опазването на човешкото здраве, социалните условия и правата на работниците и клиентите по определени железопътни участъци.
-

↓ 95/18/ЕО съображение 14
(адаптиран)

- (26) Процедурите по предоставяне, поддържане и изменение на работните лицензи на железопътните предприятия следва да отразяват общ стремеж за прозрачност и недискриминация.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 5
(адаптиран)

- (27) За да бъдат осигурени прозрачност и недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и до свързаните с ж.п. дейността услуги за всички железопътни предприятия, цялата информация, необходима за използването на правата на достъп, следва да се публикува в референтен документ за железопътната мрежа.

↓ 2001/14/ЕО съображение 6

- (28) Наличието на подходящи схеми за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура, съчетани с конкурентоспособни оператори, ще доведе до подобър баланс между различните видове транспорт.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 7

- (29) Насърчаването на оптималното ползване на железопътната инфраструктура ще доведе до намаляване на транспортните разходи на обществото.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 10
(адаптиран)

- (30) Наличието на подходящи схеми за определяне таксите за ползването на железопътната инфраструктура, съчетани с подходящи схеми за определяне таксите за ползване на другите транспортни инфраструктури следва да доведат до един оптимален баланс на различните видове транспорт на база, съответстваща с устойчивото развитие .
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 11

- (31) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволяват равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да са насочени към задоволяване, доколкото е възможно, на нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 16

- (32) Те следва да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 12

- (33) В установената от държавите-членки рамка, схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет би следвало да насърчават управителите на железопътна инфраструктура да оптимизират използването на своята инфраструктура.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 13

- (34) Железопътните предприятия следва да получават ясни и постоянни сигнали от схемите за разпределяне на капацитета, които да ги насочват към вземането на рационални решения.

↓ 2001/14/ЕО съображение 35

- (35) Всяка схема за таксуване изпраща икономически сигнали до потребителите. Важно е тези сигнали към железопътните предприятия да бъдат последователни и да ги насочват към вземане на рационални решения.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 14

- (36) С оглед съобразяване потребностите на потребителите или потенциалните потребители на железопътна инфраструктура във връзка с планирането на тяхната дейност, както и с потребностите на клиентите и на предоставящите финансиране лица, важно е управителите на инфраструктура да осигуряват такова разпределяне на капацитета на инфраструктурата, което да отразява необходимостта от поддържане и издигане на равнището на надеждност на услугите.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 15

- (37) Желателно е железопътните предприятия и управителят на инфраструктура да разполагат със стимули за минимизиране на прекъсванията и за подобряване работата на мрежата.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 9
(адаптиран)

- (38) Държавите-членки следва да разполагат с опцията да разрешават на потребителите на железопътни услуги да влизат в процеса на разпределяне на капацитета директно .
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 17

- (39) Важно е да се съобразят бизнес-изискванията както на кандидатите, така и на управителя на инфраструктура.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 18

- (40) Важно е да се максимизира наличната за управителя на инфраструктура гъвкавост по отношение на разпределението на капацитета на инфраструктурата, но това следва да се съчетава с удовлетворяване на разумните изисквания на кандидатите.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 19

- (41) Процесът на разпределяне на капацитет следва да не дава възможност за налагане на неоправдани ограничения на желанията на други предприятия, притежаващи или възнамеряващи да придобият права за използване на инфраструктурата за развитие на своята стопанска дейност.

↓ 2001/14/ЕО съображение 21

- (42) Възможно е да се наложи схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет да бъдат съобразени с факта, че различните компоненти на железопътната инфраструктурна мрежа може да са проектирани с оглед на различни основни потребители.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 23
(адаптиран)

- (43) Тъй като различните потребители и видове потребители често имат различно въздействие върху капацитета на инфраструктурата, нуждите на различните услуги следва да се балансират правилно.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 24

- (44) Услугите, които се изпълняват по договори с публични органи, може да се нуждаят от специални правила, за да се запази атрактивността им за потребителите.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 25

- (45) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета следва да отчитат ефектите на повишаващото се насищане на капацитета на инфраструктурата и в края на краищата на недостиг на капацитет.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 26
(адаптиран)

- (46) Различните времеви рамки за планирането на видовете превози следва да осигуряват възможност за удовлетворяването на заявки за използване на инфраструктурен капацитет, които са направени след приключване процеса на изготвяне на годишно работно разписание.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 28

- (47) Желателно е, с оглед осигуряване оптимални резултати за железопътните предприятия, да се изисква преглед на използването на капацитета на инфраструктурата, когато е необходима координация на заявките за удовлетворяване на нуждите на потребителите.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 29
(адаптиран)

- (48) Желателно е, предвид тяхната монополна позиция, от управителите на инфраструктура следва да се изисква да преглеждат наличния инфраструктурен капацитет, както и на методите за повишаването му, когато процесът на разпределяне на капацитета не е в състояние да удовлетвори нуждите на потребителите.

↓ 2001/14/ЕО съображение 30

- (49) Липсата на информация за заявките на други железопътни предприятия и за ограниченията вътре в системата може да затрудни железопътните предприятия в стремежа им да оптимизират своите заявки за инфраструктурен капацитет.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 31
(адаптиран)

- (50) Важно е осигуряването на по-добро координиране на схемите за разпределяне за да се подобри привлекателността на железниците при трафик по ж.п. мрежите на повече от един управител на инфраструктура, по-специално при международен трафик .
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 32

- (51) Важно е да се сведе до минимум възможното нарушаване на конкуренцията — или между различни железопътни инфраструктури, или между различни видове транспорт — което може да възникне вследствие на съществени различия в принципите на таксуване.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 33

- (52) Желателно е да се определят онези компоненти на инфраструктурното обслужване, които са от първостепенно значение, за да може един оператор да предоставя услуги и които следва да се предоставят срещу минимални такси за достъп.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 34
(адаптиран)

- (53) Инвестирането в железопътна инфраструктура е необходимо и схемите за определяне на таксите за ползването на инфраструктурата следва да осигуряват стимули за управителите на инфраструктура да извършват необходимите икономически атрактивни инвестиции.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 36
(адаптиран)

- (54) Управителите на инфраструктура следва да документират и установят стойността на активите си и да дефинират ясно факторите, свързани с разходите при оперирането на инфраструктурата, за да се създаде възможност за установяване на подходящи и справедливи равнища на таксите за инфраструктурата.

↓ 2001/14/ЕО съображение 37
⇒ НОВ

- (55) Желателно е да се осигури отчитането на външните разходи при вземането на транспортни решения, ⇒ а също така желателно е таксите за железопътна инфраструктура да могат да допринасят за вътрешно отчитане (интернализация) на външните разходи, по един съгласуван и балансиран начин при всички видове транспорт ⇐.

↓ 2001/14/ЕО съображение 38
⇒ НОВ

- (56) Важно е да се осигури таксите за ⇒ вътрешни и ⇐ международни превози да са такива, че да позволяват железопътният транспорт да задоволява нуждите на пазара; следователно таксите за ползването на инфраструктура следва да се определят като равни на преките разходи, произтичащи от изпълнението на влаковата услуга.

↓ 2001/14/ЕО съображение 39
(адаптиран)

- (57) Общото равнище на възстановяване на разходите посредством таксите за ползване на инфраструктурата влияе върху необходимото равнище на финансовия принос на правителството; държавите-членки могат да изискват различно общо равнище на възстановяване на разходите . Въпреки това, всяка една схема за събиране на такси за ползване на инфраструктура ☒ следва ☒ да дава възможност за такъв трафик, който да може да изплати поне допълнителните разходи, които той налага ☒ във връзка с използването на железопътната мрежа ☒.

↓ 2001/14/ЕО съображение 40

- (58) Железопътната инфраструктура представлява естествен монопол. Поради това е необходимо да се осигурят стимули за управителите на инфраструктура, за да намаляват разходите си и да управляват ефективно своята инфраструктура.

↓ 2001/14/ЕО съображение 41
(адаптиран)

- (59) ☒ За постигане на развитието на железопътния транспорт следва да ☒ се използват, *inter alia*, наличните инструменти ☒ на Съюза ☒, без да се засягат вече установените приоритети.

↓ 2001/14/ЕО съображение 42
(адаптиран)

- (60) Отстъпките, които се разрешават за железопътните предприятия, следва да са свързани с действително постигнатите икономии на административни разходи, ☒ по-специално разходите по административното обслужване на сделките ☒ .

Отстъпките могат да се прилагат , също така, за стимулиране на ефективното използване на инфраструктурата.

↓ 2001/14/ЕО съображение 43

- (61) Желателно е да се осигурят стимули за железопътните предприятия и за управителите на инфраструктура за свеждане до минимум на прекъсванията на нормалната експлоатация на ж.п. мрежата.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 44

- (62) Разпределянето на капацитета е свързано с разход за управителя на инфраструктура, чието покриване следва да се изиска.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 46
(адаптиран)

- (63) Ефективното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура изискват създаването на регулаторен орган, който да осъществява надзор по прилагането на правилата , съдържащи се в настоящата директива и да действа като орган за разглеждане на жалби, независимо от възможността за съдебен контрол.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 47
(адаптиран)

- (64) Необходими са специфични мерки за отчитане специфичното геополитическо и географско положение на някои държави-членки, както и специфичната организация на железопътния сектор в различни държави-членки, като при това се осигурява единството на вътрешнообщностния пазар.
-

↓ НОВ

- (65) Комисията следва да бъде оправомощена да адаптира приложенията към настоящата директива. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, те следва да бъдат приети като делегирани актове по член 290 от Договора.
-

↓ 2001/14/ЕО съображение 48

- (66) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹³.

¹³ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

↓ 2001/13/ЕО съображение 7
(адаптиран)

- (67) В съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, заложен в член 5 от Договора за Европейски съюз , целите на настоящата директива и по-специално: насърчаване на развитието на железопътния сектор в Съюза , формулиране на общи принципи за предоставянето на лицензи на железопътните предприятия и координиране на уредбата в държавите-членки на разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и на събирането на такси за използването ѝ , не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки предвид очевидно международните измерения на издаването на такива лицензи и засягането на значителни елементи от железопътните мрежи, и с оглед на необходимостта да се осигурят справедливи и недискриминационни условия за достъп до инфраструктурата , и поради това, целите, предвид транснационалното им значение, могат да бъдат осъществени по-добре от Съюза . Настоящата директива не излиза извън рамките на необходимото за постигането на тези цели.

↓ НОВ

- (68) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното право следва да бъде ограничено до разпоредбите, които представляват изменение по същество в сравнение с предходните директиви. Задължението за транспониране на разпоредбите, които не са изменени по същество, произтича от предходните директиви.

↓ 2007/58/ЕО съображение 21
(адаптиран)

- (69) Държава-членка, която няма железопътна система, и за която липсват непосредствени перспективи да има такава система, би попаднала под несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонира и прилага настоящата директива . Следователно, такива държави-членки следва да бъдат освободени от това задължение.

↓ 2007/58/ЕО съображение 23
(адаптиран)

- (70) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество¹⁴ държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Съюза таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да осигурят публичен достъп до тях.

¹⁴ ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

↓ НОВ

(71) Настоящата директива не следва да засяга сроковете, посочени в приложение XI, част Б, в рамките на които държавите-членки следва да постигнат съответствие с предходните директиви,

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

☒ ОБЩИ ☒ РАЗПОРЕДБИ

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)

Член 1

☒ Предмет и приложно поле ☒

1. Настоящата директива ☒ установява: ☒

а) ☒ правилата, приложими ☒ за управлението на железопътната инфраструктура и дейностите във връзка с железопътния транспорт, осъществявани от железопътни предприятия, които са се установили или предстои да се установят в държава-членка ☒, както е посочено в глава II ☒;

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 1 (адаптиран)

б) критериите, които се прилагат при издаването, подновяването или изменението на лицензии от държава-членка, предназначени за железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в ☒ Съюза, както е посочено в глава III ;☒

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

в) принципите и процедурите, ☒ приложими ☒ по отношение на определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура ☒, както е посочено в глава IV ☒.

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

↓ Поправка, ОВ L 305,
6.11.1991, стр. 22 (адаптиран)

☒ 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.

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 1 (адаптиран)

2. Държавите-членки могат да изключат ☒ следното ☒ от ~~обхвата на настоящата директива~~ ☒ прилагането на глава III ☒:

↓ 2001/13/ЕО член 1, параграф 1

- a) предприятия, които извършват само пътнически железопътни услуги по местна и регионална отделна железопътна инфраструктура;
- б) железопътни предприятия, които извършват само градски или крайградски железопътни пътнически услуги;

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 1 (адаптиран)

- в) железопътни предприятия, ☒ които извършват само ☒ регионални железопътни услуги за превоз на товари,
- г) предприятия, които извършват само ☒ услуги ☒ по превоз на товари по железопътна инфраструктура — частна собственост, която съществува изключително, за да се използва от собственика на инфраструктурата за извършване на негови собствени товарни превози.

↓ 2001/14/ЕО член 1,
параграф 3 (адаптиран)

3. Държавите-членки могат да изключат ☒ следното ☒ от ☒ прилагането на глава IV ☒:

- a) местни и регионални ☒ самостоятелни ☒ мрежи за пътнически услуги по железопътна инфраструктура;
- б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски ☒ железопътни ☒ пътнически услуги;
- в) регионални мрежи, които се използват за извършването на регионални услуги за превоз на товари от едно железопътно предприятие, което е извън

приложното поле по параграф 1 , докато друг кандидат не поиска капацитет по тази мрежа;

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2007/58/ЕО член 2.1
(адаптиран)

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

↓ 2001/12/ЕО член 1.3
(адаптиран)

4. Настоящата директива не се прилага за предприятия, чиито дейности по движението на влакове се ограничават изключително до предоставянето на услуги за железопътно транспортиране на пътни превозни средства през тунела под Ламанша и транспортните операции под формата на услуги за железопътно транспортиране на пътни превозни средства през тунела под Ламанша , с изключение на член 6, параграф 1, и членове 10, 11, 12 и 28.
-

↓ 2007/58/ЕО член 1.1
(адаптиран)

5. Държавите-членки могат да изключат от прилагането на членове 10, 11, 12 и 28 всяка железопътна услуга, извършвана транзитно през Съюза и чиито начална и крайна точка се намират извън територията на Съюза .
-

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)

Член 3

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения :

↓ 2001/12/ЕО член 1.4, буква а)
(адаптиран)

- (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 стоки и/или пътници, с изискване предприятието да осигурява тракция; това включва и предприятия, които предоставят само тракция;

- (2) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или компания , отговарящи по-специално за изграждането, стопанисването и поддръжката на железопътна инфраструктура, включително управление на трафика и контрола, управлението и сигнализацията ; функциите на управител на инфраструктурата на една мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни органи или предприятия;

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)
⇒ НОВ

- (3) „железопътна инфраструктура“ означава позициите, посочени в приложение I.A към Регламент (ЕИО) № 2598/70 на Комисията от 18 декември 1970 г. относно определяне на позициите, които да се включат по различните рубрики в счетоводните форми, показани в приложение I към Регламент (ЕИО) № 1108/70 от 4 юни 1970 г.¹⁵, които с цел яснота са включени в приложение I към настоящата директива , ~~е изключение на последното тире, което само за целите на настоящата директива се чете, както следва: „Страни, използвани от инфраструктурния отдел“~~,

↓ 2001/12/ЕО член 1.4, буква б)

- (4) „международна услуга за превоз на товари“ означава транспортна услуга , при която влакът пресича границата на поне 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 поне една граница,

↓ 2007/58/ЕО член 1.3

- (5) „международна услуга за превоз на пътници“ означава пътническа услуга, при която влакът пресича границата на поне 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 поне една граница,

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)

- (6) „градски и крайградски услуги“ означава транспортни услуги, извършвани с цел задоволяване на транспортните потребности на даден град или агломерация, а също и транспортните потребности между съответния град или агломерация и околните райони ,

- (7) „регионални услуги“ означава транспортни услуги, осъществявани с цел задоволяване транспортните потребности на даден регион,

¹⁵ ОВ L 278, 23.12.1970 г., стр. 1.

↓ 2007/58/ЕО член 1.4
(адаптиран)

- (8) „транзит“ означава пресичане на територия на ☒ Съюза ☒ , без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на ☒ Съюза ☒ ,
-

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

- (9) „лиценз“ ☒ означава ☒ разрешително, издадено от държава-членка на предприятие, чрез което се признава ☒ неговият капацитет да предоставя железопътни транспортни услуги ☒; този капацитет може да е ограничен за предоставянето само на специфични видове услуги;
- (10) „лицензиращ орган“ е органът, ☒ отговорен за предоставяне ☒ на лицензи ☒ в рамките ☒ на държава-членка;
-

↓ 2001/14/ЕО

- (11) „разпределяне“ означава разпределяне на капацитета на железопътна инфраструктура от управител на инфраструктура;
-

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

- (12) „заявител“ означава железопътно предприятие и други лица или юридически лица, като например ☒ компетентни ☒ органи съгласно Регламент (ЕО) № 1307/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, ☒ които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на публична услуга или от търговски интерес ☒;
- (13) „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;
- (14) „план за увеличаване на капацитета“ означава мярка или серия от мерки с календар за приложението им, ☒ които целят ☒ облекчаване на ограниченията на капацитета, водещи до обявяването на даден ☒ елемент ☒ от инфраструктурата за „претоварена инфраструктура“;
- (15) „координация“ означава процес, посредством който ☒ управителят на инфраструктура ☒ и заявителите се опитват да намерят решение в ситуации, при които има конфликтни заявки за инфраструктурен капацитет ;
- (16) „рамково споразумение“ означава юридически обвързващо общо споразумение ☒ по ☒ публичното или частното право, определящо 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;

↓ 2001/14/ЕО

- (17) „инфраструктурен капацитет“ означава потенциала за планиране на влакови маршрути, заявени за един елемент от инфраструктурата за определен период;
-

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

- (18) „мрежа“ означава цялата железопътна инфраструктура, управлявана от даден управител на инфраструктура;
- (19) „референтен документ за мрежата“ означава документ, в който са определени детайлно основните правила, крайните срокове, процедури и критерии относно схемите за таксуване и разпределяне на капацитет, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет;
- (20) „влаков маршрут“ означава необходимия инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта в определен период;
-

↓ 2001/14/ЕО

- (21) „работно разписание“ означава данните, определящи всички движения на влакове и подвижен състав, които ще се осъществят по съответната инфраструктура за периода, през който работното разписание е в сила;
-

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)

ГЛАВА II

РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР В СЪЮЗА

РАЗДЕЛ I

↓ 2001/12/ЕО член 1.5

НЕЗАВИСИМОСТ НА УПРАВЛЕНИЕТО

↓ 2001/12/ЕО член 1.6
(адаптиран)

Член 4

- Независимост на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура**

1. Държавите-членки осигуряват на железопътните предприятия, ☒ които пряко или косвено са собственост или контролират от държавите-членки, ☒ независим статут по отношение на управлението, администрирането и вътрешния контрол по административни, икономически и счетоводни въпроси, в съответствие с който те следва, по-специално, да имат активи, бюджети и счетоводни отчетности, които са отделни от тези на държавата.

2. Спазвайки рамката и специфичните правила за таксуване и разпределяне, определени от държавите-членки, управителят на инфраструктура носи отговорност за своето собствено управление, администриране и вътрешен контрол.

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)
→₁ Поправка, ОВ L 305,
6.11.1991, стр. 22

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 ефективни и отговарящи на изискванията услуги на възможно най-ниска цена за съответното качество на исканата услуга.

Железопътните предприятия следва да се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, независимо ☒ каква е тяхната собственост. ☒ Това следва да се отнася и за налаганите ☒ им ☒ от ☒ държавите-членки ☒ задължения за обществени услуги, както и за договорите за обществени услуги, които те сключват с компетентните органи на съответната държава.

2. Железопътните предприятия следва да съставят свои бизнес планове, включително инвестиционни и финансови програми. Тези планове следва да са насочени към постигане на финансово равновесие на предприятията и на други управленски цели от технически, търговски и финансов характер; →₁ освен това, в плановете трябва ☒ да са посочени ☒ средствата ☒ за постигането ☒ на тези цели. ←

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

↓ 91/440/ЕИО

- a) да определят вътрешната си организация, без да се нарушават разпоредбите в членове 7, 29 и 39,
- b) да контролират доставките и маркетинга на услуги, за които да определят цени, без да се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007;

- в) да вземат решения по отношение на персонала, активите и собственото снабдяване;
- г) да разширяват пазарния си дял, да развиват нови технологии и услуги и да внедряват новаторски техники на управление;

↓ 91/440/ЕИО

- д) да разгръщат нови дейности в области, свързани с железопътната дейност.

↓ НОВ

4. Ако съответната държава-членка пряко или косвено притежава или контролира железопътно предприятие, нейните права за контрол по отношение на управлението му следва да не надхвърлят съответните права за контрол на управлението, които според националното законодателство се предоставят на акционерите на частни акционерни дружества. Основните насоки за следвана политика, посочени в параграф 3, които държавата може да формулира за дружествата в контекста на упражняването на акционерен контрол, могат да бъдат само от общ характер и не засягат конкретни стопански решения при управлението.

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)
⇒ НОВ

РАЗДЕЛ 2

РАЗДЕЛЕНИЕ ☒ НА ☒ УПРАВЛЕНИЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И НА ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ ⇒ И НА РАЗЛИЧНИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТНА ДЕЙНОСТ ⇐

↓ 2001/12/ЕО член 1.7
(адаптиран)

Член 6

☒ Разделяне на счетоводната отчетност ☒

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, за дейността, свързана с управление на железопътната инфраструктура. Публични средства, изплатени за едната от тези две сфери на дейност, не могат да се прехвърлят към другата.

2. Държавите-членки могат също да предвидят това разделяне да налага организирането на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие или

инфраструктурата и транспортните услуги да се управляват от ☒ отделни структури ☒.

↓ 2001/12/ЕО член 1.10
(адаптиран)

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 товарни транспортни услуги от железопътни предприятия ☒ и, от друга страна, за дейностите, свързани с предоставянето на транспортни услуги за превоз на пътници ☒ . Публичните средства, изплатени като компенсации за обществена услуга за предоставянето на транспортни услуги, трябва да се посочват в съответните счетоводни отчети поотделно ☒ за всеки отделен договор за обществена услуга ☒ и не се прехвърлят към дейности, свързани с предоставянето на други транспортни услуги или каквито и да било други дейности.

↓ 2001/12/ЕО член 1.7
(адаптиран)
⇒ НОВ

4. Счетоводствата за ☒ различните ☒ сфери на дейност, ☒ посочени в параграфи 1 и 3, ☒ се водят по начин, ~~отразяващ тази забрана~~ ⇒ даващ възможност за мониторинг на изпълнението на забраната за прехвърляне на заплатени обществени средства от една сфера на дейност към друга. ☒.

Член 7

☒ Независимост на основните функции на управителя на инфраструктура ☒

1. Държавите-членки гарантират, че функциите по осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, изброени в приложение II, се възлагат на такива органи и компании, които самите не предоставят никакви железопътни транспортни услуги. Каквито и да са организационните структури, постигането на тази цел трябва да бъде показано по убедителен начин.

↓ НОВ

Приложение II може да бъде изменено в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/12/ЕО член 1.7
(адаптиран)

Държавите-членки могат, обаче, да възлагат на железопътни предприятия или на който и да е друг орган отговорност ☒ за съдействие за развитието ☒ на железопътната инфраструктура, например ☒ чрез ☒ инвестиции, поддръжка и финансиране.

~~4. Прилагането на параграф 3 е предмет на доклад на Комисията в съответствие с член 10б, който следва да бъде представен до 15 март 2006 г.~~

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

2. В случаите, когато управителят на инфраструктура не е независим от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организация или функции за вземане на решения, функциите, описани в глава IV, раздели 3 и 4 следва да се изпълняват ☒ съответно ☒ от таксуващ орган ☒ и от разпределящ орган, които са независими ☒ по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения от което и да било железопътно предприятие.

↓ НОВ

3. В случаите, при които в разпоредбите в глава IV, раздели 2 и 3 от настоящата директива е посочено, че те се отнасят за основните функции на управителя на инфраструктура, те следва да бъдат разбирани като отнасящи се за таксуващия орган или за разпределящия орган, по отношение на техните съответни области на компетентност.

↓ 91/440/ЕИО

РАЗДЕЛ 3

ПОДОБРЯВАНЕ НА ФИНАНСОВОТО СЪСТОЯНИЕ

↓ 2001/12/ЕО член 1.8
(адаптиран)
⇒ НОВ

Член 8

☒ Добро финансиране на управителя на инфраструктура ☒

1. Държавите-членки развиват националните си железопътни инфраструктури, като се съобразяват, където е необходимо, с общите нужди на ☒ Съюза ☒ . ⇒ За тази цел, те публикуват най-късно две години след влизането в сила на настоящата директива стратегия за развитието на железопътната инфраструктура, с оглед на задоволяване на бъдещите потребности от мобилност, основаваща се на добро и насочено към устойчиво развитие финансиране на железопътната система. Стратегията обхваща период от поне пет години и подлежи на подновяване. ⇐

2. Съобразявайки се с членове ☒ 93, 107 и 108 ☒ от Договора, ☒ държавите-членки могат също да предоставят на управителя на инфраструктура ☒ финансиране, съответстващо на ☒ неговите ☒ задачи, размера ☒ на инфраструктурата ☒ и финансовите изисквания, по-специално за обезпечаване на нови инвестиции.

3. В рамките на общата политика, формулирана от държавата, ⇒ и в съответствие с посочената в параграф 1 стратегия за развитие на железопътната инфраструктура ⇐ , управителят на инфраструктура ☒ приема ☒ бизнес план, включващ инвестиционна и

финансова програми. Планът се съставя по начин да осигурява оптимално и ефективно използване, предоставяне и развитие на инфраструктурата, като при това осигурява финансов баланс и средствата за постигане на тези цели. ⇨ Управителят на инфраструктура осигурява обсъждане на бизнес плана — преди неговото приемане — с желаещите да ползват инфраструктурен капацитет заявителите. Също така, посоченият в член 55 регулаторен орган дава необвързващо становище по въпроса дали бизнес планът е подходящ за постигане на съответните цели. ⇨

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇨ НОВ

4. Държавите-членки осигуряват постигането, при нормални условия на работа и за ~~разумен~~ ⇨ срок от не повече от три години, ⇨ поне на изравняване на баланса на управителя на инфраструктура, при което приходите от таксите за инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране от една страна, да покриват разходите по инфраструктурата от друга, включително, в съответните случаи, и авансовите плащания от държавата .

↓ 2001/14/ЕО

Без да се засяга възможната дългосрочна цел за покриване от съответните потребители на инфраструктурните разходи за всички видове транспорт — на базата 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 таксуването по членове 31 и 32, съответната държава-членка може да изисква управителят на инфраструктура да изравнява счетоводния си баланс без държавно финансиране.

↓ 91/440/ЕИО

~~Член 78~~

~~Управителят на инфраструктура начислява на железопътните предприятия такса за използването на железопътната инфраструктура, за която той носи отговорност. Държавите-членки, след като се консултират с управителя, установяват правилата за определяне на тази такса.~~

~~Таксата за ползване се изчислява така, че да се избегне всякаква дискриминация между отделните железопътни предприятия, като по конкретно може да се отчетат разстоянието, видът на влаковата композиция и специалните изисквания за някои показатели, като скорост, осово натоварване и интензивност или период на използването на инфраструктурата.~~

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)
→₁ Поправка, ОВ L 305,
6.11.1991, стр. 22
⇒ НОВ

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 Договора ⇐, държавите-членки →₁ ~~съществуващите публично притежавани или контролирани железопътни предприятия~~ ← въвеждат подходящи механизми за съдействие за намаляване задлъжнялостта на ☒ публично притежаваните или контролирани железопътни ☒ предприятия до равнище, което да не препятства стабилното им финансово управление и да подобри финансовото им състояние.

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

В пасива на такова звено могат да се прехвърлят, до погасяването им, всички заеми на предприятието, сключени както за финансиране на инвестиции, така и за покриване на допълнителни експлоатационни разходи за железопътен транспорт или за управление на железопътна инфраструктура. Произтичащите от дейността на дъщерни предприятия дългове не се вземат предвид.

↓ НОВ

3. Параграфи 1 и 2 не се прилагат за дългове или за дължими лихви по дългове, поети от предприятията след 15 март 2001 г. или съответно след датата на присъединяване към Съюза на тези държави-членки, които са се присъединили към ЕС след 15 март 2001 г.

↓ 2001/12/ЕО член 1.9

~~3. В съответствие с членове 73, 87 и 88 от Договора, държавите-членки предоставят помощ за погасяване на дълговете, посочени в настоящия член.~~

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)

РАЗДЕЛ 4

ДОСТЪП ДО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ☒ И УСЛУГИ ☒

↓ 2001/12/ЕО член 1.11
(адаптиран)

Член 10

☒ Условия за достъп до железопътната инфраструктура ☒

~~2. На железопътните предприятия в обхвата на член 2 се предоставя, при справедливи условия, достъп до инфраструктурата в други държави-членки, с цел извършване на услуги на международен комбиниран транспорт на товари.~~

↓ 2004/51/ЕО член 1.2, буква а)
(адаптиран)
⇒ НОВ

~~3. На железопътните предприятия, включени в приложното поле на член 2, се предоставя при справедливи условия достъп до Трансевропейската железопътна мрежа за товарни превози по смисъла на член 10а и приложение I и най-късно до 1 януари 2006 г. – до цялата железопътна мрежа за извършване на международни товарни услуги.~~

1. ~~В допълнение, най-късно до 1 януари 2007 г.~~ На железопътните предприятия, включени в приложното поле на ☒ настоящата директива ☒, се предоставя достъп при справедливи ☒, недискриминационни и прозрачни ☒ условия до инфраструктурата във всички държави-членки за извършване на всички видове железопътни товарни услуги. ⇒ Това включва достъп до релсовия път до пристанища. ⇐

↓ 2007/58/ЕО член 1.8
(адаптиран)

2. Железопътни предприятия, които попадат в приложното поле на ☒ настоящата директива ☒, получават ~~не по-късно от 1 януари 2010 г.~~ право на достъп до инфраструктурата на всички държави-членки с цел извършване на международни услуги за превоз на пътници. При извършване на международна услуга за превоз на пътници, железопътните предприятия имат право да вземат пътници от всяка гара, разположена по международния маршрут, и да ги оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8

Правото на достъп до инфраструктурата на държавите-членки, за които делът от международния превоз на пътници с влак представлява повече от половината от пътникопотока на железопътните предприятия в тази държава-членка, се предоставя до 31 декември 2011 г.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8
(адаптиран)

☒ След отправянето на искане от съответните компетентни органи или заинтересовани железопътни предприятия, съответният регулаторен орган или органи по член 55 ☒, определят дали основната цел на услугата е превоз на пътници между гари, разположени в различни държави-членки.

↓ НОВ

Комисията може да приеме мерки за прилагане, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия параграф. Тези мерки, предвидени за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат като актове за изпълнение съгласно член 63, параграф 3.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8
(адаптиран)

☒ Член 11 ☒

☒ Ограничаване на правото на достъп и на правото за вземане и оставяне на пътници ☒

1 Държавите-членки могат да ограничат право на достъп, ☒ предвидено ☒ в член 10, за услуги между начална и крайна точка, които са обхванати в един или повече договори за обществени услуги съгласно действащото законодателство на ☒ Съюза ☒ . Това ограничение не следва да води до ограничаване на правото да се вземат пътници от всяка гара, разположена по маршрута на международна услуга, и да се оставят на друга, включително гари, разположени в една и съща държава-членка освен когато упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги.

2. Дали икономическото равновесие ☒ при договор за обществени услуги ☒ би било нарушено се определя от регулаторния орган или органи, посочени в член 55 , въз основа на обективен икономически анализ и предварително определени критерии, след отправено искане от ☒ някой от следните ☒ :

↓ 2007/58/ЕО член 1.8

а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществена услуга ;

- 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.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които извършват обществените услуги, предоставят на съответния регулаторен орган или органи информацията, която по разумно усмотрение е необходима за вземането на решение. Регулаторният орган се запознава с предоставената информация, като се допитва до всички заинтересовани страни, ако е необходимо, и уведомява заинтересованите страни за своето мотивирано решение в рамките на предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от два месеца след получаване на цялата необходима информация.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8
(адаптиран)

3. Регулаторният орган излага мотивите за своето решение и уточнява срока и условията, при които някой от следните може да поиска преразглеждане на решението :

↓ 2007/58/ЕО член 1.8

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

↓ НОВ

4. Комисията може да приеме мерки за прилагане, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия параграф. Тези мерки, предвидени за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат като актове за изпълнение в съответствие с член 63, параграф 3.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8
(адаптиран)

5. Държавите-членки могат също да ограничат правото да се вземат и оставят пътници на гари в една и съща държава-членка по маршрута на международна услуга за превоз на пътници, когато изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено с договор за концесия, сключен преди 4 декември 2007 г. на основата на справедлива състезателна процедура и при спазване на съответните принципи на правото на Съюза . Това ограничение може да продължи толкова, колкото е първоначалният срок на договора, или 15 години, според това кой от двата срока е по-кратък.

~~3г. Разпоредбите на настоящата директива не изискват дадена държава-членка да предоставя преди 1 януари 2010 г. правото на достъп, посочено в параграф 3а, на железопътни предприятия и техните пряко или косвено контролирани дъщерни дружества, лицензирани в държава-членка, в която не се предоставят права на достъп от подобно естество.~~

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

☒ Член 12 ☒

☒ **Такса, дължима от железопътните предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници** ☒

↓ 2007/58/ЕО член 1.8

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

В този случай железопътните предприятия, предоставящи национални или международни транспортни услуги за железопътен превоз на пътници, подлежат на облагане със същата такса за експлоатирането на маршрутите, които попадат в компетентността на този орган.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8
(адаптиран)

2. Таксата е предназначена да компенсира органа за задълженията за обществени услуги, установени в договора за обществени услуги, сключен в съответствие с правото ☒ на Съюза ☒. Приходите от такива такси, платени като компенсация, не надвишават необходимото за пълното или частичното покриване на разходите по изпълнение на съответните задължения за обществени услуги, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

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. Общо наложените съгласно настоящия параграф такси не бива да застрашават икономическата жизнеспособност на транспортната услуга за железопътен превоз на пътници, за която са наложени.

↓ 2007/58/ЕО член 1.8

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

↓ 2001/12/ЕО член 1.11

~~4. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива, Комисията разглежда в специфичен случай прилагането и изпълнението на този член и в рамките на два месеца след получаването на такова искане и след като се консултира с Комитета, споменат в член 11а, параграф 2, решава дали съответната мярка може да продължи да се прилага. Комисията информира за решението си Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.~~

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

↓ 2004/51/ЕО член 1.2, буква в)

~~6. Достъп до релсов път и предоставяне на услуги в терминалите и пристанищата, свързани с железопътните дейности, посочени в параграфи 1, 2 и 3, обслужващи или потенциално обслужващи повече от един краен клиент, се предоставя на всички железопътни предприятия по недискриминационен и прозрачен начин, като заявките от железопътни предприятия могат да бъдат предмет на ограничения само ако съществуват надеждни алтернативи с влаков превоз при пазарни условия.~~

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 13

☒ Условия за достъп до услуги ☒

1. На недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет за достъп, ☒ формулиран ☒ в приложение III, точка 1.

2. Услугите, посочени в приложение III, точка 2, ☒ се предоставят ☒ ⇒ от всички оператори на съответните съоръжения ⇐ по недискриминационен начин и заявки от железопътни предприятия могат да бъдат отказани само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия. Ако услугите не се предлагат от един управител на инфраструктура, осигуряващият „главна инфраструктура“ полага всички разумни усилия, за да осигури предоставянето на тези услуги.

↓ НОВ

Когато операторът на съоръжение за услуга принадлежи на орган или компания, която също провежда дейност и има доминиращо положение на поне един от пазарите за железопътен превоз, за които се използва това съоръжение, операторът следва да бъде организиран по такъв начин, че да е независим от съответния орган или компания в правно и организационно отношение, както и във връзка с вземането на решения.

Искания от железопътни предприятия за достъп до съоръжението за услуга могат да бъдат отхвърляни само при условие, че съществуват реалистични алтернативи, даващи им възможност да извършват съответния товарен или пътнически превоз по същия маршрут и при икономически приемливи условия. Отговорността за доказване на наличието на реалистична алтернатива се носи от оператора на съответното съоръжение за услуга от посочения вид.

Когато операторът на съответното съоръжение за услуга е изправен пред съвпадение на различни искания, той прави опит за най-добро възможно съчетаване на удовлетворяването на различните искания. В случай че не съществува реалистична алтернатива и не е възможно да се удовлетворят всички искания за ползване на капацитета на съответното съоръжение въз основа на показаните потребности, регулаторният орган по член 55, по своя собствена инициатива или въз основа на жалба, предприема съответно действие, с което да осигури съответстваща част от капацитета да бъде предоставена на такива железопътни предприятия, които са различни от тези, представляващи част от съответния орган или компания, на която принадлежи операторът на съоръжението. От друга страна, новопостроените ремонтни и други технически съоръжения, създадени за специфичен вид нов подвижен състав, могат да бъдат запазени за ползване от едно железопътно предприятие за първите пет години от тяхната експлоатация.

В случай че съоръжението за услуга от посочения вид не е било използвано поне през последните две последователни години, неговият собственик оповестява, че експлоатацията на съоръжението се предоставя на лизинг или под наем.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

3. В случаите, когато управителят на инфраструктура предлага някои от видовете услуги, описани в приложение III, точка 3 като допълнителни услуги, той ги предоставя по недискриминационен начин по заявка на железопътни предприятия .

↓ 2001/14/ЕО

4. Железопътните предприятия могат да изискат от управителя на инфраструктура или от други доставчици другите видове спомагателни услуги, изброени в приложение III, точка 4. Управителят на инфраструктура не е задължен да предоставя тези услуги.

↓ НОВ

5. Приложение III може да бъде изменено, в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/12/ЕО член 1.12

Член 10а

~~1. Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози се състои от следните елементи:~~

~~а) железопътни линии, както са посочени в картите в приложение I;~~

~~заобиколни маршрути, където е необходимо, особено около претоварени инфраструктури по смисъла на Директива 2001/14/ЕО. Когато се предлагат тези маршрути, общите времетраения на пътуванията се занавят, доколкото това е възможно;~~

~~в) железопътен достъп до терминали, обслужващи или потенциално обслужващи повече от един краен потребител, както и до други обекти и съоръжения, включително свързки за достъп към и от тях;~~

~~г) железопътен достъп към и от пристанища, изброени в приложение I, включително свързки за достъп;~~

~~2. Свързките за достъп, посочени в параграф 1, букви в) и г), покриват във всеки край от пътя 50 км или 20 % от дължината на пътя по железопътните линии, посочени в параграф 1, буква а), в зависимост от това кое от двете е по-голямо;~~

~~Белгия и Люксембург, като държави-членки с относително малка или концентрирана мрежа, могат да ограничат дължината на свързките за достъп през първата година след 15 март 2003 г. до поне 20 км и до края на втората година — до поне 40 км;~~

↓ НОВ

РАЗДЕЛ 5

Трансгранични споразумения

Член 14

Общи принципи за трансграничните споразумения

1. Всякакви разпоредби, съдържащи се в трансгранични споразумения между държавите-членки, които дискриминират между железопътните предприятия или които ограничават свободата на железопътните предприятия да предоставят трансгранични услуги, се отменят с настоящото.

Трансграничните споразумения се нотифицират до Комисията. Комисията проучва съответствието на такива споразумения с настоящата директива и решава, в съответствие с консултативната процедура, посочена в член 64, параграф 2, дали съответните споразумения могат да продължат да се прилагат. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.

2. Без да се засяга разделението на правомощия между Съюза и държавите-членки, в съответствие с правото на Съюза, договарянето и прилагането на трансгранични споразумения между държави-членки и трети страни е предмет на процедурата на сътрудничество между държавите-членки и Комисията.

Комисията може да приеме мерки за прилагане, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия параграф. Тези мерки, предвидени за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат под формата на актове за изпълнение в съответствие с член 63, параграф 3.

↓ 2001/12/ЕО член 1.13
(адаптиран)
⇒ НОВ

РАЗДЕЛ 6

ЗАДАЧИ НА КОМИСИЯТА, СВЪРЗАНИ С МОНИТОРИНГА

Член 15

☒ Приложно поле на мониторинга на пазара ☒

1. Комисията приема ~~преди 15 септември 2001 г.~~ необходимите мерки за мониторинг на техническите и икономическите условия и пазарни развития ☒ в ☒ европейския железопътен транспорт. ~~Комисията следва да осигури наличието на подходящи ресурси за осъществяването на ефективен мониторинг на този сектор.~~

2. В този контекст, Комисията тясно включва в тази дейност представители на държавите-членки и на секторите, обхванати от работата ѝ, включително и потребители, така че те по-добре да могат да наблюдават развитието на железопътния сектор и еволюцията на пазара, ☒ да ☒ оценяват ефекта от приетите мерки и ☒ да ☒ анализират въздействието на планираните от Комисията мерки.

3. Комисията осъществява мониторинг на използването на железопътните мрежи и на еволюцията на рамковите условия в железопътния сектор, по-специално на таксуването при ползване на инфраструктура, на разпределянето на капацитет, ~~правила за безопасност и~~ ⇒ на инвестициите в железопътната инфраструктура, на развитията във връзка с цените и качеството на железопътните транспортни услуги, обхванати от договори за обществена услуга, ⇐ на лицензирането и на степента на хармонизация ☒ между държавите-членки ☒ . Тя осигурява активно сътрудничество между съответните регулаторни органи в държавите-членки.

↓ 2001/12/ЕО член 1.13
⇒ НОВ

4. Комисията докладва ⇒ на периодично ⇐ на Европейския парламент и на Съвета относно :

a) развитието на вътрешнообщностния пазар на железопътни услуги;

↓ 2001/12/ЕС член 1.13
(адаптиран)

б) рамковите условия ☒ , включително за публичните услуги за железопътен превоз на пътници; ☒

↓ 2004/51/ЕО член 1.3

в) състоянието на европейската железопътна мрежа;

↓ 2001/12/ЕО член 1.13

г) използването на правата за достъп;

д) препятствията за постигане на по-ефективни железопътни услуги;

е) ограниченията на инфраструктурата;

ж) необходимостта от законодателство .

↓ НОВ

5. За целите на мониторинга на пазара от страна на Комисията, държавите-членки предоставят ежегодно посочената в приложение IV информация, както и всички други необходими данни, поискани от Комисията.

Приложение IV може да бъде изменено в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 3 (адаптиран)

☒ ГЛАВА III ☒

☒ ЛИЦЕНЗИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ ☒

☒ РАЗДЕЛ 1 ☒

☒ ОРГАН, ОТГОВОРЕН ЗА ИЗДАВАНЕТО НА ЛИЦЕНЗИ ☒

Член 16

☒ Орган, отговорен за железопътното лицензиране ☒

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 3

Всяка държава-членка определя органа, отговарящ за издаването на лицензи и изпълняването на задълженията, наложени от настоящата глава .

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 3 (адаптиран)

☒ Определеният ☒ орган не предоставя железопътни транспортни услуги и е независим от ☒ компании или структури ☒, които предоставят такива.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

РАЗДЕЛ 2

☒ Условия за получаване на лиценз ☒

Член 17

☒ Общи изисквания ☒

↓ 95/18/ЕО
⇒ НОВ

1. Всяко железопътно предприятие има право да кандидатства за лиценз в държавата-членка, където е установено, ⇒ при условие че държавите-членки или граждани на държавите-членки притежават общо над 50 % от това железопътно предприятие и реално го контролират, било пряко или косвено чрез едно или повече междинни предприятия, освен ако е предвидено нещо друго в споразумение с трета страна, по което е страна и Европейският съюз ⇐ .

2. Ако не са спазени изискванията по настоящата глава, държавите-членки следва да не издават лицензи и да не продължават валидността на издадени такива.

3. Железопътно предприятие, което отговаря на изискванията по настоящата глава, има право да получи лиценз.

4. Нито едно железопътно предприятие няма право да предоставя железопътни транспортни услуги, обхванати по настоящата глава, освен когато е получило съответния лиценз за предоставяне на съответните услуги.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

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

↓ НОВ

5. Комисията може да приеме мерки за прилагане, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия член, включително използването на общ образец на лиценз. Тези мерки, необходими за да се

осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат като актове за изпълнение в съответствие с член 63, параграф 3.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

Член 18

⊗ Условия за получаване на лиценз ⊗

↓ 95/18/ЕО

Преди началото на дейността си, всяко железопътно предприятие е длъжно да може да докаже на лицензиращите органи на въпросната държава-членка, че по всяко време е способно да спазва изискванията за добра репутация, финансова стабилност, професионална компетентност, както и да покрие изискванията във връзка с гражданската отговорност, посочени в членове от 19 до 22.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

За ⊗ тези ⊗ цели, всеки кандидат предоставя цялата съответна информация.

Член 19

⊗ Изисквания за добра репутация ⊗

↓ 95/18/ЕО

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

↓ 95/18/ЕО член 5 и член 6

- а) не са били осъждани за тежки престъпления, включително за стопански престъпления;
 - б) не са били обявявани в несъстоятелност;
 - в) не са били осъждани за тежки нарушения на специалното законодателство, прилагано в областта на транспорта;
-

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 5

- г) не са били осъждани за сериозни или повторни неизпълнения на задължения във връзка със социалното или трудовото законодателство, включително задължения във връзка със законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд, а също и на задължения във връзка с

митническото законодателство — за предприятия, желаещи да извършват трансграничен превоз на товари, подлежащ на митнически режим.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

Член 20

⊗ Изисквания за финансова стабилност ⊗

↓ 95/18/ЕО

Свързаните с финансовата стабилност на кандидатите изисквания са изпълнени, когато кандидатстващото железопътно предприятие успее да докаже, че ще може да спазва всички свои действителни и потенциални задължения, установени по силата на реалистични предвиждания за период от дванадесет месеца.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

За ⊗ тези ⊗ цели, всеки кандидат посочва подробно поне данните, описани в приложение V.

↓ НОВ

Приложение V може да бъде изменено в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2004/49/ЕО член 29,
параграф 1 (адаптиран)

Член 21

⊗ Изисквания за професионална компетентност ⊗

Изискванията за професионалната компетентност се удовлетворяват, когато кандидатстващото железопътно предприятие ⊗ може да демонстрира, 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 вида операции, уточнени в лиценза.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

Член 22

⊗ Изисквания във връзка с гражданската отговорност ⊗

↓ 95/18/ЕО

⇒ НОВ

⇒ Без да се засяга глава III от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶, ⇐ всяко железопътно предприятие задължително следва адекватно да се застрахова адекватно съобразно националното и международното право, с цел застрахователно покритие на отговорността си в случай на катастрофи или най-общо — застрахователни събития, и в частност относно ~~пътниците, багажа,~~ товара, пощата и трети лица.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

РАЗДЕЛ 3

Валидност на лиценза

Член 23

☒ Пространствена и времева валидност ☒

↓ 2001/13/ЕО член 1, параграф 4
(адаптиран)

1. Лицензът е валиден за цялата територия на ☒ Съюза ☒.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

2. Лицензът остава валиден докогато железопътното предприятие изпълнява задълженията, формулирани в настоящата глава. Въпреки това, лицензиращият орган може да се разпорежи за редовно преразглеждане. ☒ В такъв случай, преразглеждането се извършва поне веднъж на всеки пет години. ☒

↓ 95/18/ЕО

3. Специфични разпоредби, уреждащи прекъсването на действието или отмяната на лиценза, могат да бъдат включени в самия лиценз.

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)

Член 24

☒ Временен лиценз, прекъсване на действието и одобрение ☒

¹⁶ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

1. Когато са налице основателни съмнения, че лицензирано железопътно предприятие не се съобразява с изискванията по раздели 2 и 3 от настоящата глава , и по-специално тези от член 18 , лицензиращият орган има право по всяко време да извърши съответна проверка, за да се увери, че въпросното железопътно предприятие се съобразява с изискванията.

Когато лицензиращият орган се увери, че определено железопътно предприятие не изпълнява напълно изискванията , той прекъсва действието на лиценза му или го отменя.

↓ 95/18/ЕО

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

3. Независимо от разпоредбите на параграф 1, при прекъсване на действието или отмяна на лиценз на основание несъобразяване с изискванията за финансова стабилност, лицензиращият орган има право 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 има валидност за повече от шест месеца след датата на издаването му .

↓ 95/18/ЕО член 11 (адаптиран)

4. Когато железопътно предприятие е преустановило дейността си за шест месеца или не е започнало дейност в рамките на шест месеца след предоставянето на лиценза, лицензиращият орган може да реши да подложи лиценза на процедура за повторно одобрение или да прекъсне действието му .

↓ 95/18/ЕО

При първоначално започване на дейности , железопътното предприятие има право да изисква определяне на по-дълъг срок, като се отчита специфичното естество на предоставяните от него услуги.

5. При промяна, засягаща правния статус на определено предприятие, и по-специално при сливане или поглъщане, лицензиращият орган може да вземе решение за подлагане на лиценза на процедура за повторно одобрение . Въпросното 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 сферата на дейностите си, лицензът му се представя пред лицензиращия орган за преразглеждане.

↓ 95/18/ЕО член 11 (адаптиран)

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

↓ 2001/13/ЕО член 1, параграф 6

8. Когато лицензиращият орган издава, прекъсва действието, отменя или изменя лиценз, съответната държава-членка веднага уведомява за това Комисията. Комисията уведомява незабавно останалите държави-членки.

↓ 2001/13/ЕО член 1,
параграф 7

~~Член 12~~

~~1. В допълнение на изискванията на настоящата директива, железопътното предприятие спазва националните закони и подзаконовы разпоредби, които са съвместими със законодателството на Общността и се прилагат по недискриминационен начин, и по специално:~~

- ~~а) специфичните технически и оперативни изисквания за железопътни услуги;~~
- ~~б) изискванията за безопасност, които се прилагат по отношение на персонала, подвижния състав и вътрешната организация на предприятието;~~
- ~~в) разпоредбите по отношение на опазване на здравето, безопасността, социалните условия и правата на работниците и потребителите;~~
- ~~г) изискванията, които се прилагат спрямо всички предприятия в съответния железопътен сектор и чието предназначение е да осигурят ползи или защита на потребителите.~~

~~2. Едно железопътно предприятие може по всяко време да отнесе пред Комисията въпроса за съвместимостта на изискванията на националното законодателство със законодателството на Общността, а също и въпроса дали такива изисквания се прилагат по недискриминационен начин.~~

~~Ако Комисията счита, че разпоредбите на настоящата директива не са спазени, тя ще представи позиция за правилното тълкуване на директивата, без да нарушава разпоредбите на член 226 от Договора.~~

~~Член 13~~

~~Железопътните предприятия се съобразяват със споразуменията, приложими за международния железопътен транспорт, действащи в държавите-членки, в които те оперират. Те спазват също съответните митнически и данъчни разпоредби.~~

↓ 95/18/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 25

⊗ Процедура по предоставяне на лицензи ⊗

1. Процедурите по предоставяне на лицензи се оповестява публично от съответния страна на всяка държава-членка ⇒ лицензиращ орган ⇐ , като той известява за тях Комисията ⇒ Европейската железопътна агенция ⇐ .

2. Лицензиращият орган взема решение по дадена заявка в най-кратък срок , но не повече от три месеца след представяне на цялата документация, и по-специално данните, посочени в на приложение V. ⊗ Лицензиращият орган взема предвид цялата налична информация. ⊗ Решението се съобщава ⇒ незабавно ⇐ на кандидатстващото железопътно предприятие При отказ се посочват мотивите ⊗ , на които той се основава ⊗ .

3. Държавите-членки осигуряват възможност за съдебно преразглеждане на решенията на лицензиращия орган.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

ГЛАВА IV

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

РАЗДЕЛ 1

⊗ Общи принципи ⊗

⊗ Член 26 ⊗

⊗ Ефективно използване на инфраструктурния капацитет ⊗

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член 27

Референтен документ за мрежата

1. След като се консултира със заинтересованите страни ☒ , включително с посочения в член 55 регулаторен орган, ☒ управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за мрежата, който следва да може да се придобие срещу заплащане на ☒ такса ☒ , ненадвишаваща разходите за ☒ публикуването ☒ му. ⇒ Референтният документ следва да бъде публикуван поне на два официални езика на Европейския съюз. Съдържанието на референтния документ следва да се предоставя безплатно в електронен формат на уеб портала на Европейската железопътна агенция. ⇐

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

2. В референтния документ за мрежата се посочва характерът на инфраструктурата, която се предлага на железопътните предприятия. Той съдържа информация, определяща условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура ⇒ и до съоръженията за предоставяне на свързани със ж.п. дейността услуги. ⇐ Съдържанието на референтния документ за мрежата е посочено в приложение VI.

↓ НОВ

Приложение VI може да бъде изменено в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

3. Референтният документ за мрежата се актуализира и ☒ изменя ☒ , както е необходимо.

↓ 2001/14/ЕО

4. Референтният документ за мрежата следва да бъде публикуван не по-малко от четири месеца преди крайния срок за заявки за инфраструктурен капацитет.

↓ 2004/51/ЕО член 1.2, буква б)
(адаптиран)

☒ Член 28 ☒

☒ Споразумения между железопътни предприятия и управители на инфраструктура ☒

Всяко железопътно предприятие, предоставящо железопътни услуги, сключва необходимите споразумения с операторите на ползваната железопътна инфраструктура съгласно публичното или частното право. Условието, регулиращи такива споразумения, следва да бъдат недискриминационни и прозрачни, в съответствие с настоящата директива .

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

РАЗДЕЛ 2

ТАКСИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ЗА УСЛУГИТЕ

↓ 2001/14/ЕО

Член 29

Установяване, определяне и събиране на таксите

1. Държавите-членки въвеждат тарифна рамка, като при това се съобразяват с независимостта на управлението, формулирана в член 4 .

↓ 2001/14/ЕО член 4

При спазването на условието за независимост на управлението, държавите-членки въвеждат специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на управителя на инфраструктура.

↓ НОВ

Държавите-членки осигуряват публикуването на тарифната рамка и на правилата за таксуване в референтния документ за мрежата.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

Управителят на инфраструктура определя и събира таксата за използване на инфраструктура.

2. Държавите-членки осигуряват сътрудничество между управителите на инфраструктура , даващо възможност за прилагането на ефективни тарифни схеми за експлоатацията на влакови услуги, които преминават през повече от една инфраструктурна мрежа . Управителите на инфраструктура се стремят, по-специално, да гарантират оптимална конкурентна среда на международните железопътни ~~товарни превози~~ услуги и да осигурят ефективното използване на железопътните мрежи .

↓ НОВ

Държавите-членки осигуряват представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения имат въздействие върху други инфраструктури, да се асоциират с цел координиране на таксите или за съвместно таксуване на използването на съответната инфраструктура на международно равнище.

↓ 2001/14/ЕО член 4

3. Освен в случаите на специфични споразумения, сключени в съответствие с член 32, параграф 2, управителите на инфраструктура са задължени да осигурят, че прилаганата схема за таксуване се основава на едни и същи принципи по цялата им мрежа.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

↓ 2001/14/ЕО

5. Управителят на инфраструктура ~~или таксуващият орган~~ спазва търговската поверителност на информацията, предоставена му от кандидатите.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 30

Разходи за инфраструктурата и счетоводни баланси

1. Съобразявайки се с безопасността и поддържането и подобряването на качеството на инфраструктурното обслужване, на управителите на инфраструктура се осигуряват стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура, както и на равнището на таксите за достъп.

2. Държавите-членки осигуряват прилагането параграф 1 посредством договорно споразумение между компетентния орган и управителя на инфраструктура за период, не по-малък от пет години, предвиждащо държавно финансиране, ~~или посредством предприемането на подходящи регулаторни мерки с адекватно действие.~~

3. ~~В случаите на договорно споразумение,~~ Условието на договора и уговорената структура на плащанията за обезпечаване на финансиране на управителя на инфраструктура се договарят предварително, така че да покриват целия договорен период.

↓ НОВ

Основните принципи и параметри на такива споразумения са формуирани в приложение VII, което може да бъде изменено, в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

Държавите-членки се консултират със заинтересованите страни поне един месец преди подписването на споразумението и го публикуват в рамките на един месец след неговото сключване.

Управителят на инфраструктура осигурява съответствие на своя бизнес план с клаузите на договорното споразумение.

Регулаторният орган по член 55 оценява адекватността на предвидените средносрочно-до дългосрочни приходи на управителя на инфраструктура с оглед на постигането на договорените работни показатели и прави съответни препоръки, поне един месец преди подписването на споразумението.

Компетентният орган дава обосновка пред регулаторния орган, ако възнамерява да се отклони от тези препоръки.

4. Управителите на инфраструктура разработват и поддържат инвентарен списък на управляваните от тях активи, който съдържа текущата им оценка, както и подробно описание на разходите за реконструкция и модернизация на инфраструктурата.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

5. ⇒ Управителят на инфраструктура и операторът на съоръженията за услуги установяват методика за разпределяне на разходите за различните услуги, предоставени в съответствие с приложение III и за типовете железопътни возила въз основа на най-издържаните схващания за причините за възникване на разходите и принципи на таксуването, посочени в член 31. ⇐ ~~Установява се метод на разпределяне на разходите.~~ Държавите-членки могат да изискват предварително одобряване. Този метод ☒ следва да ☒ се актуализира от време на време ☒, за да бъде в съответствие ☒ с най-добрата международна практика.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 31

Принципи на таксуване

1. Таксите за използване на железопътната инфраструктура и ☒ съоръженията за услуги ☒ се плащат съответно на управителя на инфраструктура ☒ и на оператора на съответното съоръжение ☒ и се използват за финансиране на дейността ☒ им ☒.

2. Държавите-членки изискват управителят на инфраструктура ☒ и операторът на съоръжения за услуги ☒ да предоставят ⇒ на регулаторния орган ⇐ цялата

необходима информация относно наложените такси. В това отношение, управителят на инфраструктура и ☒ операторът на съоръжения за свързани със ж.п. дейността услуги ☒ трябва да бъдат в състояние да ☒ демонстрират ☒ ⇒ пред всяко железопътно предприятие, ⇐ че всички действително фактурирани ☒ на железопътното предприятие ☒ такси ☒ за инфраструктура ☒ и услугите съобразно членове 30 до 37 съответстват на методиката, правилата и, когато е приложимо — на таблиците, включени в референтния документ за мрежата.

3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 или 5 от настоящия член или на член 32, таксите за минималния пакет за достъп се определят от размера на разходите, произтекли пряко вследствие на извършването на влаковата услуга ☒ , в съответствие с приложение VIII, точка 1 ☒ .

↓ НОВ

Приложение VIII, точка 1 може да бъде изменено в светлината на опита в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

4. ☒ Таксите ☒ за инфраструктура може да включват такса, отразяваща недостига на капацитет на даден определен ☒ участък ☒ от инфраструктурата в периоди на претоварване.

↓ НОВ

5. В случаите, при които по законодателството на Съюза се допуска таксуване за шума при автомобилния товарен транспорт, таксите за инфраструктура се изменят, така че да отчитат стойността на шума, произтичащ от експлоатацията на влака в съответствие с приложение VIII, точка 2.

Приложение VIII, точка 2 може да бъде изменено в светлината на опита в съответствие с процедурата, посочена в член 60 и по-специално да се определят елементите на диференцираните такси за инфраструктура.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

☒ Таксите ☒ за инфраструктурата могат да бъдат изменени, така че да отразяват стойността на ☒ други ☒ въздействия върху околната среда, предизвикани от оперирането на влака ⇒ , които не са посочени в приложение VIII, точка 2 ⇐ . ☒ Всяко такова ☒ изменение ⇒ , което може да осигури преобразуването във вътрешни на външните разходи, произтичащи от отделяните в атмосферата замърсители в резултат от извършването на влаковата услуга, ⇐ се диференцира според размера на предизвиканото въздействие.

Таксуването за ⇒ други ⇐ стойности на вредите върху околната среда, което води до увеличаване на общите приходи, натрупващи се при управителя на инфраструктура, е допустимо обаче, само когато такова таксуване се ⇒ допуска от законодателството на Съюза ⇐ ⇒ за шосеен товарен ⇐ транспорт. ☒ Ако ☒ таксуването на ☒ тези ☒

разходи за околна среда ⇒ при шосейния товарен ⇐ транспорт ⇒ не се допуска от законодателството на Съюза ⇐, такава промяна не води до каквато и да била обща промяна на приходите на управителя на инфраструктура.

Ако таксуването ⊗ за ⊗ стойности на вреди върху околната среда води до генериране на допълнителен приход, държавата-членка решава как да се използва приходът.

↓ НОВ

Съответните органи съхраняват информацията, необходима за проследяване на произхода на таксите за стойности на вреди върху околната среда и тяхното използване. Държавите-членки редовно предоставят тази информация на Комисията.

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

7. Настоящият член не обхваща извършването на услуги, посочени в приложение III, точка 2. ⊗ Във всички случаи ⊗ , ⇒ таксата, налагана за такива услуги, не трябва да надхвърля разходите за извършването им плюс приемлива печалба ⇐.

8. В случаите, когато услугите, изброени в приложение III, точки 3 и 4 като допълнителни и помощни услуги, се предлагат само от един доставчик, таксата за такава услуга ⇒ не трябва да надхвърля ⇐ разходите за предоставянето ѝ ⇒ плюс приемлива печалба ⇐ .

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ НОВ

10. Операторът на съоръжението за извършване на услугите, посочени в приложение III, точки 2, 3 и 4, предоставя на управителя на инфраструктура информация за таксите, подлежащи на включване в референтния документ за мрежата в съответствие с член 27.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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 по-специално на международните железопътни товарни превози. Системата за таксуване отчита увеличението на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ НОВ

Тези пазарни сегменти се установяват в съответствие с критериите, формулирани в приложение VIII, точка 3, които са предмет на предварително одобрение от регулаторния орган. За пазарни сегменти, за които няма трафик, в системата за таксуване не се включват надценки.

Точка 3 от приложение VIII може да бъде изменена на основата на придобития опит в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

2. За отделни бъдещи инвестиционни проекти или специфични инвестиционни проекти, завършени ~~не повече от 15 години преди влизане в сила на настоящата директива~~ ⇒ 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. Такова споразумение за таксуването може да включва и споразумения за споделяне на риска във връзка с новите инвестиции.

↓ НОВ

3. Влакове, оборудвани с Европейската система за управление на влаковете (ETCS), които се движат по линии, оборудвани с национални системи за контрол, управление и сигнализация, се ползват от временно намаление на таксата за инфраструктура в съответствие с приложение VIII.

Точка 5 от приложение VIII може да бъде изменена на основата на придобития опит в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/ЕО член 8
(адаптиран)

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

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

5. Ако управител на инфраструктура възнамерява да промени съществените елементи на системата на таксуване, предвидена в параграф 1, той ги прави публично достояние поне три месеца преди срока за публикуване на референтния документ за мрежата в съответствие с член 27, параграф 4 .

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 33

Отстъпки

1. Без да се засягат разпоредбите на членове 101, 102, 106 и 107 от Договора и независимо от принципа за преките разходи, формулиран в член 31, параграф 3 от настоящата директива, всякакви отстъпки от таксите, начислени на едно железопътно предприятие от управител на инфраструктура за каквито и да било услуги, се съобразяват с формулираните в настоящия член критерии.

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

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

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

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

5. За сходни услуги се прилагат сходни схеми на отстъпки . ⇨ За всяко железопътно предприятие схемите на отстъпки се прилагат на недискриминационен принцип. ⇩

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 използването на железопътната инфраструктура за очевидно неизплатени разходи от въздействия върху околната среда, катастрофи и инфраструктура при конкурентни видове транспорт, доколкото тези разходи надвишават еквивалентните разходи при железопътен транспорт.

↓ 2001/14/ЕС (адаптиран)

2. В случаите, когато ☒ дадено железопътно предприятие ☒ , получаващо компенсация, ползва изключителни права, компенсацията трябва да бъде придружена от сравними облаги за потребителите.

↓ 2001/14/ЕО

3. Използваната методика и извършените изчисления трябва да бъдат публично достъпни. По-специално следва да бъде възможно да се демонстрират конкретните неначислени разходи на конкурентната транспортна инфраструктура, които се избягват, и да се осигури прилагането на схемата спрямо предприятията при недискриминационни условия.

↓ 2001/14/ЕС (адаптиран)

4. Държавите-членки осигуряват съвместимостта на схемата с членове ☒ 93, 107 и 108 ☒ от Договора.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 35

Схема за насърчаване на точността

1. Схемите за определяне таксите за ползване на инфраструктурите насърчават железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да минимизират прекъсванията и да подобрят работата на мрежата чрез ☒ схема за насърчаване на точността ☒ . Тя може да включва санкции за действия, които разстройват работата на мрежата, компенсации за предприятия, които са потърпевши от прекъсването и премии за възнаграждение при функциониране, по-добро от планираното.

↓ 2001/14/EC

⇒ НОВ

2. Основните принципи на схемата за насърчаване на точността , ⇒ изброени в точка 4 от приложение VIII, ⇐ се прилагат за цялата мрежа.

↓ НОВ

Точка 4 на приложение VIII може да бъде изменена в светлината на опита в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 36

Такси за резервиране

Управителите на инфраструктура могат да налагат подходяща такса за капацитет, който е предоставен , но не е използван. Таксите осигуряват стимули за ефективно използване на капацитета. ⇒ Ако има повече от един кандидат за предоставяне на даден влаков маршрут по действащото годишно разписание, се налага такса за резервиране. ⇐

Управителят на инфраструктура следва винаги да може да информира всяка заинтересована страна за инфраструктурния капацитет, който вече е предоставен на железопътните предприятия — потребители.

↓ НОВ

Член 37

Сътрудничество във връзка със системите за таксуване върху повече от една мрежа

Държавите-членки гарантират, че управителите на инфраструктура сътрудничат помежду си с оглед на реалното прилагане на надценки, както е посочено в член 32, и на схеми за насърчаване на точността, както е посочено в член 35, за трафик, преминаващ през повече от една мрежа. С оглед на оптимизиране на конкурентоспособността на международните железопътни услуги, управителите на инфраструктура установяват подходящи процедури при спазването на правилата, установени в настоящата директива.

↓ 2001/14/ЕО

РАЗДЕЛ 3

РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРЕН КАПАЦИТЕТ

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 38

Права във връзка с капацитета

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

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

↓ 2001/14/ЕО

2. Правото на ползване на определен инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут може да бъде предоставено на кандидатите при максимална продължителност не повече от периода, обхванат в едно работно разписание.

Управителят на инфраструктура и кандидат могат да сключат рамково споразумение, както е посочено в член 42, за ползването на капацитет на съответна железопътна инфраструктура за период , по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

↓ 2007/58/ЕО член 2.3
(адаптиран)

4. Когато даден кандидат възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед извършване на международни услуги за превоз на пътници съгласно определението в член 2 , той уведомява за това съответните управители на инфраструктура и регулаторни органи. С цел да им се даде възможност да определят дали целта на международната услуга е да се превозват пътници между гари, разположени в различни държави-членки, и какви са възможните икономически последици за вече съществуващите договори за обществени услуги, регулаторните органи следят да бъде уведомен всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници по тази линия, определени в договор за обществени услуги, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничава достъпа по член 9, параграф 3 , както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази международна услуга за превоз на пътници.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 39

Разпределяне на капацитета

1. Държавите-членки могат да определят рамка за разпределянето на капацитета на инфраструктурата, при спазването на условието за независимост на управителите на инфраструктура, посочена в член 4. Определят се специфични правила за разпределяне на капацитета. Управителят на инфраструктура осъществява процесите на разпределяне на капацитет. По-специално, управителят на инфраструктура осигурява разпределянето на капацитета да става на справедлива и недискриминационна основа и в съответствие със законодателството на Съюза .

↓ 2001/14/ЕО

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

2. Управителите на инфраструктура ~~и разпределящите органи~~ спазват търговската поверителност на предоставената им информация.

Член 40

Сътрудничество за разпределяне на инфраструктурен капацитет върху повече от една мрежа

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

1. ☒ Държавите-членки гарантират, че ☒ управителите на инфраструктура си сътрудничат, за да се създаде възможност за създаването и разпределянето на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа ⇒, включително съгласно рамковите споразумения, споменати в член 42 ⇐. ~~Те организират международни влакови маршрути, по специално в рамките на Трансевропейката железопътна транспортна мрежа за товарни превози.~~ ☒ Управителите на инфраструктура ☒ създават ☒ подходящи ☒ процедури, ☒ при спазването на правилата, установени в настоящата директива ☒ и ⇒ организират съответно международните влакови маршрути ⇐.

⇒ Държавите-членки гарантират, че представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения за разпределянето влияят на други управители на инфраструктура, се сдружават с цел ⇐ да координират разпределянето ☒ или да разпределят целия ☒ инфраструктурен капацитет на международно равнище, ⇒ без да се засягат специфичните правила, съдържащи се в законодателството на Съюза за мрежите, ориентирани към товарни железопътни превози ⇐. ~~свързва представители на управители на инфраструктурата на всички железопътни инфраструктури, чиито решения за разпределяне имат влияние върху повече от един допълнителен управител на инфраструктура.~~ Съответни представители на управители на инфраструктура ☒ трети държави ☒ могат да бъдат приобщени към тези процедури.

2. Комисията ⇒ и представителите на регулаторните органи, които си сътрудничат в съответствие с член 57, ⇐ се известяват ☒ за ☒ и се поканват да присъстват ⇒ като наблюдатели на всички срещи, на които се разработват общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктура. В случай на системи за разпределяне, основаващи се на информационните технологии, регулаторните органи следва да получават достатъчно информация от тези системи, която да им позволява да извършват своя регулаторен надзор в съответствие с разпоредбите на член 56 ⇐.

↓ 2001/14/ЕО

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

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

5. Работейки в сътрудничество, както предвижда параграф 1, управителите на инфраструктура преценяват необходимостта и, където е необходимо, могат да предложат и организират международни влакови маршрути, за да се облекчи оперирането на товарни влакове, които са предмет на *ad hoc* заявка, както е предвидено в член 48.

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 41

Кандидати

1 . Заявките за инфраструктурен капацитет могат да се подават от кандидати по смисъла на настоящата директива .

↓ 2001/14/ЕО

2. Управителят на инфраструктура може да постави изисквания спрямо кандидатите, за да осигури защитата на законните си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания ~~следва да бъдат подходящи, прозрачни и недискриминационни. Изискванията се публикуват като част от принципите за разпределяне в референтния документ на мрежата и Комисията следва да бъде уведомена за това.~~ 3. Изискванията в параграф 2 могат да включват осигуряването само на финансова гаранция, която не следва да надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на кандидата, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата предложения за инфраструктурен капацитет.

↓ НОВ

3. Комисията може да приеме мерки за прилагане, определящи подробностите за критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграф 2. Тези мерки, предвидени, за да се гарантира прилагането на настоящата директива при еднакви условия, се приемат като актове за изпълнение в съответствие с член 63, параграф 3.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Члене 42

Рамкови споразумения

1., Без да се засягат членове 101, 102 и 106 от Договора, между управител на инфраструктура и кандидат може да се сключи рамково споразумение. Такова рамково споразумение определя характеристиките на капацитета на инфраструктурата, който е необходим на кандидат, и му се предлага за период от време, надхвърлящ периода едно работно разписание. Рамковото споразумение не определя подробно влаковия маршрут, а е такова, че удовлетворява съответстващите на закона търговски нужди на кандидата. Държавата-членка може да изисква предварителното одобрение на такова рамково споразумение от регулаторния орган, предвиден в член 55 от настоящата директива.

↓ 2001/14/ЕО

2. Рамковите споразумения не следва да са такива, че да изключват ползването на съответната инфраструктура от други кандидати или за други услуги.
3. Рамковото споразумение дава възможност за изменение или ограничаване на условията му, за да се даде възможност за по-добро използване на железопътната инфраструктура.
4. Рамковото споразумение може да съдържа санкции, ако стане необходимо споразумението да се измени или да се прекрати.

↓ 2007/58/ЕО член 2.4

5. Рамковите споразумения по принцип се сключват за срок пет години и могат да бъдат подновени за срокове, равни на първоначалната им продължителност. В особени случаи управителят на инфраструктура може да приеме по-къси или по-дълги срокове. Всеки срок, по-дълъг от пет години, се обосновава с наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове.
6. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 49 , която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от кандидата, рамковите споразумения могат да се сключват за срок 15 години. Период, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато съществува широкомащабна и дългосрочна инвестиция, и по-специално когато такава инвестиция е обвързана с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

↓ 2007/58/ЕО член 2.4
(адаптиран)

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

↓ 2007/58/ЕО член 2.4

От 1 януари 2010 г. може да се изготви първоначално рамково споразумение за срок 5 години, което може да се поднови еднократно, на основата на характеристики на капацитета, използвани от кандидатите, извършващи услуги преди 1 януари 2010 г., за да се отчетат специалните инвестиции или съществуващите търговски договори. Регулаторният орган, посочен в член 55, разрешава влизането в сила на такова споразумение.

↓ 2001/14/EO

7. Спазвайки търговската поверителност, общото естество на всяко рамково споразумение се прави достояние на всички заинтересовани страни.

↓ 2001/14/EO

Член 43

График за процеса на разпределяне

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

↓ НОВ

Приложение IX може да бъде изменено на основата на придобития опит в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/EO

2. Преди да започнат консултации по проекта за работно разписание, управителите на инфраструктура се договарят с останалите заинтересовани управители на инфраструктура, кои международни влакови маршрути да бъдат включени в работното разписание. Корекции се правят, само ако са абсолютно наложителни.

↓ 2001/14/EO (адаптиран)

Член 44

Подаване на заявка

1. Кандидатите 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 IX.

↓ 2001/14/EC

⇒ НОВ

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

4. Кандидатите заявяват инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, като подадат заявка до един управител на инфраструктура. На този управител

на инфраструктура се разрешава след това да действа от името на кандидата, за да подаде заявка за капацитет до другите съответни управители на инфраструктура.

5. За инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, управителите на инфраструктура създават възможност кандидатът да подаде заявка директно до смесен орган, който може да бъде създаден от управителите на инфраструктура \Rightarrow , като например „обслужване на едно гише“ за железопътните коридори \Leftarrow .

Член 45

Съставяне на разписание

↓ 2001/14/ЕО

1. Управителят на инфраструктура удовлетворява, 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 кандидатите, включително икономическия ефект върху тяхната дейност.

↓ 2001/14/ЕО член 20

2. В процеса на координиране и съставяне на разписанието управителят на инфраструктура може да даде приоритет на определени услуги, като при това обаче се съобразява единствено с разпоредбите на членове 47 и 49.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

3. Управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите страни по проекта за работно разписание и им предоставя поне един месец да представят своите виждания. Заинтересованите страни включват всички онези, които са заявили инфраструктурен капацитет, и други страни, които желаят да използват възможността да коментират как работното разписание може да влияе на тяхната възможност да извършват железопътни услуги през периода на работното разписание.

↓ НОВ

4. При поискване, в рамките на разумен срок и навреме с оглед процеса на координиране, посочен в член 46, управителят на инфраструктура предоставя безплатно на кандидатите в писмена форма следната информация за преглед:

- а) влаковите маршрути, поискани от всички други кандидати по същите маршрути,
- б) влаковите маршрути, разпределени на всички други кандидати и заявките, за които не е взето решение, на всички други кандидати по същите маршрути,
- в) влаковите маршрути, разпределени на всички други кандидати по същите маршрути като в предшестващото работно разписание,

г) останалия капацитет, разполагам по съответните маршрути,

д) всички подробности относно критериите, използвани в процеса за разпределяне.

↓ 2001/14/ЕО

5. Управителят на инфраструктура предприема необходимите мерки във връзка с изразените съображения.

Член 46

Процес на координиране

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

1. В случай, че в процеса на съставяне на разписание, предвиден в член 45, управителят на инфраструктура установи наличието на конфликти между различните заявки, ☒ той ☒ следва да опита посредством координиране на заявките да постигне възможно най-доброто съчетаване на всички изисквания.

↓ 2001/14/ЕО член 21

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

3. Управителят на инфраструктура се старее да ☒ разрешава ☒ всякакви конфликти посредством консултиране със съответните кандидати.

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

5. Когато заявките за инфраструктурен капацитет не могат да бъдат удовлетворени без координиране, управителят на инфраструктура се старее да удовлетвори всички заявки чрез координиране.

6. Без да се засягат съществуващите процедури на обжалване и член 56, в случай на спорове във връзка с разпределянето на инфраструктурния капацитет, на разположение следва да бъде система за разрешаване на спорове, за да може такива спорове да бъдат разрешавани бързо. ⇒ Тази система се определя в референтния документ за мрежата. ⇐ Ако се приложи тази система, решение се постига в срок от 10 работни дни.

Претоварена инфраструктура

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

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

↓ 2001/14/ЕО

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

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

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

Тези мерки и компенсации включват отчитането на ефекта от такова отпадане в други държави-членки.

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

↓ 2001/14/ЕО

Член 48

Ad hoc заявки

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

Член 49

Специализирана инфраструктура

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

2. В случаите, когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, управителят на инфраструктура, след консултиране със заинтересованите страни, може да определи конкретна инфраструктура за ползване от точно определени видове превози. Когато е било извършено такова определяне, управителят на инфраструктура, без да нарушава разпоредбите на членове 101, 102 и 106 от Договора, може да отдаде приоритет на този вид превози при разпределянето капацитета на съответната инфраструктура.

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

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

Член 50

Анализ на капацитета

1. Целта на анализа на капацитета е определяне на ограниченията за капацитета на дадена инфраструктура, които не позволяват адекватното удовлетворяване на заявките за капацитет, както и предлагане на методи за създаване възможност за удовлетворяване на допълнителни заявки. Този анализ определя причините за претоварването и мерките, които биха могли да се вземат в краткосрочен и в средносрочен план за облекчаване на претоварването.

2. Предмет на анализа са инфраструктурата, процедурите на опериране, характерът на различните действащи услуги и ефектът на всички тези фактори върху капацитета на инфраструктурата. Разглежданите мерки включват промяна на маршрутите на услугите, промени в графика на услугите, промени на скоростта и подобрения на инфраструктурата.

↓ 2001/14/ЕО

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 представя план за увеличаване на капацитета.

2. Планът за увеличаване на капацитета се разработва след консултиране с потребители на съответната претоварена инфраструктура.

Той определя:

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

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

Планът може да подлежи на предварително одобряване от държавата-членка.
⇒ Регулаторният орган, посочен в член 55, може да даде становище за това дали определените в плана мерки са подходящи. ⇐

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

- a) той не представи план за увеличаване на капацитета; или
- б) той не изпълнява дейностите , определени в плана за увеличаване на капацитета.

С оглед на одобрението на регулаторния орган, предвиден в член 55, управителят на инфраструктура може обаче, да продължи да събира тези такси , ако:

- a) планът за увеличаване на капацитета не може да бъде изпълнен по независещи от него причини; или

↓ 2001/14/ЕО

- б) съществуващите опции не са икономически или финансово осъществими.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 52

Използване на влаковите маршрути

1. В референтния документ за мрежата управителят на инфраструктура определя условия, с които ще отчита предшестващи равнища на използване на влаковите маршрути при определяне приоритетите за процеса на разпределяне.

2. Специално за претоварена инфраструктура, управителят на инфраструктура изисква отказа от влаков маршрут, който за период от минимум един месец е използван по-малко от определена в референтния документ за мрежата прагова стойност, освен когато това се дължи на неикономически причини извън контрола на оператора.

Член 53

Инфраструктурен капацитет за ~~планиране~~ работи по поддържане

1. Заявки за инфраструктурен капацитет за целите на извършване на работи по поддържане се представят в процеса на съставяне на разписанието.

2. Управителят на инфраструктура следва да отчете подходящо влиянието върху кандидатите на инфраструктурния капацитет, запазен за целите на редовни работи по поддържане на железния път.

↓ НОВ

3. Управителят на инфраструктура уведомява своевременно заинтересованите страни за непланирани работи по поддържането.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 54

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

1. В случай на прекъсване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или злополука, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалната ситуация. За тази цел той изготвя план за действие в непредвидена ситуация, в който са посочени различните органи, които следва да бъдат уведомени в случай на сериозни произшествия или сериозно прекъсване на движението на влаковете.

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

Управителят на инфраструктура може, ако той счете това за необходимо, да изиска от железопътните предприятия да му предоставят ресурсите, които той счита най-подходящи за възможно най-бързото възстановяване на нормалната ситуация.

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

РАЗДЕЛ 4

РЕГУЛАТОРЕН ОРГАН

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

→₁ 2007/58/ЕО член 2.5

Член 55

Регулаторен орган

1. Всяка държава-членка създава единствен национален регулаторен орган за железопътния сектор . Този орган е самостоятелен орган, който по отношение на организацията си, функционирането си, йерархията си и вземането на

решения е правно отделен и независим от всякакви други публични органи. Той е също така ↩ независим в своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения от всички управители на инфраструктура, таксуващи органи, разпределящи органи или кандидати. →₁ Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за обществени услуги. ← ~~Този орган функционира в съответствие с принципите, които са определени в този член, като апелативните и регулаторните функции могат да бъдат предоставени на отделни органи.~~

↓ НОВ

2. Държавите-членки могат да създават регулаторни органи, компетентни за няколко регулирани сектора, ако тези обединени регулаторни органи отговарят на изискванията за независимост, посочени в параграф 1.

3. Председателят и управителният съвет на регулаторния орган за железопътния сектор се назначават на срочен и подновяем договор при ясни правила, които гарантират независимост. Те се избират сред хора, които не заемат длъжност и не са имали отговорности, интереси или търговски взаимоотношения, преки или косвени, с регулираните предприятия или субекти за период от три години, преди назначаването, както и по време на мандата. След мандата си те не трябва да заемат професионална или отговорна длъжност или да имат интереси или делови отношения с което и да е от регулираните предприятия или субекти за период не по-малък от три години. Те притежават пълни правомощия по отношение на наемането и управлението на личния състав на регулаторния орган.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

⊗ Член 56 ⊗

⊗ Функции на регулаторните органи ⊗

1. ⊗ Без да се засягат разпоредбите на член 46, параграф 6, ⊗ кандидатът има право да подаде жалба до регулаторния орган, ако счита, че е третиран несправедливо, че е дискриминиран или засегнат по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, където е уместно, от железопътното предприятие ⇒ или оператора на съоръжение за услуги ⇐ по отношение на:

↓ 2001/14/ЕО

a) референтния документ за мрежата;

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

б) ⊗ определените ⊗ в него критерии;

↓ 2001/14/ЕО

- в) процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
- г) схемата на таксуване;

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

- д) равнището или структурата на таксите за инфраструктура, които той следва или се изисква да плаща;

↓ 2004/49/ЕО член 30.2

- е) споразумения за достъп в съответствие с членове 10, 11 и 12 ;

↓ НОВ

- ж) достъп до и таксуване на услугите в съответствие с член 13.

2. Регулаторният орган има също така правото да следи конкуренцията на пазарите на железопътни услуги и да преглежда посоченото в букви а) до ж) от параграф 1 по своя собствена инициатива и с оглед на предотвратяване на дискриминацията между кандидатите. По-специално той проверява дали референтният документ за мрежата не съдържа дискриминационни условия или не създава произволни правомощия на управителя на инфраструктура, които могат да бъдат използвани за дискриминиране на кандидатите. Регулаторният орган следва да има необходимия организационен капацитет за изпълняване на тези задачи.

↓ 2001/12/ЕО член 1.11

~~7. Без да се засяга националната нормативна уредба, както и тази на Общността, касаещи политиката на конкуренцията, а също и дейността на институциите, отговарящи в тази област, регулативният орган, създаден в съответствие с член 30 от Директива 2001/14/ЕО, или всеки друг орган, притежаващ същата степен на независимост, наблюдава конкуренцията на пазара на железопътните услуги, включително и на пазара на железопътни превози на товари.~~

~~Този орган се създава в съответствие с правилата в член 30, параграф 1 от горепосочената директива. Всеки заявител или заинтересована страна може да подаде жалба към този орган, ако смята, че е бил третиран несправедливо, че е бил подложен на дискриминация или засегнат по някакъв друг начин. Регулаторният орган при първа възможност, въз основа на жалбата и по целесъобразност по собствена инициатива, взема решение за подходящи мерки за коригиране на нежелателни развития на тези пазари. С цел осигуряване необходимата възможност за съдебен контрол и необходимото сътрудничество между националните регулаторни органи, в този контекст следва да се прилагат член 30, параграф 6 и член 31 от горепосочената директива.~~

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

3. Регулаторният орган осигурява определените от управители на инфраструктура такси да са в съответствие с глава IV, раздел 2 и да са недискриминационни. ☒ Преговори ☒ между кандидатите и управителя на инфраструктура по отношение на размера на таксите за инфраструктура са позволени само в случай, че се извършват под наблюдение на регулаторния орган. Регулаторният орган се намесва, ако преговорите противоречат на изискванията на настоящата глава .

4. Регулаторният орган е упълномощен да изисква съответна информация от управителя на инфраструктура, кандидатите и която и да било трета участваща страна в съответната държава-членка. ☒ Изискваната информация ☒ трябва да му бъде предоставяна без ненужно забавяне. ⇒ Регулаторният орган следва да може да осигурява изпълнението на такива заявки с подходящи санкции, включително глоби. Информацията, която трябва да бъде осигурявана 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 наблюдение 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. ⇐

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

5. От регулаторния орган се изисква да взема решение по всички жалби и да предприема действия за нормализиране на ситуацията в срок от максимум два месеца след получаване на цялата информация. ⇒ Когато е приложимо, той взема по собствена инициатива решение по отношение на подходящи мерки за коригиране на нежелателни развития на тези пазари, по-специално във връзка с букви а) до ж) от параграф 1. ⇐

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

Решението на регулаторния орган е задължително за всички страни, за които то се отнася ⇒ , и не е обект на контрол от друга административна инстанция. Регулаторният орган трябва да може да осигурява изпълнението на своите решения чрез наличието на подходящи санкции, включително глоби. ⇐

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2001/14/ЕО

⇒ НОВ

6. Държавите-членки гарантират, че решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол. ⇒ По отношение на решението на регулаторния орган обжалването може да има отлагателен ефект само ако съдът, разглеждащ обжалването, установи, че непосредственият ефект от решението на регулаторния орган може да доведе до непоправими щети за жалбоподателя. ⇐

↓ НОВ

7. Държавите-членки гарантират, че информацията за разрешаване на конфликти и процедури по обжалване, свързани с решения на управители на инфраструктура и на доставчици на услугите, изброени в приложение III, се публикуват от регулаторния орган.

8. Регулаторният орган следва да има пълномощия да провежда одити или да предизвиква външни одити на управители на инфраструктура и, когато е уместно, на железопътни предприятия с цел проверка на съответствието с разпоредбите за разделно водене на счетоводство, формулирани в член 6.

Държавите-членки гарантират, че управителите на инфраструктура и всички предприятия или други субекти, извършващи или включващи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2, предоставят подробни счетоводни данни на регулаторния орган, така че той да може да изпълнява различните си задачи. Тези счетоводни данни, предназначени за регулаторите, трябва да съдържат поне елементите, посочени в приложение X. Въз основа на тези счетоводни данни, предназначени за регулаторите, регулаторният орган може също да прави заключения по отношение на проблеми, свързани с държавните помощи, които той следва да докладва на органите, отговорни за разрешаване на тези проблеми.

Приложение X може да бъде изменено на основата на придобития опит в съответствие с процедурата, посочена в член 60.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 57

Сътрудничество между регулаторните органи

1. Националните регулаторни органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения и си сътрудничат по други начини с цел координиране на своите решения в целия Съюз . ⇒ За тази цел те работят заедно в работна група, която се събира на равни интервали от време. ⇐ Комисията подкрепя регулаторните органи в тази им дейност.

2. Регулаторните органи трябва да могат да си сътрудничат тясно, включително чрез работни споразумения, за целите на взаимната помощ в задачите за наблюдение на пазара и в подхода към жалби и разследвания.

3. В случай на жалба или на разследване по собствена инициатива във връзка с проблеми по достъпа или таксуването, свързано с международен влаков маршрут, както и в рамките на наблюдението на конкуренцията на пазара на услуги на международен железопътен превоз, съответният регулаторен орган следва да се консултира с регулаторните органи на всички останали държави-членки, през които минава въпросният международен влаков маршрут, и да изисква от тях цялата необходима информация, преди да вземе решение.

4. Регулаторните органи, с които са направени консултации съгласно параграф 3, следва да предоставят цялата информация, която самите те имат право по силата на националното си законодателство да изискват. Тази информация може да се използва само за целите на обработването на жалбата или разследването, посочено в параграф 3.

5. Регулаторният орган, до който е отправена жалбата или който провежда разследване по своя собствена инициатива, следва да препраща съответна информация към компетентния регулаторен орган, който от своя страна следва да вземе мерки по отношение на заинтересованите страни.

6. Държавите-членки гарантират, че всички приобщени към процедурите представители на управители на инфраструктура, посочени в член 40, параграф 1, осигуряват незабавно цялата информация, необходима за целите на обработването на жалбата или разследването, посочено в параграф 3 от настоящия член, и изисквана от регулаторния орган на държавата-членка, в която се намира приобщеният представител. Този регулаторен орган има право да препраща такава информация за въпросния международен влаков маршрут на регулаторните органи, посочени в параграф 3.

7. Регулаторните органи разработват общи принципи и практики за вземане на решенията, за които са упълномощени съгласно настоящата директива. Комисията може да приеме мерки по прилагането, определящи такива общи принципи и практики. Мерките, предвидени, за да се гарантира прилагането на настоящата директива при еднакви условия, се приемат като актове за изпълнение в съответствие с член 63, параграф 3.

Регулаторните органи също така преразглеждат решения и практики на асоциации на управители на инфраструктура, както е посочено в член 40, параграф 1, които прилагат разпоредби на настоящата директива или улесняват по друг начин международния железопътен транспорт.

↓ 91/440/ЕИО

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

↓ 2001/12/ЕО член 1.14

~~Член 11~~

~~1. Държавите-членки могат да представят на вниманието на Комисията всеки въпрос, касаещ прилагането на настоящата директива. Съответните решения се приемат посредством използването на съвещателната процедура, посочена в член 11а, параграф 2.~~

↓ 2007/58/ЕО член 1.11

~~2. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива във връзка с адаптирането на нейните приложения, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 11а, параграф 3.~~

↓ 91/440/ЕИО (адаптиран)

Член 58

Разпоредбите на настоящата директива се прилагат, без да се засяга Директива 2006/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ¹⁷.

↓ 2001/14/ЕС
⇒ НОВ

Член 59

Дерогации

1. ~~За период от пет години, считано от~~ ⇒ До ⇐ 15 март ⇒ 2013 ⇐ г., ~~ледните държави-членки:~~

¹⁷ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

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

↓ 2001/14/ЕО

~~Гърция, като държава-членка, която няма директна железопътна връзка с никоя друга държава-членка,~~

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

- а) не са длъжни да прилагат изискването да прехвърлят на независим орган функциите, определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, така както се предвижда в член 7, параграф 1, първа алинея, доколкото този член задължава държавите-членки да създадат независими органи, изпълняващи задачите, посочени в член 7, параграф 2;
- б) не са длъжни да прилагат изискванията, формулирани в член 27, член 29, параграф 2, членове 38, 39, 42, член 46, параграф 4, член 46, параграф 6, член 47, член 49, параграф 3, както и членове 50 до 53, 55 и член 56, при условие че при писмено поискване от железопътно предприятие, решенията за разпределяне на инфраструктурен капацитет или за събирането на такси подлежат на обжалване пред независим орган, който взема решение в срок от два месеца от представяне на цялата необходима информация и чието решение подлежи на съдебен контрол.

2. Когато повече от едно железопътно предприятие, лицензирано в съответствие с член 17 или, в случая с Ирландия и със Северна Ирландия, железопътна компания, лицензирана по този начин другаде, внесе официално заявление за извършване на конкурентни железопътни услуги в, до или от Ирландия или Северна Ирландия ~~или Гърция~~, въпросът за постоянната приложимост на тази дерогация се решава в съответствие с процедурата, предвидена в член 64 , параграф 2.

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

В рамките на една година от получаването или на решението, посочено в първата алинея на настоящия параграф, или на уведомлението за официалното заявление, посочено във втората алинея на настоящия параграф, съответните държава-членка или държави-членки (Ирландия или Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, ~~или Гърция~~) привеждат в съответствие законодателството си, за да приложат членовете, посочени в параграф 1.

3. Дерогация, посочена в параграф 1, може да бъде подновена за периоди, не по-дълги от пет години. Най-късно до 12 месеца преди изтичане на срока на действие на дерогацията, държавата-членка, която се ползва от гореспоменатата дерогация, може да подаде заявление до Комисията за подновяване на дерогацията. Това искане следва да бъде обосновано. Комисията разглежда това искане и приема решение в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 64, параграф 2. Гореспоменатата съвещателна процедура се прилага за всяко едно решение, свързано със заявлението.

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

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ НОВ

Член 60

Упражняване на делегирани правомощия

1. Правомощията за приемане на делегираните актове, посочени в член 7, параграф 1, втора алинея, член 13, параграф 5, втора алинея, член 15, параграф 5, втора алинея, член 20, трета алинея, член 27, параграф 2, член 30, параграф 3, втора алинея, член 31, параграф 5, втора алинея, член 32, параграф 1, трета алинея, член 32, параграф 3, член 35, параграф 2, член 43, параграф 1, и член 56, параграф 8, трета алинея се дават на Комисията за неопределен период от време.

2. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета за него.

3. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, определени в членове 61 и 62.

Член 61

Отмяна на делегираните правомощия

1. Делегирането на правомощията, посочени в член 60, параграф 1 може да бъде оттеглено от Европейския парламент или от Съвета.

2. Институцията, която е започнала вътрешна процедура за вземане на решение дали да отмени делегирането на правомощия, уведомява другата законодателна институция и

Комисията най-късно един месец преди приемането на окончателното решение, като посочи делегираните правомощия, които могат да бъдат отменени, и основанията за тази отмяна.

3. С решението за отмяна посоченото в него делегиране на правомощия се прекратява. То поражда действие незабавно или на по-късна дата, посочена в него. Решението не засяга валидността на делегирани актове, които вече са влезли в сила. То се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 62

Възражения срещу делегираните актове

1. В срок от два месеца от датата на уведомяването Европейският парламент и Съветът могат да възразят срещу делегиран акт. По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок се удължава с един месец.

2. Ако към датата на изтичане на срока нито Европейският парламент, нито Съветът са направили възражение срещу делегирания акт, или ако преди тази дата Европейският парламент и Съветът съвместно са уведомили Комисията, че са решили да не правят възражения, делегираният акт влиза в сила на датата, посочена в неговите разпоредби.

3. Ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу приет делегиран акт, той не влиза в сила. Въпросната институция посочва основанията за възражението срещу делегирания акт.

↓ 2001/14/ЕО

Член 63

Мерки за прилагане

1. Държавите-членки могат да представят на вниманието на Комисията всеки въпрос относно прилагането на настоящата директива. Съответните решения се приемат в съответствие с процедурата, посочена в член 64, параграф 2.

↓ 2004/49/ЕО член 30.4
(адаптиран)

2. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите на настоящата директива и в рамките на два месеца от получаването на такова искане решава съгласно процедурата, посочена в член 64, параграф 2, дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана. Комисията информира за решението си Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Без да се засяга член 258 от Договора, всяка държава-членка, в срок от един месец от датата на решението , може да отнесе решението на Комисията пред Съвета. Съветът, действайки с квалифицирано мнозинство, може при изключителни обстоятелства да вземе различно решение в срок от един месец от датата на сезирането .

↓ 2007/58/ЕО член 2.6
(адаптиран)

3. Мерките, предназначени да гарантират прилагането на директивата при еднакви условия се приемат от Комисията като актове за изпълнение в съответствие с процедурата , посочена в член 64, параграф 3.

↓ 2001/14/ЕО

Член 64

Процедури на Комитета

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

↓ 2007/58/ЕО член 2.7

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазването на разпоредбите на член 8 от него.

↓ 2001/14/ЕО

Член 65

Доклад

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

↓ 2007/58/ЕО член 1.9

~~8. Най-късно до 1 януари 2009 г. Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за прилагането на настоящата директива.~~

~~В този доклад се разглеждат:~~

~~прилагането на настоящата директива в държавите-членки, и по специално въздействието ѝ в държавите-членки, както е посочено в параграф 3а, втора алинея, и ефективната работа на отделните органи;~~

~~развитието на пазара, в частност тенденциите в международния трафик, дейностите и пазарният дял на всички пазарни оператори, включително новите участници.~~

↓ 2007/58/ЕО член 1.10
(адаптиран)

⊗ Най-късно до ⊗ 31 декември 2012 г. Комисията представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за прилагането на глава II.

↓ 2007/58/ЕО член 1.10
(адаптиран)

В доклада се съдържа оценка на развитието на пазара, включително готовността за по-нататъшно отваряне на железопътния пазар. В доклада си Комисията прави анализ на различните модели за организация на този пазар и на въздействието на настоящата директива върху договорите за обществени услуги и тяхното финансиране. При това Комисията следва да отчита изпълнението на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и вътрешно присъщите различия между държавите-членки (гъстота на мрежите, брой на пътиниците, средни разстояния на пътуванията). В доклада си Комисията следва, когато е уместно, да предложи допълнителни мерки за улесняване на отварянето на пазара и да направи оценка на въздействието на тези мерки.

Член 6б

⊗ Транспониране ⊗

↓ НОВ

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с членове [...] и приложения [...], не по-късно от [...]. Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези разпоредби и таблица на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива.

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

2. Държавите-членки изпращат на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, попадаща в приложното поле на настоящата директива.

↓ 2007/58/ЕО член 2.8

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

↓ НОВ

Член 67

Отмяна

Директиви 91/440/ЕИО и 95/18/ЕО и 2001/14/ЕО, изменени с директивите, посочени в приложение XI, част А, се отменят от [...], без да се засягат задълженията на държавите-членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение XI, част Б.

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

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

Член 68

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на ☒ двадесетия ден след ☒ публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

↓ НОВ

Членове [...] и приложения [...] се прилагат от [...].

↓ 2001/14/ЕО

Член 69

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в [...]

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

↓ 2001/12/ЕО приложение I

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПРИСТАНИЩА

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/ЕО член 1 и приложение Б

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Акт за присъединяване (ОВ L 2003/236) член 20 и приложение II, стр. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/ЕО приложение I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

~~København~~

~~Nyborg~~

~~Odense~~

~~DEUTSCHLAND~~

~~Brake~~

~~Bremen/Bremerhaven~~

~~Brunsbüttel~~

~~Cuxhaven~~

~~Emden~~

~~Hamburg~~

~~Kiel~~

~~Lübeck~~

~~Nordenham~~

~~Puttgarden~~

~~Rostock~~

~~Sassnitz~~

~~Wilhelmshaven~~

~~Wismar~~

↓ Акт за присъединяване
(ОВ L 2003/236)
член 20 и приложение II, стр.
456

~~EESTI~~

~~Muuga sadam~~

~~Paljassaare sadam~~

~~Vanasadam~~

~~Paldiski põhjasadam~~

~~Paldiski lõunasadam~~

~~Kopli põhjasadam~~

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/EO, приложение I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobrerías~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Акт за присъединяване
(ОВ L 2003/236)
член 20 и приложение II,
стр. 456

~~ΚΥΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/ЕО приложение I

LUXEMBOURG

↓ Акт за присъединяване
(ОБ L 2003/236)
член 20 и приложение II,
стр. 456

MAGYARORSZÁG

MALTA

↓ 2001/12/ЕО, приложение I

NEDERLAND

~~Amsterdam Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

ÖSTERREICH

↓ Акт за присъединяване
(ОБ L 2003/236)
член 20 и приложение II,
стр. 456

POLSKA

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/ЕО приложение I

PORTUGAL

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/ЕО член 1 и
приложение Б

ROMÂNIA

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

~~Galati~~

~~Brăila~~

~~Medgidia~~

~~Oltenița~~

~~Giurgiu~~

~~Zimnicea~~

~~Calafat~~

~~Turnu Severin~~

~~Orșova~~

↓ Акт за присъединяване
(ОБ L 2003/236)
член 20 приложение II, стр. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/ЕО, приложение I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

Malmö

Norrköping

Oxelösund

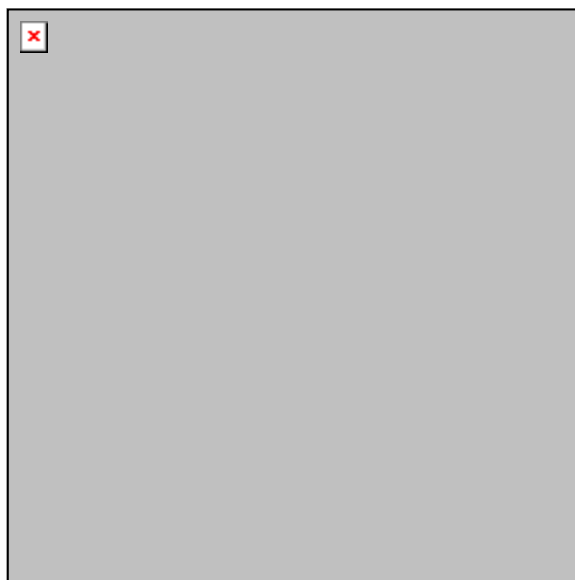
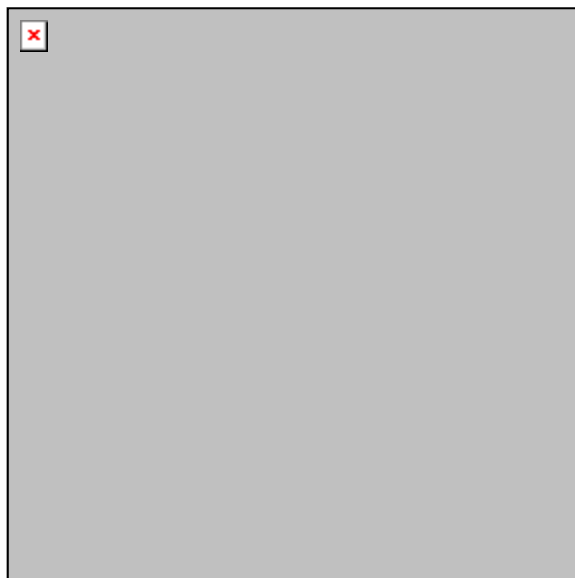
~~Stockholm~~

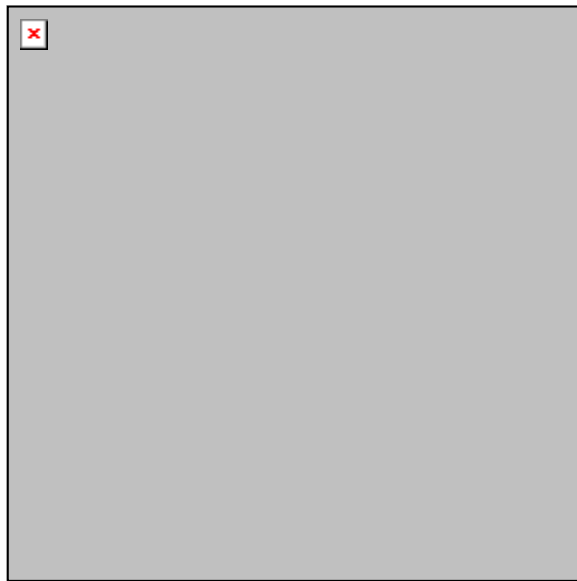
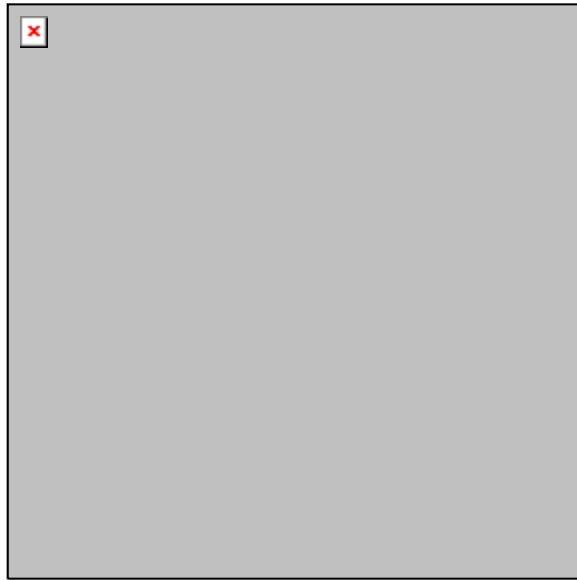
~~Trelleborg-Ystad~~

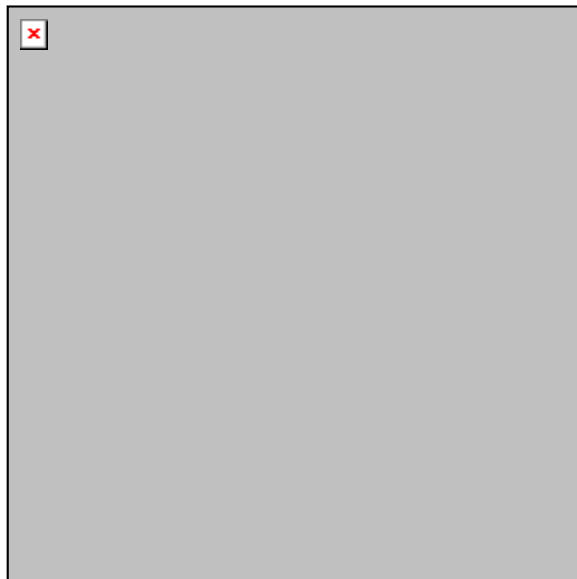
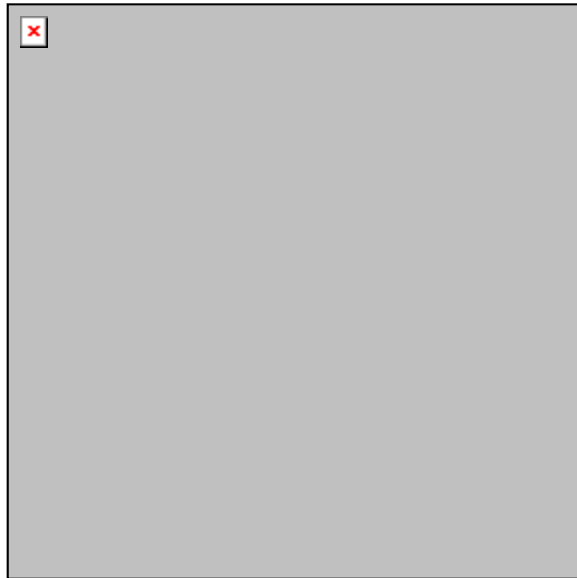
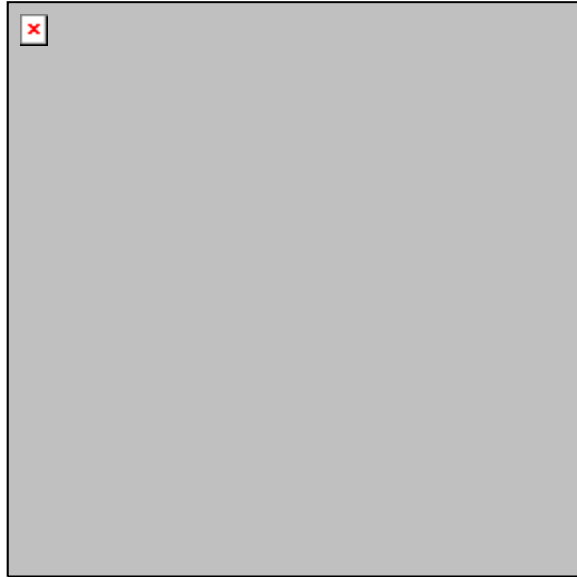
~~Umeå~~

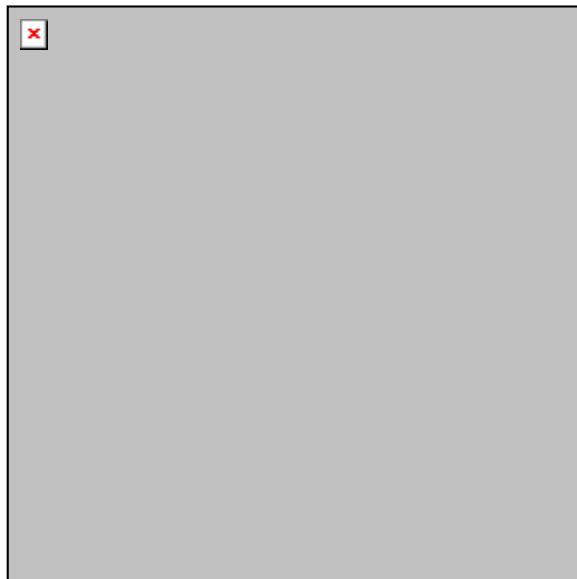
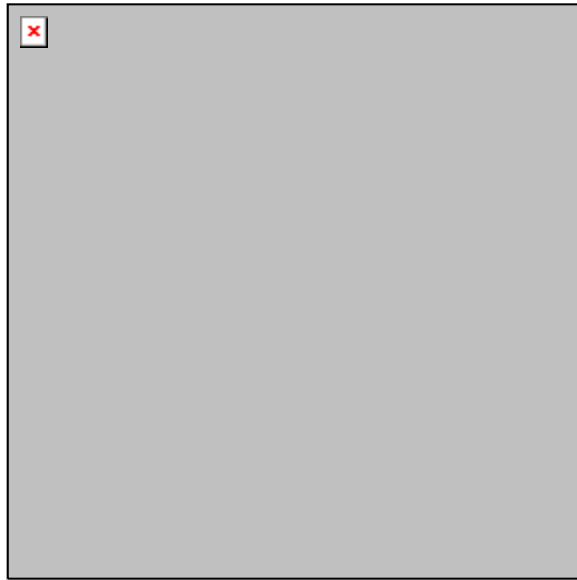
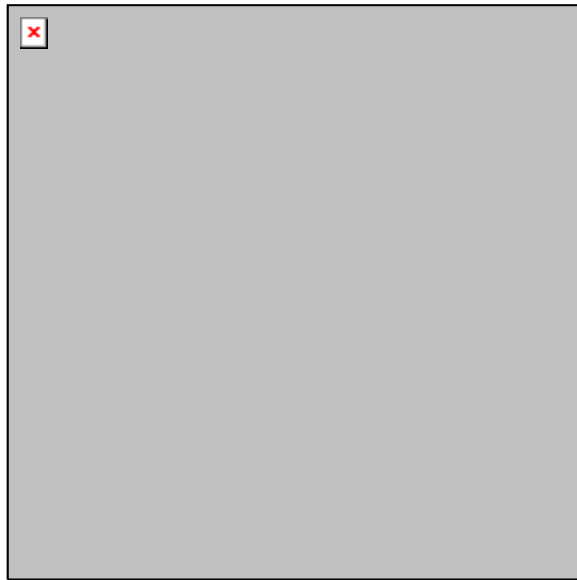
~~UNITED KINGDOM~~

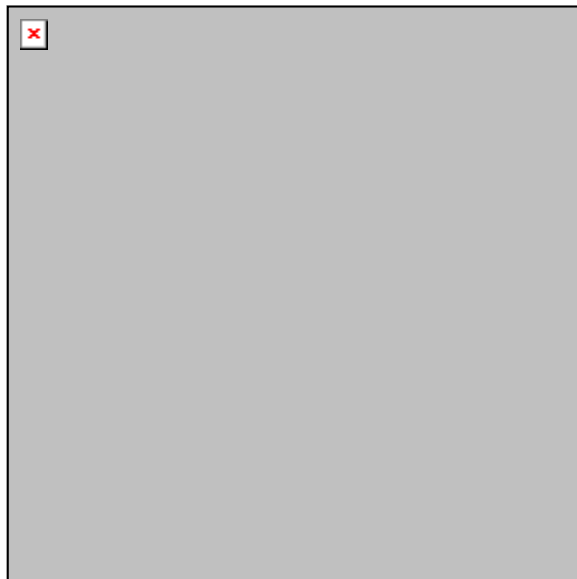
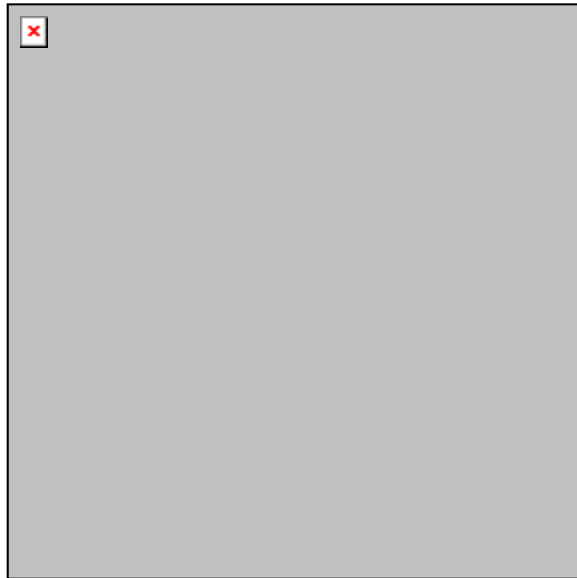
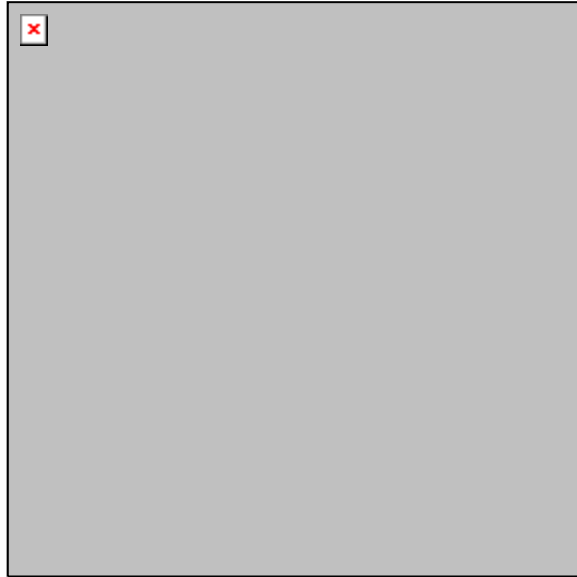
~~Венски пристанища с железопътна връзка~~

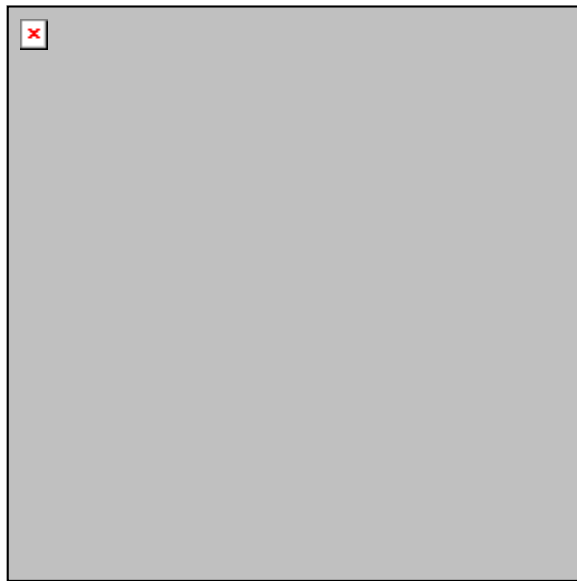
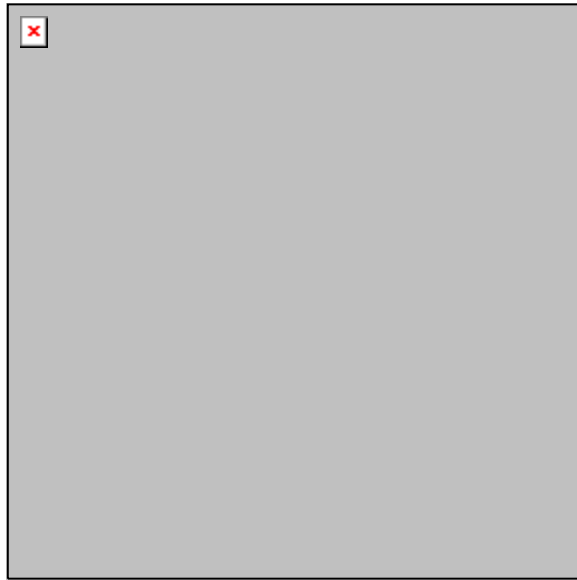
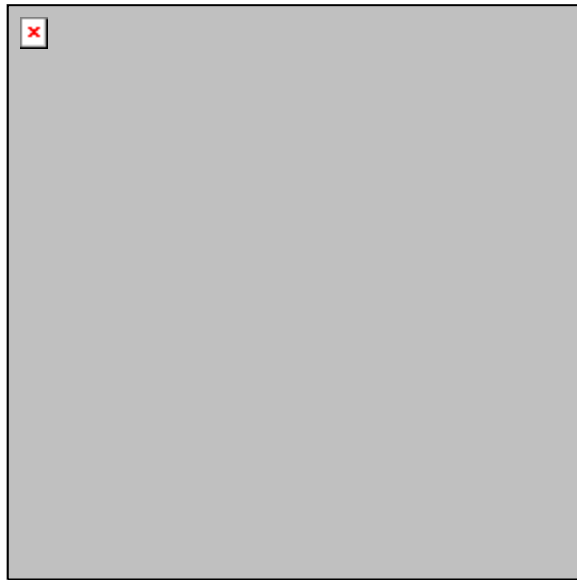


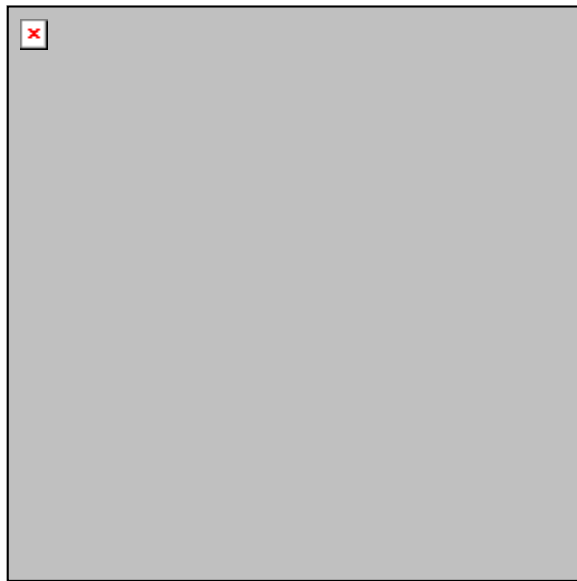
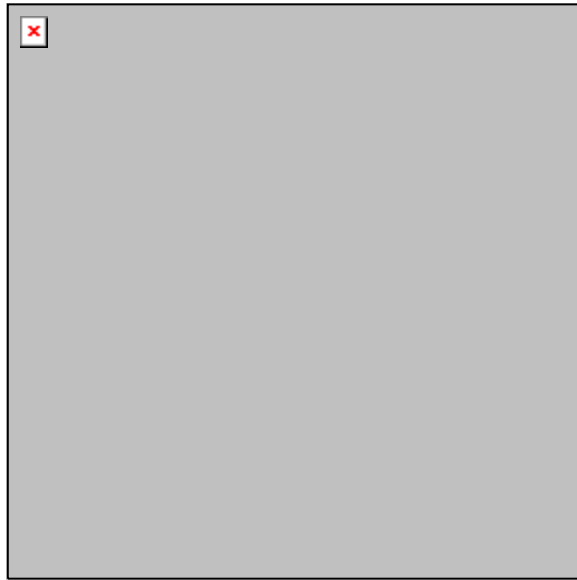
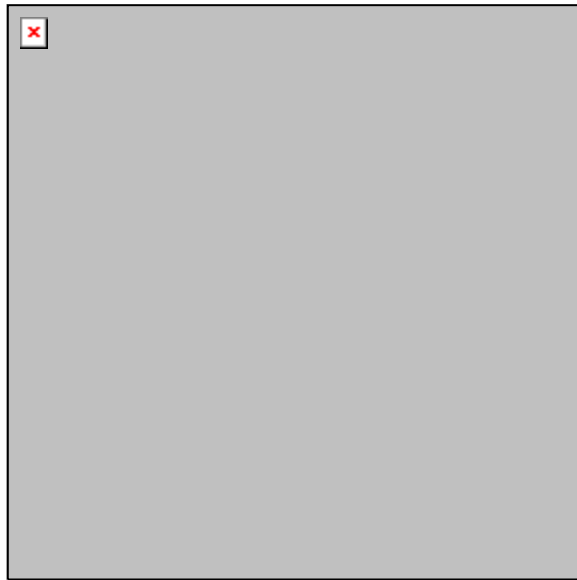


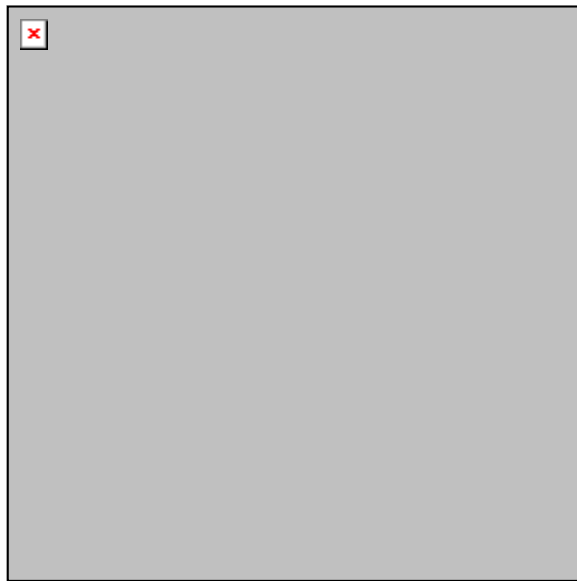
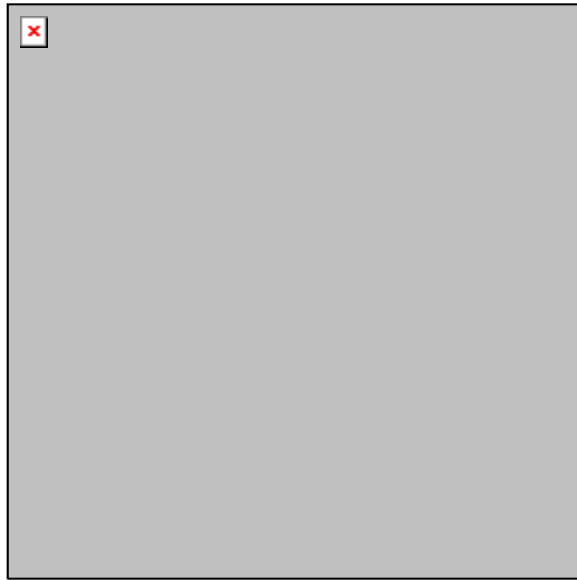
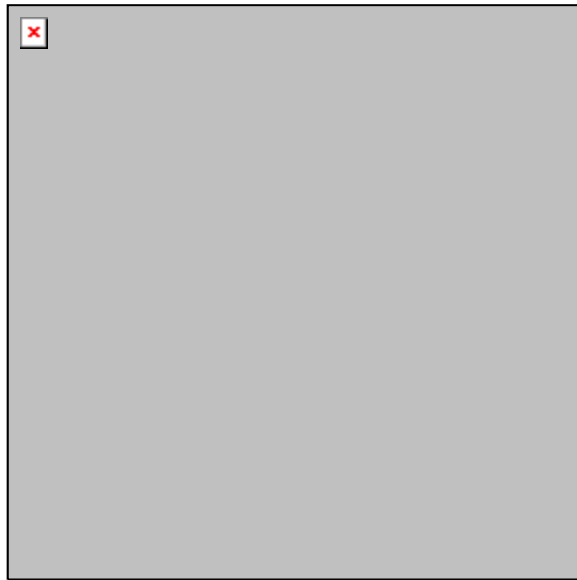


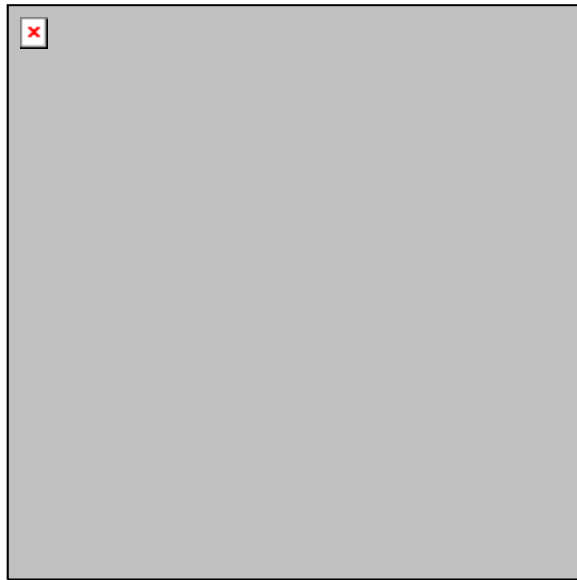












ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък на елементите на железопътната инфраструктура

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

- наземна област;
- железопътна линия и леглото ѝ, по-специално диги, изкопи, дренажни канали и ровове , зидани ровове, земни траншеи , облицовъчни стени, насаждения за защита на страничните склонове и др.; пътнически и товарни перони ; релсови пътища и пешеходни пътеки; оградни стени, плетове, ограждения; пожарозащитни шини; апаратура за нагreti точки; прелези и др.; снегозащитни заграждения;
- инженерни структури: мостове, премоствания на тръби и други надлезни елементи, тунели, покрити изкопи и други подлезни елементи; подпорни стени, 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, баластра 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 чрез шосе;
- съоръжения за безопасност, сигнализация и телекомуникации на открито, 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 електрическа мощност за влаковия транспорт: подстанции, хранящи кабели между подстанциите и контактните линии, контактни мрежи и подпори; трета релса с подпори;
- сгради, използвани от инфраструктурния отдел .



↓ 2001/12/ЕО член 1.7
(адаптиран)

ПРИЛОЖЕНИЕ II

⊗ Основни функции на управителя на инфраструктура ⊗

⊗ (посочени в член 7) ⊗

↓ 2001/12/ЕО член 1.7

Списък на основните функции, посочени в член 7:

~~подготовка и взимане на решения във връзка с лицензиране на железопътни предприятия, включващо предоставяне на индивидуални лицензи,~~

↓ 2001/12/ЕО член 1.7
(адаптиран)
⇒ нов

- взимане на решения ⊗ за ⊗ определяне на ⊗ влаков ⊗ маршрут, включително както определяне, така и оценка на разполагаемостта на капацитет и определяне на индивидуални влакови маршрути,
 - взимане на решения ⊗ за ⊗ таксуването за ползване на инфраструктура а, ⇒ включително определяне и събиране на такси. ⇐
-

↓ 2001/12/ЕО член 1.7

~~мониторинг на спазването на задълженията за публични услуги, изисквани при предоставянето на определени услуги.~~

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Услуги, предоставяни на железопътните предприятия

⊠ (посочени в член 13) ⊠

↓ 2001/14/ЕО

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

а) обработка на заявките за ползване на ⊠ железопътен ⊠ инфраструктурен капацитет;

↓ 2001/14/ЕО

- б) право на ползване на предоставения капацитет;
- в) използване 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;

↓ НОВ

д) използване на електрозахранващо оборудване за задвижваща електроенергия, когато има такова;

е) съоръжения за зареждане на гориво, когато има такива;

↓ 2001/14/ЕО

ж) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

↓ 2001/14/ЕО

⇒ НОВ

2. ⇒ Следва също да се осигурява ⇐ достъп до обслужващи съоръжения и до предоставянето на услуги ⇒ в следните съоръжения ⇐ обхваща:

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

- ~~а) използване на оборудване за електрозахранване с ток за тракция, доколкото е налице;~~
- ~~б) съоръжения за зареждане на гориво;~~
- в) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения ⇒ , включително билетни и пътни информационни служби ⇐;
- г) товарни терминали;
- д) разпределителни гари;
- е) съоръжения за композиране на влакове;
- ж) странични коловози за гарирание;
- з) съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения;

↓ НОВ

- и) пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;
- й) съоръжения за осигуряване на техническа помощ, включително теглене.

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

3. Допълнителните услуги могат да включват:

- а) задвижваща електроенергия⇒ , таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване ⇐;
- б) предварително затопляне на пътнически влакове;
- в) доставка на гориво, ⇒ таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на съоръжения за зареждане на гориво ⇐ ;
- г) специални договори за:
- контрол на транспорт на опасни товари,
 - съдействие за движението на влакове със специално предназначение.

4. Спомагателните услуги могат да включват:

- а) достъп до телекомуникационни мрежи;
 - б) предоставяне на допълнителна информация;
 - в) технически преглед на подвижния състав.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Информация за мониторинга на железопътния пазар

(посочена в член 15)

1. Развитие на железопътния транспорт и компенсации за задълженията за обществени услуги (ЗОУ)

	2007 г.	изменение спрямо предходната година (в %)	2008 г.	изменение спрямо предходната година (в %)
общо превоз на товари (в tkm)				
международен транзитен национален				
общо превоз на пътници (в tkm)				
международен транзитен национален				
в т.ч. в рамките на ЗОУ				
платени компенсации за ЗОУ (в евро)				

2. Дялове на железопътните предприятия от общия транспорт в края на 2008 г. (посочват се железопътните предприятия с пазарен дял в tkm/pkm \geq 1 %):

Железопътни предприятия (ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ)	Дял (% от tkm)	Общ пазарен дял на нетрадиционните предприятия

Железопътни предприятия (ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ)	Дял (% от рkm)	Общ пазарен дял на нетрадиционните предприятия

3. Регулаторни органи:

	последна година	предпоследна година
Брой на персонала, ангажиран с регулаторни въпроси по отношение на достъпа до железопътния пазар:		
Брой обработени жалби:		
Брой проведени ex officio разследвания:		
Брой взети решения		
— по жалби:		
— по ex officio разследвания:		

4. Публикувани през последната година национални законодателни и регулаторни актове в областта на железопътния транспорт.

5. Развитие, отбелязано съответно през изминалата година по отношение на реструктурирането на традиционните железопътни предприятия и приемането/прилагането на национални стратегии в областта на транспорта.

6. Важни инициативи/мерки за професионално обучение в областта на железопътния транспорт, предприети във вашата страна през последната година.

7. Брой на зетите в железопътни предприятия лица и на управителите на инфраструктура в края на последната година.

Общо персонал на железопътните предприятия	
— в т.ч. влакови машинисти	
— в т.ч. задгранично работещ подвижен персонал	
Общо персонал на управителите на инфраструктура	

Друг персонал, включително дружества, предоставящи услуги във връзка с железопътния транспорт (например работилници за поддръжка, оператори на терминали, дружества, предоставящи услуги по обучение, наемане на влакови машинисти, енергоснабдяване)	
---	--

8. Многогодишни договори за управление на инфраструктура, които са били в сила през последната година:

Управител на инфраструктура	Дължина на мрежата, предмет на договора	Срок и начална дата на договора	Определение на показатели за постигнатите резултати (Д/Н)? Ако отговорът е „да“, моля уточнете.	Общо платени компенсации (в евро/година)	

9. Разходи за инфраструктура (конвенционална мрежа и високоскоростна мрежа):

	Поддръжка	Подновяване	Разширяване
Конвенционални линии през предходната година (в евро)			
(в километри)			
Прогноза за настоящата година (в евро)			
(в километри)			
Високоскоростни линии през предходната година (в евро)			
(в километри)			

Прогноза за настоящата година (в евро)	
(в километри)	

10. Оценка на забавянето в поддръжката на инфраструктурата в края на последната година:

Конвенционални линии през предходната година (в евро)	
(в километри)	
Високоскоростни линии през предходната година (в евро)	
(в километри)	

11. Инвестиции във високоскоростна мрежа:

Линии	Въведени в експлоатация линии (в километри)	Линии (в километри), които ще бъдат въведени в експлоатация в средносрочна перспектива (след 10/20 години)

12. Дължина на железопътната мрежа в края на последната година:

Конвенционални линии (в километри) Високоскоростни линии (в километри)	
---	--

13. Такси за достъп до релсов път през последната година:

Train category	Среден размер на таксата в евро/влаков километър, без разходите за използваната електроенергия
Товарни влакове с 1000 бруто тона	

Междуградски пътнически влакове с 500 бруто тона	
Регионални пътнически влакове с 140 бруто тона	

14. Наличие на режим на функциониране, изграден съгласно член 35 от настоящата директива (ако отговорът е „да“, неговите основни характеристики).

15. Брой действащи лицензи, издадени от компетентния национален орган:

	Действащи лицензи към 31 декември на последната година	Отнети лицензи	Новоиздадени лицензи	Действащи лицензи към 31 декември на предпоследната година
Общо				
от които:				
— за товарен превоз				
— за пътнически превоз				

16. Етап на въвеждане на ERTMS (Европейската система за управление на железопътното движение).

17. Други развития в тази област.



ПРИЛОЖЕНИЕ V

⊗ Финансова стабилност ⊗

⊗ (посочено в член 20) ⊗

1. Финансовата стабилност се проверява въз основа на годишните отчети на съответното ⊗ железопътно ⊗ предприятие, или в случай на невъзможност за представяне на годишния счетоводен отчет от страна на кандидатстващото предприятие, само от нейния годишен баланс. Подробни данни се предоставят в частност свързани със следните финансови аспекти:
-

- а) налични средства, включително баланси по банкови сметки, наличие на резерви при изчерпване на разплащателните и текущи сметки и кредити;
 - б) налични финансови средства и активи във вид на ценни книжа;
 - в) оборотен капитал;
 - г) присъщи разходи, включително разходи по плащания за превозни средства, недвижима собственост, сгради, инсталации и вагонен парк;
 - д) такси върху активите на предприятието.
2. В частност кандидатстващото предприятие се приема като нестабилно, когато дължи значими суми по просрочени плащания на данъци или такси по обществени осигуровки, в резултат на дейността на предприятието.
3. Лицензиращият орган има право да изисква в частност представяне на ревизорен акт и отчет, както и съответни документи от банка, спестовна банка, счетоводител или ревизор. Тези документи задължително следва да съдържат информация относно сферите, посочени в точка 1.
-

↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Съдържание на референтния документ на мрежата

⊠ (посочено в член 27) ⊠

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

Референтният документ на мрежата, 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 следва да е в съответствие със или да се позовава на регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно член 35 от Директива 2008/57/ЕО. ⇐
-

↓ 2001/14/ЕО приложение I
⇒ НОВ

2. Раздел за принципи на таксуване и тарифи. Тук следва да се съдържат съответните детайли на схемата за таксуване, както и достатъчно информация за таксите ⇒ , а също и друга съществена информация за достъпа, приложима спрямо ⇐ изброените в приложение III услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката , правилата и, където е приложимо, таблиците, използвани за прилагането на член 31 , параграфи 4 и 5, и членове 32—35. Тук се съдържа също информация за вече решени или очаквани промени във връзка с такси ⇒ през следващите пет години ⇐ .
-

↓ 2001/14/ЕО
⇒ НОВ

3. Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук следва да са посочени основните характеристики на капацитета на инфраструктурата, който е разполагам за железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително вероятните изисквания за капацитет по поддръжката . В него следва да са определени процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук следва да се съдържат специфични критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:
 - а) процедурите, в съответствие с които кандидатите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;
 - б) изискванията по отношение на кандидатите;

- в) график на процеса на подаване на заявки и разпределяне ⇨ и на процедурите, които се спазват при изискване на информация за съставяне на разписанието в съответствие с член 45, параграф 4 ⇨;
- г) принципите, на които се подчинява процесът на координиране ⇨ и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес ⇨;
- д) процедурите, които се следват, и критериите, които се използват в случаите на претоварена инфраструктура;
- е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;

↓ 2001/14/ЕО
⇨ НОВ

- ж) условията, с които се отчитат предшествващи равнища на използване на капацитета при определяне приоритетите за процеса на разпределяне.

В него се описват подробно приетите мерки за подходящо третиране на услугите за товарни превози, международните услуги и заявките, предмет на ad hoc процедура. ⇨ Той съдържа образец за искания за предоставяне на капацитет за превоз. Управителят на инфраструктура следва също да публикува подробна информация за процедурите по предоставяне на международни маршрути. ⇨

↓ НОВ

- 4. Раздел с информация във връзка с прилагането на посочения в член 25 лиценз и на железопътния сертификат за безопасност, издаден в съответствие с Директива 2004/49/ЕО¹⁸.
- 5. Раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със схемата за насърчаване на точността, посочена в член 35.
- 6. Раздел с информация относно достъпа и таксуването за съоръженията за услуги, посочени в приложение III. Операторите на съоръжения за услуги, които не са контролирани от управител на инфраструктура, следва да предоставят информация за таксите, свързани с получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги, и за техническите условия на достъп, която бива поместена в референтния документ на мрежата.
- 7. Образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управител на инфраструктура и кандидат в съответствие с член 42.

¹⁸ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Основни принципи и параметри на договорните споразумения между компетентните органи и управителите на инфраструктура

(посочени в член 30)

Договорното споразумение конкретизира разпоредбите на член 30, включително:

1. приложното поле на споразумението по отношение на инфраструктурата и съоръженията за услуги, структуриран съгласно приложение III. Тук се включват всички елементи на развитието на инфраструктурата, включително поддръжката и подновяването на вече функциониращата инфраструктура. Като отделна позиция може да се включи изграждането на нова инфраструктура,
2. структурата на договорените плащания, разпределени съгласно изброените в приложение III инфраструктурни услуги по поддръжка, по изграждане на нова инфраструктура и по преодоляване на съществуващото забавяне в поддържането,
3. ориентирани към потребителя цели и равнища на изпълнение, представени чрез показатели и критерии за качество, обхващащи:
 - а) експлоатационни характеристики на влаковете и удовлетворение 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. обем на възможно забавяне на дейности по поддръжката, разходи, предвидени за неговото преодоляване, и активи, които ще бъдат извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансови потоци,
5. стимулите съгласно член 30, параграф 1,
6. минимални задължения за докладване на управителя на инфраструктура по отношение на съдържанието и честотата на докладване, в т.ч. годишно публикуваната информация,
7. механизъм, осигуряващ прехвърлянето към потребителите на значителен дял от намалението на разходите посредством по-ниско равнище на таксите,
8. договорения срок на споразумението, който е съобразен със и съответства на продължителността на бизнес плана, договора за концесия или лиценза на

управителя на инфраструктура, както и на тарифните рамки и правила на държавите-членки,

9. правила за справяне със значителни смущения във функционирането и извънредни ситуации, включително минимално ниво на обслужване при евентуални стачки и предварително прекратяване на договорното споразумение, а също и информиране на потребителите,

10. корективни мерки, в случай че някоя от страните нарушава договорните си задължения; това включва условията и процедурите за предоговаряне и предварително прекратяване, включително и ролята на регулаторния орган.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Изисквания във връзка с разходите и таксите, свързани с железопътната инфраструктура

(посочени в член 31, параграфи 3 и 5, член 32, параграфи 1 и 3 и член 35)

1. Посочените в член 31, параграф 3 преки разходи за влаковата услуга, свързани с износване на инфраструктурата, не следва да включват следните елементи:

- а) административните разходи за цялата мрежа, включително за заплати и пенсии;
- б) лихва, платима върху капитала
- в) повече от една десета от разходите, свързани със съставяне на разписанието, определяне на влаковия маршрут, ръководене на движението, диспечерски контрол и сигнализиране на влаковото движение;
- г) амортизация на информационно, комуникационно и телекомуникационно оборудване;
- д) разходи, свързани с управление на недвижимото имущество, по-специално за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивирание или наемане на земя или други дълготрайни материални активи;
- е) социална дейност, училища, детски градини, ресторанти;
- ж) разходи, свързани с природни бедствия, инциденти, смущения при предоставянето на услуги.

Когато преките разходи за цялата мрежа надхвърлят 35 % от средните разходи за поддръжка, управление и обновяване на мрежата, изчислени на базата на изминатите влакови километри, управителят на инфраструктура следва да представи подробна обосновка за това на регулаторния орган. Изчислените за тази цел средни разходи не следва да включват разходните елементи, посочени в букви д), е) и ж).

2. Диференцираните според шума такси за инфраструктура, посочен в член 31, параграф 5, следва да отговарят на следните изисквания:

- а) таксите да са диференцирани по начин, отчитащ в каква степен возилата, които са част от влаковата композиция, спазват нормите за шумовите емисии, установени чрез Решение 2006/66/ЕО¹⁹ (ТСОС „Шум“);
- б) да се отдава приоритет на шума от товарните вагони;

¹⁹ ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1.

в) диференцирането според нивата на шумовите емисии на товарните вагони ще позволи инвестициите във вагони, преоборудвани с най-целесъобразната в икономически смисъл налична нискошумова спирачна технология, да бъдат възвърнати в разумни срокове;

г) могат да бъдат разгледани други елементи за диференциране на таксите, в т.ч.:

i) времето от денонощието, по-специално шумовите емисии през нощта,

ii) влаковата композиция и нейното влияние върху нивата на шумовите емисии,

iii) чувствителността на района, засегнат от местните емисии,

iv) други класове за шумови емисии, които са значително по-ниски от посочените в буква а).

3. Управителят на инфраструктура следва да демонстрира пред регулаторния орган, че в съответствие с член 32, параграф 1 за влаковата услуга могат да бъдат плащани надценки, като всяка една от услугите, посочени в отделните точки по-долу, принадлежи на различен пазарен сегмент:

а) услуги за пътнически превози / услуги за товарни превози;

б) железопътен превоз на опасни товари / железопътен товарен превоз;

в) вътрешни услуги / международни услуги;

г) комбиниран превоз / директен превоз;

д) услуги за градски или регионален превоз на пътници / услуги за междуградски превоз на пътници;

е) блок влакове / влакове, композирани от отделни вагони;

ж) редовни влакови услуги / извънредни влакови услуги.

4. Схемата за насърчаване на точността, посочена в член 35, следва да се базира на следните основни принципи:

а) За да бъде постигнато договореното ниво на качество и да не бъде застрашена икономическата целесъобразност на услугата, след получено разрешение от регулаторния орган управителят на инфраструктура следва да договаря с кандидатите основните параметри на схемата за насърчаване на точността, по-специално паричната стойност на закъсненията, тавана на плащанията, дължими съгласно схемата за насърчаване на точността, по отношение както на отделните влакови пътувания, така и на всички влакови пътувания на дадено железопътно предприятие за конкретен период от време;

- б) Управителят на инфраструктура съобщава на железопътните предприятия разписанието, на базата на което ще бъдат определяни закъсненията, най-малко пет дни преди влаковото пътуване;
- в) Всички закъснения се разпределят по един от следните класове или подкласове:
1. Управление на операциите/планирането от страна на управителя на инфраструктура
 - 1.1. Съставяне на разписание
 - 1.2. Композиране на влакове
 - 1.3. Грешки в операционните процедури
 - 1.4. Неправилно прилагане на правилата за отдаване на 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 захранване
 - 2.5. Релсов път
 - 2.6. Конструкции
 - 2.7. Персонал
 - 2.8. Други причини
 3. Строителноинженерни причини, дължащи се на управителя на инфраструктура
 - 3.1. Планирани строителни работи
 - 3.2. Нередности при извършване на строителните работи
 - 3.3. Ограничения върху скоростта вследствие на неизправност на релсовия път
 - 3.4. Други причини
 4. Проблеми, причинени от друг управител на инфраструктура

- 4.1. Проблеми, причинени от предишния управител на инфраструктура
- 4.2. Проблеми, причинени от следващия управител на инфраструктура
- 5. Проблеми от търговско естество, причинени от железопътното предприятие
 - 5.1. Превишаване на времето за престой
 - 5.2. Искане на железопътното предприятие
 - 5.3. Товарни операции
 - 5.4. Нередности при товаренето
 - 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 страна на 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 автотриси
 - 6.6. Персонал
 - 6.7. Други причини
- 7. Проблеми, причинени от друго железопътно предприятие
 - 7.1. Проблеми, причинени от последващото железопътно предприятие
 - 7.2. Проблеми, причинени от предходното железопътно предприятие
- 8. Външни проблеми, които не са причинени нито от управител на инфраструктура, нито от 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 последващата мрежа

8.6. Други причини

9. Вторични проблеми, които не са причинени нито от управител на инфраструктура, нито от железопътно предприятие

9.1. Опасни събития, злополуки и риск

9.2. Заемане на релсов път вследствие на закъснение на същия влак

9.3. Заемане на релсов път вследствие на закъснение на друг влак

9.4. Маневриране

9.5. Връзка

9.6. Необходимо е допълнително проучване

г) По възможност закъсненията следва да се отдават на една организация, като се отчитат както отговорността за причиняване на прекъсването, така и способността за възстановяване на нормалните условия на движение.

д) При изчисляване на плащанията следва да се отчита средното закъснение на влаковите услуги, по отношение на които важат сходни изисквания за точност.

е) Управителят на инфраструктура следва да информира възможно най-бързо железопътното предприятие относно изчислението на разходите, дължими съгласно схемата за насърчаване на точността. Това изчисление обхваща всички влакови пътувания, имащи закъснение, в рамките на най-много месец.

ж) Без да се засягат съществуващите процедури на обжалване и разпоредбите на член 50, следва да бъде предвидена система за разрешаване на спорове във връзка със схемата за насърчаване на точността, за да може тези проблеми да бъдат бързо преодолявани. Ако тази система бъде приложена, решението трябва да бъде постигнато в срок от 10 работни дни.

з) Въз основа на основните договорени параметри на схемата за насърчаване на точността, управителят на инфраструктура следва да публикува веднъж годишно средногодишното ниво на качество, постигнато от железопътните предприятия.

5. Временното намаление на таксите за достъп до инфраструктурата за посочените в член 32, параграф 3 влакове, които са съоръжени с ETCS, се определя, както следва:

За товарен превоз

Година	2015 г	2016 г	2017 г	2018 г	2019 г	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г
Отстъпка	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %

За пътнически превоз

Година	2020 г	2021 г	2022 г	2023 г	2024 г
Отстъпка	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %



↓ 2001/14/ЕО (адаптиран)

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

График за процеса на разпределяне

⊗ (посочен в член 43) ⊗

↓ 2001/14/ЕО

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

↓ 2002/844/ЕО член 1

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

↓ 2001/14/ЕО

⇒ НОВ

3. Крайната дата за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание, е не по-повече от 12 месеца преди влизане в сила на работното разписание.
4. Не по-късно от 11 месеца преди влизане в сила на работното разписание, управителите на инфраструктура в сътрудничество с другите ⇒ управители на инфраструктура ⇐ ~~разпределящи органи, посочени в член 15~~, осигуряват установяването на предварителните международни маршрути. Управителите на инфраструктура следва да осигуряват, доколкото е възможно, придържането към тях по време на следващите процеси.
5. Не по-късно от четири месеца след крайния срок за представяне на предложения от кандидатите, управителят на инфраструктура изготвя проекторазписание.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Счетоводни данни, които следва да се предоставят на регулаторния орган

(посочен в член 56, параграф 8)

Предназначените за регулаторите счетоводни данни, които съгласно член 56, параграф 8 се предоставят на регулаторния орган, съдържат най-малко следните елементи:

1. Разделно счетоводно отчитане

Предназначените за регулаторите счетоводни данни, които се предоставят от управителите на инфраструктура или от всички предприятия или други субекти, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или получаващи публични средства, следва:

- а) да включват отделни отчети за приходите и разходите и баланси за дейностите по превоз на товари, превоз на пътници и по управление на инфраструктура;
- б) да предоставят по прозрачен и подробен начин 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 публичните средства и други форми на компенсация;
- в) да включват 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) да са толкова подробни, колкото регулаторният орган счита за необходимо и пропорционално;
- д) да са придружени от документ, който посочва методиката, използвана за разпределяне на разходите между различните дейности.

Ако съответното дружество е част от групова структура, предназначенията за регулаторите счетоводни данни следва да се изготвят както за групата като цяло, така и за всяко отделно дъщерно дружество. Освен това към предназначенията за регулаторите счетоводни данни се добавя и цялата информация за вътрешнофирмените плащания, за да се потвърди целесъобразната употреба на публичните средства.

2. Мониторинг на таксите за достъп до релсов път

Предназначените за регулаторите счетоводни данни, които се предоставят от управителите на инфраструктура на регулаторните органи, следва:

- а) да включват различни категории разходи, които по-специално предоставят достатъчно информация за пределните/преките разходи на различните услуги или групи от услуги, за да бъде възможно провеждането на мониторинг на таксите за ползване на инфраструктура;
- б) да осигуряват достатъчно информация, позволяваща провеждането на мониторинг на отделните такси, заплащани за услугите (или групите от услуги); според изискванията на 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) да посочват 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

Предназначените за регулаторите счетоводни данни, които се предоставят от управителите на инфраструктура на регулаторните органи, трябва да включват:

- 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) прилежащи бележки за обосноваване или разясняване на отчетите.

4. Други

Предназначените за регулаторите счетоводни данни на управителите на инфраструктура следва да бъдат заверени от независим одитор. Одиторският доклад се прилага към предназначените за регулаторите счетоводни данни.

Предназначените за регулаторите счетоводни данни следва да включват отчети за приходите и разходите и баланси, които са съгласувани със законоустановените счетоводни отчети. За всяко равняване на позиции следва да се дават разяснения.



ПРИЛОЖЕНИЕ XI

Част А

Отменени директиви и списък на техните последователни изменения (посочени в член 67)

Директива 91/440/ЕО 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
(ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344) само точка Б от приложението

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

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
(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44) само член 29

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
(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44) само член 30

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

Част Б

Срокове за транспониране в националното право (посочени в член 67)

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 XII

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТИЕТО

Директива 91/440/ЕО	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 1, параграф 3	Член 1, параграф 4	Член 2, параграф 3
Член 2, параграф 4			Член 2, параграф 4
Член 3			Член 2, параграф 5
	Член 2, букви б) и в)		Член 3, параграфи 1—8
		Член 2	Член 3, параграфи 9 и 10
Член 4			Член 3, параграфи 11—21
Член 5			Член 4
Член 6, параграфи 1 и 2			Член 5
Член 9, параграф 4			Член 6, параграфи 1, 2 и 4
Член 6, параграф 1, втора алинея			Член 6, параграф 3
Член 6, параграф 3			Член 6, параграф 4
		Член 4, параграф 2 и член 14, параграф 2	Член 7, параграф 1
Член 7, параграфи 1, 3 и 4			Член 7, параграф 2
		Член 6, параграф 1	Член 8, параграфи 1, 2 и 3
Член 9, параграфи 1 и 2			Член 8, параграф 4
			Член 9, параграфи 1 и 2

Член 10, параграфи 3 и 3а			Член 10, параграфи 1 и 2, първа, втора и трета алинеи
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 5	Член 11, параграфи 5 и 6
Член 10б	Член 3		Член 12
	Член 4, параграфи 1—4		Член 13
	Член 5		Член 14
	Член 6		Член 15
	Член 7		Член 16
	Член 8		Член 17, параграфи 1 - 4
	Член 9		Член 18
	Член 4, параграф 5		Член 19
	Член 10		Член 20
	Член 11		Член 21
	Член 15		Член 22
		Член 1, параграф 1, втора алинея	Член 23, параграф 1
		Член 3	Член 23, параграфи 2 и 3
Член 10, параграф 5		Член 4, параграфи 1 и 3—6	Член 24
			Член 25
			Член 26
			Член 27
			Член 28
			Член 29

Член 6, параграфи 2—5	Член 30
Член 7	Член 31
Член 8	Член 32
Член 9	Член 33
Член 10	Член 34
Член 11	Член 35
Член 12	Член 36
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, параграфы 1, 2 и 3	Член 59
			Член 60
			Член 61
			Член 62
Член 11		Член 34	Член 63
Член 11а		Член 35, параграфы 1, 2 и 3	Член 64
Член 10, параграф 9			Член 65
		Член 38	Член 66
			Член 67
	Член 17	Член 39	Член 68
Член 16	Член 18	Член 40	Член 69
			Приложение I
Приложение II			Приложение II
		Приложение II	Приложение III
			Приложение IV
	Приложение		Приложение V
		Приложение I	Приложение VI
			Приложение VII
			Приложение VIII
		Приложение III	Приложение IX
			Приложение X