ПОЗИЦИЯ (ЕС) № 8/2012 НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст)

Приета от Съвета на 8 март 2012 г.

(текст от значение за ЕИП)

(2012/C 108 E/02)

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 комитет ([1]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([3]),

като имат предвид, че:

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ([4]), Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия ([5]) 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 инфраструктура ([6]) бяха съществено изменени. Тъй като са необходими по-нататъшни изменения, с оглед постигане на яснота посочените директиви следва да бъдат преработени и обединени в един акт.

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

(3) Ефикасността на железопътната система следва да бъде подобрена с цел нейното включване в рамките на конкурентен пазар, като при това се отчитат особените характеристики на железниците.

(4) Държавите-членки със съществен дял от железопътния трафик с трети държави със същото междурелсие, което е различно от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, следва да могат да имат специални оперативни правила, осигуряващи както координирането между управителите на инфраструктурата им и тези на съответните трети държави, така и лоялна конкуренция между железопътните предприятия.

(5) За да направят железопътния транспорт ефикасен и конкурентоспособен спрямо други видове транспорт, държавите-членки следва да осигурят на железопътните предприятия статус на независими оператори, които действат по стопански начин и се адаптират към потребностите на пазара.

(6) В съответствие с дружественото право на държавите-членки относно надзорните органи на частни акционерни дружества притежателите на акции в железопътни предприятия следва да могат да изискват предварително одобрение за важни стопански решения, свързани с управлението, като например придобивания, инвестиции и стратегия. Настоящата директива не следва да засяга правомощията на надзорните органи по дружествено право на държавите-членки, например по отношение на назначаването на членове на съветите.

(7) С цел да се осигури бъдещото развитие и ефикасната 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 счетоводството. Ако са изпълнени тези изисквания за разграничаване, не възникват конфликти на интереси и е осигурена поверителността на чувствителната търговска информация, управителите на инфраструктурата следва да имат възможността да възлагат определени административни задачи, като събирането на такси, на външни образувания, различни от действащите на пазарите за железопътни транспортни услуги.

(8) Принципът на свобода на предлагането на услуги следва да се прилага и за сектора на железопътния транспорт, като се отчитат неговите особени характеристики.

(9) С цел насърчаване на конкуренцията в областта на управлението на железопътните услуги по отношение на подобряването на удобствата и обслужването на клиентите, държавите-членки следва да продължат да носят обща отговорност за развитието на подходяща железопътна инфраструктура.

([1]) ОВ C 132, 3.5.2011 г., стр. 99.
([2]) ОВ C 104, 2.4.2011 г., стр. 53.
([3]) Позиция на Европейския парламент от …(все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 8 март 2012 г. Позиция на Европейския парламент от …(все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета …(все още непубликувано в Официален вестник).
([4]) ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.
([5]) ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70.
([6]) ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

(10) При липсата на общи правила за разпределяне на инфраструктурните разходи държавите-членки следва, след консултация с управителя на инфраструктурата, да предвидят правила, предвиждащи железопътните предприятия да заплащат за ползването на железопътната инфраструктура. Тези правила не следва да дискриминират между железопътните предприятия.

(11) Държавите-членки следва да осигурят наличието на надеждна финансова структура на управителя на инфраструктура и на съществуващите публично притежавани или контролирани железопътни предприятия при отчитане на правилата на Съюза за държавни помощи. Това не засяга компетентността на държавите-членки по отношение на инфраструктурното планиране и финансиране.

(12) На заявителите следва да се даде възможност да изразят мнението си за съдържанието на бизнес плана по отношение на ползването, предоставянето и развитието на инфраструктурата. Това не следва да води до задължително цялостно оповестяване на бизнес плана, изготвен от управителя на инфраструктурата.

(13) Тъй като частните отклонителни линии и страничните коловози, например страничните коловози и линиите на територията на частни промишлени съоръжения, не са част от железопътната инфраструктура по смисъла на настоящата директива, за управителите на тези инфраструктури не следва да се прилагат задълженията, наложени на управители на инфраструктура съгласно настоящата директива. Независимо от собствеността обаче следва да бъде гарантиран недискриминационен достъп до подобни отклонителни линии и странични коловози, ако те са необходими, за да бъде получен достъп до обслужващи съоръжения, които са от съществено значение за предоставянето на транспортни услуги и ако се обслужва или би могло да се обслужва повече от един краен потребител.

(14) Всяка държава-членка следва да има възможност по своя преценка да покрива инфраструктурните разходи със средства, различни от прякото държавно финансиране, например чрез публично-частно партньорство и финансиране от частния сектор.

(15) Счетоводният баланс на управителя на инфраструктура следва да се изравнява през разумен период от време, който, веднъж установен, би могъл да бъде надхвърлен при извънредни обстоятелства, например при съществено и внезапно влошаване на икономическото положение в държавата-членка, засягащо сериозно равнището на трафик по съответната инфраструктура или равнището на наличното публично финансиране.

(16) За наличието на ефикасен сектор на товарните превози, и по-специално на трансграничните превози, са необходими действия за отваряне на пазара.

(17) За осигуряване на прилагането в целия Съюз на правата на достъп до железопътната инфраструктура на единна и недискриминационна основа е уместно въвеждането на лицензиране на железопътните предприятия.

(18) 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 в сравнение със съществуващите оператори.

(19) Въвеждането на нови международни услуги за превоз на пътници, достъпът до които е открит и които включват междинни спирки, не следва да се използва за отваряне на пазара на вътрешни услуги за превоз на пътници, а да обхваща само второстепенни за международния маршрут спирки. Основната цел на новите услуги следва да бъде превозът на пътници, пътуващи 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 е обхванато от услугата. Тази оценка на основната цел на услугата следва да се извършва от съответния национален регулаторен орган по искане на заинтересовано лице.

(20) 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 транспорт [1] дава възможност на държавите-членки и местните власти да възлагат договори за обществени услуги, които може да включват изключителни права за извършване на някои услуги. Необходимо е следователно да се гарантира, че разпоредбите на посочения регламент са съвместими с принципа на отваряне за конкуренция на пазара на международните услуги за превоз на пътници.

(21) Отварянето за конкуренция на пазара на международните услуги за превоз на пътници може да има последици за организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставян съгласно договор за обществени услуги. Държавите-членки следва да разполагат с възможността да ограничават правото на достъп до пазара в случаите, когато това право би нарушило икономическото равновесие на тези договори за обществени услуги и когато съответният регулаторен орган е дал одобрение въз основа на обективен икономически анализ, след отправено искане от компетентните органи, възложили договора за обществени услуги.

(22) Оценката за това, дали би могло да бъде нарушено икономическото равновесие на договора за обществени услуги, следва да се основава на предварително определени критерии, като например въздействието върху рентабилността на услугите, включени в договора за обществени услуги, включително произтичащото от това въздействие върху нетните разходи за възложилия договора компетентен публичен орган, 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

[1] ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

решението на съответния регулаторен орган, държавите-членки следва да могат да разрешат, изменят или откажат искането право на достъп до международна услуга за превоз на пътници, включително да наложат такси на оператора на новата международна услуга за превоз на пътници, в съответствие с икономическия анализ и правото на Съюза, както и с принципите на равнопоставеност и недопускане на дискриминация.

(23) С цел подпомагане на извършването на услуги за превоз на пътници по линии, използвани в рамките на изпълнение на задължение за обществени услуги, държавите-членки следва да могат да разрешават на 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.

(24) Регулаторният орган следва да изпълнява функциите си така, че да избягва всякакви конфликти на интереси и всякакво възможно участие във възлагането на съответния договор за обществени услуги. Необходимо е правомощията на регулаторния орган да се разширят,така че да се допусне оценяване на целта на дадена международна услуга и, когато е уместно, на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги.

(25) За да инвестират в услугите, използващи специализирана инфраструктура, например високоскоростни железопътни линии, на заявителите е необходима правна сигурност, предвид съответните значителни дългосрочни инвестиции.

(26) Регулаторните органи следва да обменят информация и, когато в отделни случаи е необходимо, да съгласуват принципите и практиките за оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е засегнато. Те следва постепенно да разработват насоки въз основа на своя опит.

(27) С оглед осигуряване на лоялна конкуренция между железопътните предприятия и гарантиране на пълна прозрачност, недискриминационен достъп до услуги и предоставяне на услуги, следва да се прави разграничение между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на обслужващи съоръжения. Следователно е необходимо тези два вида дейности да се управляват независимо, когато операторът на обслужващо съоръжение е част от организация или дружество, което също упражнява дейност и има господстващо положение на национално равнище **в** най-малко един от пазарите на железопътни превози на товари или пътници, за които се използва обслужващото съоръжение. Постигането на такава независимост не следва да води до създаването на отделна организация или дружество за обслужващи съоръжения.

(28) Трансграничните споразумения между държави-членки и трети държави следва да улесняват взаимното предоставяне на равен достъп до пазара на железопътните предприятия от Съюза и от трети държави.

(29) С оглед осигуряването на надеждни и адекватни услуги е необходимо да се гарантира, че железопътните предприятия по всяко време отговарят на определени изисквания, свързани с добрата репутация, финансовата стабилност и професионалната компетентност.

(30) С оглед предпазване на клиентите и заинтересованите трети лица е изключително важно да се гарантира, че железопътните предприятия са достатъчно застраховани за гражданска отговорност. Следва да се допусне и покриването на отговорността в случай на произшествие чрез гаранции от банки или други предприятия, при условие че покритието се предлага при пазарни условия, не води до държавна помощ и не съдържа елементи на дискриминация спрямо други железопътни предприятия.

(31) От железопътните предприятия следва да се изисква да спазват и тези разпоредби на националното право и правото на Съюза по предоставянето на железопътни услуги, които се прилагат по недискриминационен начин и са предназначени да гарантират извършването на дейностите им по безопасен начин и с надлежно отчитане на въпросите по опазването на здравето, социалните условия и правата на работниците и клиентите по определени железопътни участъци.

(32) Процедурите по предоставяне, поддържане и изменение на лицензите на железопътните предприятия следва да бъдат прозрачни и недискриминационни.

(33) За да бъде осигурена прозрачност и недискриминационен достъп на всички железопътни предприятия до железопътната инфраструктура и до услугите в обслужващите съоръжения, цялата информация, необходима за упражняването на правата на достъп, следва да се публикува в референтен документ за железопътната мрежа.

(34) Наличието на подходящи схеми за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет, съчетани с конкурентоспособни оператори, ще доведе до по-добър баланс между различните видове транспорт.

(35) На управителите на инфраструктура следва да се осигурят стимули за намаляване на таксите за достъп и на разходите за предоставяне на инфраструктура, като например премии за управляващите директори.

(36) Задължението на държавите-членки да осигурят изпълнението на целите във връзка с експлоатацията и реализирането на средносрочни и дългосрочни приходи на управителя на инфраструктурата посредством съглашение между компетентния орган и управителя на инфраструктурата не следва да засяга компетентността на държавата-членка по отношение на планирането и финансирането на железопътната инфраструктура.

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

(38) Методите за разпределяне на разходите, установени от управителите на инфраструктура, следва да се основават на най–добрите налични схващания за причините за възникване на разходите и следва да разпределят разходите според различните услуги, които се предлагат на железопътните предприятия, а когато е подходящо, и според типовете железопътни превозни средства.

(39) Наличието на подходящи схеми за налагане на такси за ползването на железопътната инфраструктура, съчетани с подходящи схеми за налагане на такси за ползването на другите транспортни инфраструктури, следва трайно да доведе до оптимален баланс между различните видове транспорт.

(40) При налагането на надбавки към таксите управителят на инфраструктура следва ясно да определи различните пазарни сегменти, когато разходите за предоставяне на транспортните услуги, техните пазарни цени или изискванията за качество на услугата се различават значително.

(41) Схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета 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 справедлив и недискриминационен начин. Тези схеми не следва да препятстват лоялната конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.

(42) В установената от държавите-членки рамка схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да насърчават управителите на железопътна инфраструктура да оптимизират използването на своята инфраструктура.

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

(44) Всяка схема за налагане на такси ще изпраща икономически сигнали до потребителите. Важно е тези сигнали към железопътните предприятия да бъдат последователни и да ги насочват към вземане на разумни решения.

(45) Шумът от спирачните калодки, произведени по чугунена технология, които се използват при товарните вагони, е една от причините за шумовите емисии, които биха могли да се намалят с подходящи технически решения. Таксите за ползване на инфраструктурата, при които се прави разграничение в зависимост от равнищата на шум, следва да се прилагат предимно спрямо товарните вагони, които не отговарят на изискванията на Решение 2006/66/ЕО на Комисията от 23 декември 2005 г. относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([1]). Когато подобно разграничение води до загуба на приходи за управителя на инфраструктура, това не следва да засяга правилата на Съюза относно държавната помощ.

(46) С оглед ускоряване на внедряването на Европейската система за управление на влаковете (ETCS) в локомотивите, управителите на инфраструктура може да променят системата за налагане на такси чрез временно разграничаване на влаковете, оборудвани с ETCS. Управителите на инфраструктура следва да са в състояние да гарантират, че подобно разграничение не води до загуба на приходи.

(47) С цел съобразяване потребностите на потребителите или потенциалните потребители на железопътния инфраструктурен капацитет във връзка с планирането на тяхната дейност, както и с потребностите на клиентите и на лицата, предоставящи финансиране, е важно управителите на инфраструктура да осигуряват такова разпределяне на инфраструктурния капацитет, което да отразява необходимостта от запазване и повишаване на равнището на надеждност на услугите.

(48) Желателно е железопътните предприятия и управителят на инфраструктура да разполагат със стимули за минимизиране на прекъсванията на движението и за подобряване експлоатацията на мрежата.

(49) Държавите-членки следва да разполагат с възможността да разрешат на клиентите на железопътни услуги да вземат непосредствено участие в процеса на разпределяне на капацитета.

(50) Важно е да се съобразят стопанските изисквания както на заявителите, така и на управителя на инфраструктура.

(51) Важно е да се увеличи гъвкавостта, с която разполагат управителите на инфраструктура по отношение на разпределението на инфраструктурния капацитет, но това следва да е съвместимо с удовлетворяването на разумните изисквания на заявителите.

(52) Процесът на разпределяне на капацитет следва да не позволява налагането на неоправдани ограничения на желанията на други предприятия, притежаващи или възнамеряващи да придобият права за използване на инфраструктурата за развитие на своята стопанска дейност.

(53) Възможно е схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитет да трябва да бъдат съобразени с факта, че различните компоненти на железопътната инфраструктурна мрежа може да са проектирани с оглед тяхното използване от различни основни потребители.

(54) Тъй като различните потребители и видове потребители често имат различно въздействие върху инфраструктурния капацитет, е необходимо да се балансират правилно нуждите на различните услуги.

([1]) ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1.

(55) За услугите, които се извършват по договори с публични органи, може да са необходими специални правила, за да се запази привлекателността им за потребителите.

(56) Схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да са съобразени с последиците от повишаващото се запълване на инфраструктурния капацитет и, като краен резултат - от недостига на капацитет.

(57) Различните времеви рамки за планирането на различните видове превози следва да осигуряват възможност за удовлетворяването на заявки за инфраструктурен капацитет, които са направени след приключване на процеса на изготвяне на годишното работно разписание.

(58) За осигуряването на оптимални резултати за железопътните предприятия е желателно да се изисква преглед на използването на инфраструктурния капацитет, когато за удовлетворяване на нуждите на потребителите е необходимо координиране на заявките за инфраструктурен капацитет.

(59) Предвид тяхното монополно положение от управителите на инфраструктура следва да се изисква да правят преглед на наличния инфраструктурен капацитет, както и на методите за увеличаването му, когато процесът на разпределяне на капацитета не може да удовлетвори нуждите на потребителите.

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

(61) Важно е осигуряването на по-добро координиране на схемите за разпределяне, за да се увеличи привлекателността на железниците при трафик по мрежата на повече от един управител на инфраструктура, по-специално при международен трафик.

(62) Важно е да се сведат до минимум нарушенията на конкуренцията, които могат да се появят между различни железопътни инфраструктури или между различни видове транспорт вследствие на съществени разлики в принципите на налагане на такси.

(63) Желателно е да се определят онези компоненти на инфраструктурното обслужване, които са от първостепенно значение за предоставянето на услуги от страна на операторите и които следва да се осигуряват срещу минимални такси за достъп.

(64) Необходимо е инвестиране в железопътна инфраструктура и схемите за налагане на такси за ползването на инфраструктурата следва да осигуряват стимули за управителите на инфраструктура, така че необходимите инвестиции да бъдат привлекателни от икономическа гледна точка.

(65) Управителите на инфраструктура следва да документират и определят стойността на активите си и да изяснят факторите, определящи разходите при експлоатирането на инфраструктурата, за да се създаде възможност за установяване на подходящи и справедливи равнища на таксите за ползване на инфраструктурата.

(66) Желателно е при вземането на транспортни решения да се гарантира съобразяването на външните разходи, а също така желателно е таксите за железопътна инфраструктура да могат да допринасят за вътрешното отчитане (интернализация) на външните разходи по съгласуван и балансиран начин при всички видове транспорт.

(67) Важно е да се гарантира, че таксите за вътрешни и международни превози са такива, че позволяват железопътният транспорт да задоволява нуждите на пазара; следователно таксите за ползването на инфраструктурата следва да се определят на равнището на преките разходи, произтичащи от извършването на влаковата услуга.

(68) Общото равнище на възстановяване на разходите посредством таксите за ползването на инфраструктурата влияе върху необходимото равнище на държавно финансово участие; държавите-членки могат да изискват различни равнища на възстановяване на разходите. Въпреки това всяка една схема за налагане на такси за ползването на инфраструктурата следва да позволява интензивност на трафика, която да може да осигури възвръщане на допълнителните разходи, които тя налага във връзка с използването на железопътната мрежа.

(69) Железопътната инфраструктура представлява естествен монопол. Поради това е необходимо на управителите на инфраструктура да се осигурят стимули за намаляване на разходите и за ефикасно управление на тяхната инфраструктура.

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

(71) Отстъпките, които се предоставят на железопътните предприятия, следва да са свързани с действително постигнатите икономии от административни разходи, по-специално от разходите по обслужване на сделките. Отстъпките могат да се предоставят и за насърчаване на ефикасното използване на инфраструктурата.

(72) Желателно е на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да се осигурят стимули за свеждане до минимум на прекъсванията на движението по мрежата.

(73) Разпределянето на капацитета е свързано за управителя на инфраструктура с разходи, чието заплащане следва да се изиска.

(74) Ефикасното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура налагат създаването на регулаторен орган, който да наблюдава прилагането на правилата, предвидени в настоящата директива, и да действа като орган за разглеждане на жалби, независимо от възможността за съдебен контрол. Този регулаторен орган следва да може да осигурява изпълнението на исканията си за информация и на решенията си чрез налагане на подходящи санкции.

(75) Финансирането на регулаторния орган следва да гарантира неговата независимост и следва да е от държавния бюджет или със задължителни финансови вноски от страна на сектора, чието събиране се осигурява при спазване на принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност.

(76) Необходими са специални мерки за отчитане на особеното геополитическо и географско положение на някои държави-членки, както и специфичната организация на железопътния сектор в различни държави-членки, като същевременно се осигурява единството на вътрешния пазар.

(77) За да се отчита развитието на железопътния пазар на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с техническите изменения на информацията, която се предоставя от кандидатстващото за лиценз предприятие, списъка на категориите закъснения, графика на процеса на разпределение и счетоводната информация, която се предоставя от регулаторните органи. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигурява едновременното и своевременното предаване по подходящ начин на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

(78) За да се осигурят еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията ([1]).

(79) Доколкото целите на настоящата директива, а именно насърчаването на развитието на железниците в Съюза, установяването на общи принципи за издаване на лицензи на железопътните предприятия и координиране на уредбата в държавите-членки относно разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет и на таксите за ползването ѝ, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки предвид несъмнено международните измерения на издаването на такива лицензи и експлоатацията на съществени елементи от железопътните мрежи, и с оглед на необходимостта да се осигурят справедливи и недискриминационни условия за достъп до инфраструктурата, поради което, предвид транснационалните им последици, може да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейски съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

([1]) ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

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

(81) На държавите-членки, които нямат железопътна система и които няма да имат такава система в непосредствено бъдеще, би било наложено несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонират и прилагат глави II и IV от настоящата директива. Следователно такива държави-членки следва да бъдат освободени от това задължение.

(82) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество ([2]) 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 ги направят обществено достояние.

(83) Настоящата директива не следва да засяга сроковете, посочени в част Б от приложение IX, в рамките на които държавите-членки следва да се съобразят с предходните директиви,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и приложно поле

1. Настоящата директива установява:

а) правилата, приложими за управлението на железопътната инфраструктура и дейностите в областта на железопътния транспорт, осъществявани от железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в държава-членка, както е предвидено в глава II;

б) критериите, приложими при издаването, подновяването или изменението на лицензи от държава-членка, предназначени за железопътни предприятия, които са или ще бъдат установени в Съюза, както е предвидено в глава III;

в) принципите и процедурите, приложими по отношение на определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и на разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет, както е предвидено в глава IV.

([2]) ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

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

Член 2

Изключения от приложното поле

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

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

2. Държавите-членки могат да изключат от прилагането на глава III:

а) предприятия, които извършват само железопътни услуги за превоз на пътници по местна и регионална отделна железопътна инфраструктура;

б) предприятия, които извършват само градски или крайградски железопътни услуги за превоз на пътници;

в) предприятия, които извършват само регионални железопътни услуги за превоз на товари,

г) предприятия, които извършват само услуги за превоз на товари по железопътна инфраструктура, която е частна собственост и която съществува само за да се използва от собственика на инфраструктурата за неговите собствени товарни превози.

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

а) местни и регионални отделни мрежи за услуги за превоз на пътници по железопътна инфраструктура;

б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни услуги за превоз на пътници;

в) регионални мрежи, които се използват само за извършването на регионални услуги за превоз на товари от железопътно предприятие, което е извън приложното поле по параграф 1, до момента, в който друг заявител поиска капацитет по тази мрежа;

г) железопътна инфраструктура, която е частна собственост и която съществува само за да се използва от собственика на инфраструктурата за неговите собствени товарни превози.

4. Без да се засяга параграф 3, държавите-членки могат да изключат местните и регионалните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар от прилагането на член 8, параграф 3, както и местните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на глава IV. Държавите-членки уведомяват Комисията за своето намерение да изключат такива железопътни инфраструктури. Комисията решава, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2, дали може да се приеме, че тази железопътна инфраструктура е без никакво стратегическо значение, предвид дължината на съответните железопътни линии, нивото на тяхното използване и обема на трафика, върху който това би могло да се отрази.

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

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

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

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

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

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

Член 3

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

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

2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи по-специално за изграждането, управлението и поддръжката на железопътна инфраструктура, включително управлението на трафика и контрола на управлението и сигнализацията; функциите на управител на инфраструктурата на дадена мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни организации или дружества;

3) „железопътна инфраструктура“ означава елементите, изброени в приложение I;

4) „международна услуга за превоз на товари“ означава транспортна услуга, при която влакът пресича границата на най-малко една държава-членка; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат най-малко една граница;

5) „международна услуга за превоз на пътници“ означава услуга за превоз на пътници, при който влакът пресича границата на най-малко една държава-членка и чиято основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави-членки; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат най-малко една граница;

6) „градски и крайградски услуги“ означава транспортни услуги, чиято главна цел е задоволяване на транспортните потребности на даден град или агломерация, включително трансгранична, а също и транспортните потребности между такъв град или агломерация и околните райони;

7) „регионални услуги“ означава транспортни услуги, чиято главна цел е задоволяване транспортните потребности на даден регион, включително трансграничен;

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

9) „обслужващо съоръжение“ означава инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално уредена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в точки 2—4 от приложение II;

10) „оператор на обслужващо съоръжение“ означава всяко публично или частно образувание, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в точки 2—4 от приложение II;

11) „трансгранично споразумение“ означава всяко споразумение между две или повече държави-членки или между държави-членки и трети държави, предназначено да улеснява предоставянето на трангранични железопътни услуги,

12) „лиценз“ означава разрешително, издадено на предприятие от лицензиращ орган, чрез което се признава капацитета на предприятието да предоставя железопътни транспортни услуги като железопътно предприятие; този капацитет може да е ограничен за предоставянето само на специфични видове услуги;

13) „лицензиращ орган“ означава орган, отговорен за издаването на лицензи в държава-членка;

14) „съглашение“ означава споразумение или, *mutatis mutandis*, договореност в рамките на административни или регулаторни мерки;

15) „разумна печалба“ означава равнище на възвращаемост на собствения капитал, при отчитане на риска, включително риска за прихода, който операторът на обслужващото съоръжение е поел, или отсъствието на такъв риск и не надхвърля средните равнища за съответния сектор през последните години;

16) „разпределяне“ означава разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет от управител на инфраструктура;

17) „заявител“означава железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица или юридически лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес;

18) „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;

19) „план за увеличаване на капацитета“ означава мярка или серия от мерки с график за приложението им, които целят облекчаване на ограниченията на капацитета, водещи до обявяването на даден елемент от инфраструктурата за „претоварена инфраструктура“;

20) „координиране“ означава процес, посредством който управителят на инфраструктура и заявителите се опитват да намерят решение в ситуации, при които има несъвместими заявки за инфраструктурен капацитет;

21) „рамково споразумение“ означава правно обвързващо общо споразумение с частноправен или публичноправен характер, в което се определят правата и задълженията на заявителя и на управителя на инфраструктура по отношение на инфраструктурния капацитет, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;

22) „инфраструктурен капацитет“ означава потенциала за планиране на влакови маршрути, заявени за даден елемент от инфраструктурата за определен период;

23) „мрежа“ означава цялата железопътна инфраструктура, управлявана от даден управител на инфраструктура;

24) „референтен документ за железопътната мрежа“ означава документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет;

25) „влаков маршрут“ означава необходимия инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта в определен период;

26) „работно разписание“ означава данните, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършат по съответната инфраструктура през периода, за който се прилага работното разписание.

ГЛАВА II

РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ В СЪЮЗА

РАЗДЕЛ 1

Независимост на Управлението

Член 4

Независимост на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура

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

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

Член 5

Управление на железопътните предприятия в съответствие с търговските принципи

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

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

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

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

а) определят вътрешната си организация, без да се засягат разпоредбите на членове 7, 29 и 39;

б) контролират доставките и маркетинга на услуги, чиито цени да определят;

в) вземат решения по отношение на персонала, активите и собственото снабдяване;

г) разширяват пазарния си дял, развиват нови технологии и услуги и внедряват новаторски техники на управление;

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

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

РАЗДЕЛ 2

Разделение на управлението на Инфраструктурата и Транспортната Дейност и на различните Видове транспортна Дейност

Член 6

Разделно водене на счетоводство

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

2. Държавите-членки могат също така 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 образувания.

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

4. Отчетността за различните области на дейност, посочени в параграфи 1 и 3, се води по начин, позволяващ мониторинг на спазването на забраната за прехвърляне на публичните средства, изплатени за една сфера на дейността, към друга.

Член 7

Независимост на основните функции на управителя на инфраструктура

1. Държавите-членки гарантират, че основните функции по осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата се възлагат на организации и дружества, които не предоставят никакви железопътни транспортни услуги. Постигането на тази цел трябва да бъде показано по убедителен начин, без оглед на организационните структури.

Основните функции са:

а) вземане на решения за разпределяне на влакови маршрути, включващо както определяне, така и оценка на наличието и разпределяне на отделните влакови маршрути, и

б) вземане на решения относно налагането на такси за ползването на инфраструктурата, включително тяхното определяне и събиране, без да се засяга член 29, параграф 1. Държавите-членки могат обаче да възлагат на железопътни предприятия или на която и да е друга организация отговорността за участие в развитието на железопътната инфраструктура, например чрез инвестиции, поддръжка и финансиране.

2. Когато управителят на инфраструктура не е независим от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организация или функции по вземане на решения, функциите, посочени в глава IV, раздели 2 и 3, се изпълняват съответно от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения от железопътните предприятия.

3. Когато в разпоредбите в глава IV, раздели 2 и 3 е посочено, че те се отнасят за основните функции на управителя на инфраструктура, те следва да бъдат разбирани като прилагащи се за налагащия таксите орган или за разпределящия орган, по отношение на техните съответни правомощия.

РАЗДЕЛ 3

Подобряване на финансовото състояние

Член 8

Финансиране на управителя на инфраструктура

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

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

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

(*) две години след влизането в сила на настоящата директива.

отношение на условията за достъп и ползване, както и характера, предлагането и развитието на инфраструктурата, преди планът да бъде одобрен от управителя на инфраструктурата.

4. Държавите-членки гарантират, че при нормални условия на работа и в рамките на разумен срок, който не надхвърля срока на прилагане на съглашението по член 30, параграф 2, в счетоводния баланс на управителя на инфраструктура се наблюдава най-малко изравняване на салдото на приходите от таксите за ползването на инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното и частното финансиране, от една страна, включително, в съответните случаи, и авансовите плащания от държавата, и на инфраструктурните разходи, включително за обновяване и увеличаване на дългосрочните активи, от друга страна.

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

Член 9

Прозрачност при опрощаването на дългове

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

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

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

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

РАЗДЕЛ 4

Достъп до железопътната Инфраструктура и железопътните Услуги

Член 10

Условия за достъп до железопътната инфраструктура

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

2. На железопътните предприятия се предоставя право на достъп до железопътната инфраструктура във 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 същата държава-членка. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II.

3. По 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.

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

Член 11

Ограничаване на правото на достъп и на правото на 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 предмет на един или повече договори за обществени услуги, които са в съответствие с правото 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 на гари, разположени в същата държава-членка, освен когато упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги.

2. Регулаторният орган или органи по член 55 определят дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги ще бъде нарушено, въз основа на обективен икономически анализ и предварително определени критерии, по искане от някой от следните:

а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;

б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по настоящия член;

в) управителя на инфраструктура;

г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които предоставят обществените услуги, представят на съответния регулаторен орган или органи информацията, която по разумна преценка е необходима за вземането на решение. Регулаторният орган се запознава с представената информация, като се консултира с всички заинтересовани лица, ако е целесъобразно, и уведомява заинтересованите лица за своето мотивирано решение в рамките на предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от два месеца след получаване на цялата необходима информация.

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

а) съответния компетентен орган или компетентни органи;

б) управителя на инфраструктура;

в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги;

г) железопътното предприятие, което иска достъп.

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

5. Държавите-членки могат също така 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. въз основа на справедлива конкурсна процедура и при спазване на съответните принципи на правото на Съюза. Това ограничение може да продължи да се прилага в рамките на по-краткия от двата срока - първоначалния срок на договора или 15 години.

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

Член 12

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

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

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

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

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

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

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

Член 13

Условия за достъп до услуги

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

2. Операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин на железопътните предприятия услугите, посочени в точка 2 от приложение II.

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

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

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

4. Заявките на железопътни предприятия за достъп до обслужващото съоръжение и за предоставяне на услуги в такова съоръжение може да бъдат отхвърлени само при условие че съществуват жизнеспособни алтернативи, даващи им възможност да извършват съответните услуги за превоз на товари или пътници по същия маршрут или по алтернативни маршрути и при икономически приемливи условия. Това не поражда задължение за оператора на обслужващото съоръжение да инвестира в ресурси или съоръжения, за да удовлетвори всички заявки на железопътните предприятия.

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

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

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

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

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

9. Въз основа на опита на регулаторните органи и на операторите на обслужващи съоръжения, както и на дейността на работната група, посочена в член 57, параграф 1, Комисията може да приеме мерки за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при предоставяне на достъп до услугите, които се предоставят в обслужващите съоръжения по точки 2—4 от приложение II. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

РАЗДЕЛ 5

Трансграничнии Споразумения

Член 14

Общи принципи за трансграничните споразумения

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

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

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

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

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

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

(*) шест месеца след влизането в сила на настоящата директива.
(**) влизането в сила на настоящата директива.

РАЗДЕЛ 6

Задачи на комисията, свързани с Мониторинга

Член 15

Приложно поле на мониторинга на пазара

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

2. В този контекст Комисията привлича в своята работа представители на държавите-членки и на съответните сектори, включително и потребителите, така че те по-добре да могат да осъществяват мониторинг на развитието на железопътния сектор и развитието на пазара, да оценяват последиците от приетите мерки и да анализират въздействието на планираните от Комисията мерки.

3. Комисията осъществява мониторинг на използването на железопътните мрежи и на развитието на рамковите условия в железопътния сектор, по-специално на налагането на такси за ползването на инфраструктурата, на разпределянето на капацитета, на тенденциите в цените и качеството на железопътните транспортни услуги, железопътните транспортни услуги, обхванати от договори за обществени услуги, на лицензирането и на степента на хармонизация между държавите-членки.

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

а) развитието на вътрешния пазар на железопътни услуги;

б) рамковите условия, включително за обществените услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт;

в) състоянието на железопътната мрежа на Съюза;

г) използването на правата за достъп;

д) пречките пред постигане на по-ефективни железопътни услуги;

е) ограниченията на инфраструктурата;

ж) необходимостта от законодателство.

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

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

ГЛАВА III

ЛИЦЕНЗИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ

РАЗДЕЛ 1

Лицензиращ орган

Член 16

Лицензиращ орган

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

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

РАЗДЕЛ 2

Условия за Получаване на Лицензи

Член 17

Общи изисквания

1. Всяко железопътно предприятие има право да кандидатства за лиценз в държавата-членка, в която е установено.

2. Държавите-членки не издават лицензи и не продължават валидността на издадени такива, ако не са спазени изискванията на настоящата глава.

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

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

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

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

Член 18

Условия за получаване на лиценз

Преди началото на дейността му от всяко кандидатстващо за лиценз предприятие се изисква да може да докаже на лицензиращите органи на съответната държава-членка, че по всяко време е способно да изпълни изискванията за добра репутация, финансова стабилност, професионална компетентност, както и изискванията във връзка с покритието на гражданската отговорност, посочени в членове 19 - 22.

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

Член 19

Изисквания за добра репутация

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

а) не са били осъждани за тежки престъпления, включително за стопански престъпления;

б) не са били обявени в несъстоятелност;

в) не са били осъждани за тежки нарушения по специалното законодателство, прилагано в областта на транспорта;

г) не са били осъждани за сериозни или системни неизпълнения на задължения в областта на социалното или трудовото законодателство, включително задължения във връзка със законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд, а също и на задължения в областта на митническото законодателство — за предприятия, желаещи да извършват трансграничен превоз на товари, подлежащ на митнически режим.

Член 20

Изисквания за финансова стабилност

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

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

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

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

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

Член 21

Изисквания за професионална компетентност

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

Член 22

Изисквания във връзка с покритието на гражданската отговорност

Без да се засягат правилата на Съюза относно държавната помощ и в съответствие с членове 93, 107 и 108 от Договора, всяко железопътно предприятие задължително има достатъчно застрахователно покритие или разполага с гаранции при пазарни условия, за да покрие съобразно националното и международното право отговорността си в случай на произшествия, по-специално по отношение пътниците, багажа, товарите, пощата и трети лица.

РАЗДЕЛ 3

Валидност на Лиценза

Член 23

Териториална и времева валидност

1. Лицензът е валиден за цялата територия на Съюза.

2. Лицензът остава валиден, докогато железопътното предприятие изпълнява задълженията, предвидени в настоящата глава. Въпреки това, лицензиращият орган може да предвиди редовното му преразглеждане. В такъв случай преразглеждането се извършва най-малко веднъж на всеки пет години.

3. В лиценза може да бъдат включени специални разпоредби, уреждащи спирането на действието или отнемането на лиценза.

Член 24

Временен лиценз, спиране на действието и отнемане

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 25

Процедура по издаване на лицензи

1. Процедурите по издаване на лицензи се оповестява публично от съответната държава-членка, която известява за тях Комисията.

2 Лицензиращият орган взема решение по заявките в най-кратък срок, но не повече от три месеца след представяне на цялата съответна информация, и по-специално данните, посочени в на приложение III. Лицензиращият орган взема предвид цялата налична информация. Решението се съобщава незабавно на кандидатстващото за лиценз предприятие. При отказ се посочват основанията за него.

3. Държавите-членки осигуряват възможност за съдебен контрол на решенията на лицензиращия орган.

ГЛАВА IV

НАЛАГАНЕ НА ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЕН КАПАЦИТЕТ

РАЗДЕЛ 1

ОБщи Принципи

Член 26

Ефективно използване на инфраструктурния капацитет

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

Член 27

Референтен документ за железопътната мрежа

1. След като се консултира със заинтересованите лица, управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за железопътната мрежа, който може да се придобие срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. Референтният документ за железопътната мрежа следва да бъде публикуван най-малко на два официални езика на Съюза. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа се помества безплатно в електронен формат на интернет страницата на управителя на инфраструктура и е достъпно чрез обща интернет страница. Тази интернет страница се създава от управителите на инфраструктура в рамките на тяхното сътрудничество в съответствие с членове 37 и 40.

2. В референтния документ за железопътната мрежа се посочва характерът на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, като той съдържа информация относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информация относно условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения или се посочва интернет страница, на която такава информация се осигурява безплатно в електронен формат. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа е установено в приложение IV.

3. Референтният документ за железопътната мрежа се актуализира и изменя, когато е необходимо.

4. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува не по-малко от четири месеца преди изтичането на крайния срок за заявяване на инфраструктурен капацитет.

Член 28

Споразумения между железопътни предприятия и управители на инфраструктура

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

РАЗДЕЛ 2

Такси за Инфраструктурата и за услугите

Член 29

Установяване, определяне и събиране на таксите

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

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

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

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

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

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

(*) две години преди датата на влизане в сила на настоящата директива.

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

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

Член 30

Инфраструктурни разходи и счетоводни баланси

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

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

Държавите-членки гарантират, че съглашенията, които са в сила към … (*), се изменят, за да съответстват на настоящата директива към момента на подновяването си или най-късно до … (**).

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

4. Ако държава-членка реши да въведе стимулите по параграф 1 чрез регулаторни мерки, това се основава на анализ на постижимото намаление на разходите. Това не засяга правомощията на регулаторния орган да преразгледа таксите, посочени в член 56.

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

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

Управителят на инфраструктура осигурява съответствие между с клаузите на съглашението и бизнес плана.

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

8. Управителите на инфраструктура установяват метод за разпределяне на разходите. Държавите-членки могат да изискват предварително одобряване на този метод. Той се актуализира периодично въз основа на най-добрата международна практика.

Член 31

Принципи на налагане на такси

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

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

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

Преди … (***) Комисията приема мерки за определяне на методологията за изчисляване на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

Управителят на инфраструктура може да реши постепенно да се адаптира към тази методология в рамките на срок, изтичащ най-късно пет години след … (***).

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

(*) на влизане в сила на настоящата директива.

(**) три години след датата на влизане в сила на настоящата директива.

(***) 36 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

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

Въз основа на опита, придобит от управителите на инфраструктура, железопътните предприятия, регулаторните органи и компетентните органи, и като се отчитат различните схеми за разграничение на шума, Комисията може да приеме мерки за изпълнение за определяне на подробните правила, които трябва да се спазват при прилагането на таксите за шума, включително продължителността на прилагане на таксите, и позволяващи при разграничаването на таксите, когато е целесъобразно, да се отчита чувствителността на засегнатия район, по-конкретно по отношение на броя на засегнатото население, и влаковата композиция, която влияе върху нивата на шумовите емисии. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 32

Изключения от принципите на налагане на такси

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 наложи надценки въз основа на ефикасни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентоспособност по-специално на международните железопътни услуги. Системата за налагане на такси отчита увеличенията на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

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

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

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

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

Списъкът на пазарните сегменти се публикува в референтния документ за железопътната мрежа и се преразглежда най-малко веднъж на всеки пет години.

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

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

4. Таксите за инфраструктура могат да се разграничат, за да се насърчи оборудването на влаковете с Европейската система за управление на влаковете (ETCS) съответстваща на версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията [1] и последващите версии.

След извършване на оценка на въздействието Комисията може да приеме мерки за определяне на подробните правила, които трябва да се спазват при прилагането на разграничаване на таксата за ползване на инфраструктурата, включително продължителността на прилагане. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

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

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

Член 33

Отстъпки

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

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

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

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

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

Член 34

Схеми за компенсиране на неизплатени разходи за въздействия върху околната среда, произшествия и инфраструктура

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

2. В случаите, когато дадено железопътно предприятие, получаващо компенсация, се ползва от изключителни права, компенсацията се придружава от сравними ползи за потребителите.

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

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

Член 35

Експлоатационна схема

1. Схемите за налагане на такси за ползването на инфраструктурата насърчават железопътните предприятия и управителите на инфраструктура да минимизират прекъсванията на движението и да подобрят експлоатацията на мрежата чрез експлоатационна схема. Тя може да включва санкции за прекъсване на движението по мрежата, компенсации за предприятия, които са пострадали от прекъсването и премии за възнаграждение при по-добра от планираната експлоатация.

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

2. Основните принципи на експлоатационна схема, изброени в точка 2 от приложение VI, се прилагат за цялата мрежа.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 60 във връзка с изменения на точка 2, буква в) от приложение VI. По този начин точка 2, буква в) на приложение VI може да бъде изменена с оглед на развитието на железопътния пазар и на опита, придобит от регулаторните органи, посочени в член 55, управителите на инфраструктура и железопътните предприятия. С тези изменения категориите закъснения се адаптират към най-добрите практики, изготвени от отрасъла.

Член 36

Такси за резервации

Управителите на инфраструктура могат да налагат подходяща такса за капацитет, който е предоставен, но не е използван. Таксите осигуряват стимули за ефикасно използване на капацитета. Заплащането на тези такси се извършва от заявителя или от железопътното предприятие, определено в съответствие с член 41, параграф 1.

Управителят на инфраструктура винаги трябва да е в състояние да информира всяко заинтересовано лице за инфраструктурния капацитет, който вече е предоставен на железопътните предприятия потребители.

Член 37

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

1. Държавите-членки осигуряват сътрудничество между управителите на инфраструктура, даващо възможност за прилагането на ефикасни схеми за налагане на такси и сдружаването им за координиране на таксите или за налагане на такси за извършването на влакови услуги, които преминават през повече от една инфраструктурна мрежа от железопътната система на територията на Съюза.Управителите на инфраструктура се стремят, по-специално, да гарантират оптимална конкурентоспособност на международните железопътни услуги и да осигурят ефикасното използване на железопътните мрежи. За тази цел те установяват подходящи процедури при спазване на правилата, установени в настоящата директива.

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

РАЗДЕЛ 3

Разпределяне на Инфраструктурния капацитет

Член 38

Права във връзка с капацитета

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

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

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

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

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

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

4. Когато даден заявител възнамерява да заяви инфраструктурен капацитет с оглед извършване на международна услуга за превоз на пътници, той уведомява за това съответните управители на инфраструктура и регулаторните 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 какво е възможното икономическо въздействие върху вече съществуващите договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че за това е уведомен всеки компетентен орган, който е възложил услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определени в договор за обществени услуги, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничава достъпа съгласно член 11, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази международна услуга за превоз на пътници.

Член 39

Разпределяне на капацитета

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

2. Управителите на инфраструктура спазват търговската поверителност на предоставената им информация.

Член 40

Сътрудничество при разпределянето на инфраструктурен капацитет на повече от една мрежа

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

Държавите-членки гарантират, че представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения за разпределението влияят на други управители на инфраструктура, се сдружават с цел да съгласуват разпределянето или да разпределят целия инфраструктурен капацитет на международно равнище, без да се засягат специалните правила, съдържащи се в правото на Съюза за мрежите, ориентирани към железопътни превози на товари. Към това могат да бъдат приобщени подходящи представители на управители на инфраструктура от трети държави.

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

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

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

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

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

Член 41

Заявители

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

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

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

Член 42

Рамкови споразумения

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

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

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

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

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

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

(*) 36 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

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

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

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

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

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

Член 43

График за процеса на разпределяне

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

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

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

Член 44

Заявки

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

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

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

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

Член 45

Изготвяне на разписание

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

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

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

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

([1]) ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

Член 46

Процес на координиране

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

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

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

а) влаковите маршрути, заявени от всички други заявители по същите маршрути,

б) влаковите маршрути, разпределени временно на всички други заявители по същите маршрути,

в) алтернативните влакови маршрути, предложени по съответните маршрути в съответствие с параграф 2,

г) всички подробности относно критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.

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

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

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

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

Член 47

Претоварена инфраструктура

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

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

3. Когато не са наложени такси в съответствие с член 31, параграф 6 или не е бил постигнат задоволителен резултат от налагането им и инфраструктурата е обявена за претоварена, при разпределянето на инфраструктурния капацитет управителят на инфраструктурата може допълнително да приложи критерии за приоритетност.

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

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

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

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

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

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

Член 48

Извънредни (ad hoc) заявки

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

2. При необходимост управителите на инфраструктура правят оценка на необходимостта от резервен капацитет, който да се запази в рамките на окончателно изготвеното работно разписание, за да имат възможност да реагират бързо на предвидими извънредни (*ad hoc*) заявки за капацитет. Това се прилага и в случаите на претоварена инфраструктура.

Член 49

Специализирана инфраструктура

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

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

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

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

Член 50

Анализ на капацитета

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

2. Предмет на анализа на капацитета са инфраструктурата, процедурите на експлоатация, характерът на различните извършвани услуги и ефектът на всички тези фактори върху инфраструктурния капацитет. Разглежданите мерки включват премаршрутизиране на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта и подобрения на инфраструктурата.

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

Член 51

План за увеличаване на капацитета

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

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

Той определя:

а) причините за претоварването;

б) вероятното бъдещо развитие на трафика;

в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;

г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително вероятните промени на таксите за достъп.

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

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

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

а) той не изготви план за увеличаване на капацитета; или

б) той не отбелязва напредък по действията, набелязани в плана за увеличаване на капацитета.

Въпреки това, с одобрението на регулаторния орган по член 55, управителят на инфраструктура може да продължи да налага тези такси, ако:

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

б) съществуващите възможности не са икономически или финансово приложими.

Член 52

Използване на влаковите маршрути

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

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

Член 53

Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка

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

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

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

Член 54

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

1. В случай на прекъсване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение. За тази цел той изготвя план за действие в непредвидени ситуации, в който са посочени различните органи, които следва да бъдат уведомени в случай на тежки 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 отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтиране на системата.

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

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

РАЗДЕЛ 4

Регулаторен орган

Член 55

Регулаторен орган

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

2. Държавите-членки могат да създават регулаторни органи, компетентни за няколко регулирани сектора, ако тези единни регулаторни органи отговарят на изискванията за независимост, посочени в параграф 1. Регулаторният орган за железопътния сектор може също така да бъде организационно обединен с националния орган по конкуренция, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 г. относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове 101 и 102 от Договора ([1]), органа по безопасността, създаден с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността ([2]), или лицензиращия орган, посочен в глава III от настоящата директива, в случай че този съвместен орган отговаря на изискванията за независимост, установени в параграф 1.

3. Държавите-членки правят необходимото набирането на персонала и управлението на регулаторния орган да се извършват по начин, който да гарантира неговата независимост. Те по-специално създават възможност лицата, които отговарят за решенията, вземани от регулаторния орган в съответствие с член 56, като членовете на неговия изпълнителен орган, когато е приложимо, действат независимо от пазарни интереси, свързани с железопътния сектор, и следователно нямат интереси или делови отношения с което и да е от регулираните предприятия или образувания, и при изпълнение на функциите на регулаторния орган не искат и не приемат указания от правителства или друго публично или частно образувание.

Лицата, които отговарят за решенията, вземани от регулаторния орган в съответствие с член 56, притежават пълни правомощия по отношение на наемането и управлението на персонала на регулаторния орган.

([1]) ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1. Бел.ред. Заглавието на Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета е променено, за да се съобрази преномерирането на членовете на Договора за създаване на Европейската общност в съответствие с член 5 от Договора за Лисабон; първоначалното препратка е към членове 81 и 82 от Договора.

([2]) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 29.

Член 56

Функции на регулаторния орган

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

а) референтния документ за железопътната мрежа, в предварителния и окончателния му вариант;

б) установените в него критерии;

в) процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;

г) схемата за налагане на такси;

д) равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;

е) правилата за достъп в съответствие с членове 10, 11, 12 и 13;

ж) достъпа и налагането на такси за услугите в съответствие с член 13.

2. Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието за мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги и по-специално да упражнява контрол върху посоченото в параграф 1, букви а) - ж) по своя собствена инициатива и с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.

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

4. Регулаторният орган разполага с необходимия организационен капацитет за изпълняване на своите функции.

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

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

Исканата информация му се предоставя без ненужно забавяне. Регулаторният орган трябва да е в състояние да осигурява изпълнението на такива искания посредством подходящи санкции, включително глоби. Информацията, която трябва да бъде предоставяна на регулаторния орган, включва всички данни, които се изискват от регулаторния орган в рамките на неговата функция по разглеждане на жалби и неговата функция по мониторинг на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги в съответствие с параграф 2. Това включва данни, които са необходими за целите на статистиката и наблюдението на пазара.

7. От регулаторния орган се изисква да взема решение по всички жалби и да предприема действия за поправяне на положението в срок до два месеца след получаване на цялата информация. Без да се засягат правомощията на националните орани по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите за железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а) - ж).

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

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

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

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

10. Регулаторният орган разполага с правомощия по провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6. В това отношение регулаторният орган има правомощия да изисква

всякаква информация от значение. По-специално регулаторният орган има правомощията да изисква от управителя на инфраструктурата, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2 и член 13, да предоставят цялата или част от счетоводната информация, посочена в приложение VIII, която да е толкова подробна, колкото е необходимо и пропорционално.

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

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

Член 57

Сътрудничество между регулаторните органи

1. Регулаторните органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения и си сътрудничат по други начини с цел координиране на процеса на вземане на решения в целия Съюз. За тази цел те участват и работят заедно в работна група, която се събира на редовни интервали от време. С цел да се осигури активното сътрудничество между съответните регулаторни органи Комисията ги подкрепя в тази им дейност.

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

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

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

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

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

7. Регулаторните органи разработват общи принципи и практики за вземане на решенията, за които разполагат с правомощия съгласно настоящата директива. Въз основа на опита на регулаторните органи и на дейностите на работната група, по параграф 1 и ако е необходимо с цел осигуряване на ефикасно сътрудничество на регулаторните органи, Комисията може да приеме мерки за определяне на тези общи принципи и практики. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.

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

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 58

Правила относно възлагането на обществени поръчки

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

Член 59

Дерогации

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

а) не са длъжни да прилагат изискването да прехвърлят на независима организация съществените функции за гарантирането на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, съгласно предвиденото в член 7, параграф 1, първа

([1]) ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1.

алинея, доколкото посоченият член задължава държавите-членки да създадат независими организации, изпълняващи задачите, посочени в член 7, параграф 2;

б) не са длъжни да прилагат изискванията, предвидени в член 27, член 29, параграф 2, членове 38, 39 и 42, член 46, параграфи 4 и 6, член 47, член 49, параграф 3, както и членове 50 - 53, 55 и 56, при условие че при писмено искане от железопътно предприятие решенията за разпределяне на инфраструктурен капацитет или за налагане на такси подлежат на обжалване пред независим орган, който взема решение в срок от два месеца от представяне на цялата необходима информация и чието решение подлежи на съдебен контрол.

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

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

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

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

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

Член 60

Упражняване на делегирането

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

2. Делегирането на правомощия, посочено в член 20, член 35, параграф 3, член 43, параграф 2 и член 56, параграф 11 се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от … (*). Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 20, член 35, параграф 3, член 43, параграф 2 и член 56, параграф 11може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

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

5. Делегиран акт, приет съгласно член 20, член 35, параграф 3, член 43, параграф 2 и член 56, параграф 11, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 61

Мерки за прилагане

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

(*) на влизане в сила на настоящата директива.

Член 62

Процедури на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение.

Член 63

Доклад

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

В доклада се съдържа оценка на тенденциите 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 прилагането на Регламент (ЕО) № 1370/2007 и съществените различия между държавите-членки (гъстота на мрежите, брой на пътниците, средна дължина на пътуванията). В доклада си Комисията следва, когато е уместно, да предложи допълнителни законодателни мерки за улесняване на отварянето на пазара и да направи оценка на въздействието на тези мерки.

Член 64

Транспониране

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

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

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

Член 55, параграф 1 се прилага от … (**).

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

Член 65

Отмяна

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

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

Член 66

Влизане в сила

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

Член 67

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в…

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
…	…

(*) 36 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

(**) 60 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

(***) на влизане в сила на настоящата директива.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СПИСЪК НА ЕЛЕМЕНТИТЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

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

— наземна област;

— железопътна линия и леглото ѝ, по-специално диги, изкопи, дренажни канали и ровове, зидани ровове, земни траншеи, облицовъчни стени, насаждения за защита на страничните склонове и др.; пътнически и товарни перони, включително пътнически гари и товарни терминали; релсови пътища и пешеходни пътеки; оградни стени, плетове, ограждения; пожарозащитни шини; апаратура за нагрети 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 и конструкции за защита от лавини, падащи камъни и др.;

— прелези на едно ниво с релсите, включително устройства за осигуряване на безопасността на шосейния трафик;

— горно строене на релсовия път и по-специално: релси, жлебови релси и контрарелси; траверси и напречници, малки фитинги за постоянен път, 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 по 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 електроенергия за влаковия транспорт: подстанции, захранващи кабели между подстанциите и контактните линии, контактни мрежи и подпори; трета релса с подпори;

— сгради, използвани от инфраструктурния отдел, включително част от съоръженията за събирането на транспортните такси.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

УСЛУГИ, ПРЕДОСТАВЯНИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

(съгласно член 13)

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

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

   б) право на ползване на предоставения капацитет;

   в) използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;

   г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;

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

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

2. Следва да се осигурява достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

   а) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация и място за билетно обслужване;

   б) товарни терминали;

   в) разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;

   д) странични коловози за гариране;

   е) съоръжения за поддръжка, с изключение на тежка поддръжка, предоставяна в съоръжения за поддръжка, предназначени изключително за определени видове подвижен състав и други технически съоръжения, включително съоръжения за почистване и измиване;

   ж) морски и вътрешни пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;

   з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ

   и) съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно.

3. Допълнителните услуги могат да включват:

   а) задвижваща електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване;

   б) предварително затопляне на пътнически влакове;

   в) 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;

   г) билетно обслужване на пътническите гари;

   д) услуги за тежка поддръжка, предоставяни в съоръжения за поддръжка, предназначени изключително за определени видове подвижен състав.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ФИНАНСОВА СТАБИЛНОСТ

(съгласно член 20)

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

а) налични средства, включително баланси по банкови сметки, договорени овърдрафти по сметки и кредити;

б) финансови средства и активи, които могат да бъдат събрани във връзка с обезпечения;

в) оборотен капитал;

г) присъщи разходи, включително разходи по плащания за превозни средства, недвижима собственост, сгради, инсталации и подвижен състав;

д) такси върху активите на предприятието;

е) данъци и вноски за социално осигуряване.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СЪДЪРЖАНИЕ НА РЕФЕРЕНТНИЯ ДОКУМЕНТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА

(съгласно член 27)

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

1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и условията за достъп до нея. Информацията в този раздел се привежда в съответствие на годишна база с регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно член 35 от Директива 2008/57/ЕО, или препраща към тези регистри.

2. Раздел за принципите на налагане на таксите и тарифите. Тук се съдържат съответните подробности за схемата за налагане на такси, както и достатъчно информация за таксите, а също и друга относима информация за достъпа, приложим спрямо изброените в приложение II услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката, правилата и, когато е приложимо, стойностите, използвани за прилагането на членове 31- 36, за разходите и таксите. Тук се съдържа също и информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години, ако такава е налична.

3. Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук се посочват основните характеристики на инфраструктурния капацитет, който е на разположение на железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително възможни изисквания за капацитет за поддръжката. В него са определени и процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат конкретните критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:

   а) процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;

   б) изискванията по отношение на заявителите;

   в) графика на процесите на подаване на заявки и разпределяне и процедурите, които трябва да се спазват при изискване на информация за изготвяне на разписанието и на процедурите за изготвяне на разписание на планирани и непредвидени работи по поддръжката;

   г) принципите, уреждащи процеса на координиране и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес;

   д) процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват при претоварена инфраструктура;

   е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;

   ж) условия за отчитане на предходни равнища на използване на капацитета при определяне на приоритетите за процеса на разпределяне.

   В него се описват подробно мерките, предприети с цел подходящо третиране на услугите за превоз на товари, международните услуги и заявките, предмет на извънредна (ad hoc) процедура. Той съдържа образец на заявки за капацитет. Управителят на инфраструктура публикува и подробна информация за процедурите по предоставяне на международни влакови маршрути.

4. Раздел с информация относно прилагането на посочения в член 25 от настоящата директива лиценз и на сертификата за безопасност, издаден в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, или посочване на интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

5. Раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със експлоатационната схема, посочена в член 35.

6. Раздел с информация относно достъпа до обслужващите съоръжения, посочени в приложение II, и относно таксите във връзка с това. Операторите на обслужващи съоръжения, които не са контролирани от управителя на инфраструктура, предоставят информация за таксите за получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги, и за техническите условия на достъп, която се помества в референтния документ на железопътната мрежа, или посочват интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

7. Образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управители на инфраструктура и заявители в съответствие с член 42.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ОСНОВНИ ПРИНЦИПИ И ПАРАМЕТРИ НА СЪГЛАШЕНИЯТА МЕЖДУ КОМПЕТЕНТНИТЕ ОРГАНИ И УПРАВИТЕЛИТЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА

(съгласно член 30)

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

1. обхвата на съглашението по отношение на инфраструктурата и обслужващите съоръжения, структуриран съгласно приложение II. Тук се включват всички елементи на управлението на инфраструктурата, включително поддръжката и подновяването на вече експлоатирана инфраструктура;

2. структурата на плащанията или средствата, разпределени за изброените в приложение II инфраструктурни услуги за поддръжка и за преодоляване на забавяния в дейностите по поддръжката;

3. ориентирани към потребителя целеви нива на експлоатация, представени чрез показатели и критерии за качество, обхващащи елементи като:

   а) експлоатационни характеристики на влаковете, например по отношение на скоростта на линията и надеждността и удовлетворението на клиента,

   б) капацитет на мрежата,

   в) управление на активите,

   г) обем на дейността,

   д) нива на безопасност и

   е) опазване на околната среда;

4. степен на възможно забавяне на дейности по поддръжката, активи, които ще бъдат постепенно изведени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансовите потоци;

5. стимулите съгласно член 30, параграф 1, с изключение на онези стимули, въведени чрез регулаторни мерки в съответствие с член 30, параграф 3;

6. минимални задължения за докладване на управителя на инфраструктура, в частност съдържанието и честотата на докладване, включително публикуваната ежегодно информация,

7. уговорения срок на съглашението, който е съобразен със и съответства на продължителността на бизнес плана, договора за концесия или лицензa на управителя на инфраструктура, когато е приложимо, както и на тарифните рамки и правила, установени от държавата,

8. правила за справяне със значителни прекъсвания на движението и извънредни ситуации, включително планове за действие в непредвидени ситуации и предварително прекратяване на съглашението, а също и информиране на потребителите,

9. корективни мерки, в случай че някоя от страните нарушава договорните си задължения или при извънредни обстоятелства, засягащи наличността на публично финансиране; това включва условията и процедурите за предоговаряне и предсрочно прекратяване.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

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

(съгласно член 32, параграф 1 и член 35)

1. Двойките, които трябва да бъдат разгледани от управителите на инфраструктура при определянето на списъка на пазарните сегменти с оглед на въвеждането на надценки в системата на налагане на такси в съответствие с член 32, параграф 1, включват най-малко следното:

   а) съотношение на услугите за превоз на пътници спрямо услугите за превоз на товари;

   б) съотношение на железопътния превоз на опасни товари спрямо железопътния превоз на други товари;

   в) съотношение на вътрешните услуги спрямо международните услуги;

   г) съотношение на комбинирания превоз спрямо директния превоз;

   д) съотношение на градските или регионалните услуги за превоз на пътници спрямо междуградските услуги за превоз на пътници;

   е) съотношение на блока влакове спрямо влаковете, композирани от отделни вагони;

   ж) съотношение на редовните влакови услуги спрямо извънредните влакови услуги.

2. Експлоатационната схема, посочена в член 35, се основава на следните основни принципи:

   а) за да бъде постигнато договореното ниво на експлоатация и да не бъде застрашена икономическата приложимост на услугата, управителят на инфраструктура договаря с заявителите основните параметри на експлоатационната схема, по-специално паричната стойност на закъсненията, тавана на плащанията, дължими съгласно експлоатационната схема, по отношение както на отделните влакови пътувания, така и на всички влакови пътувания на дадено железопътно предприятие за даден период от време;

   б) управителят на инфраструктура съобщава на железопътните предприятия работното разписание, въз основа на което ще бъдат изчислявани закъсненията, най-малко пет дни преди влаковото пътуване. Управителят на инфраструктура може да приложи по-кратък срок на предизвестие при непреодолима сила или късни промени в работното разписание;

   в) всички закъснения се отнасят към един от следните класове или подкласове:

      1. Управление на експлоатацията/планирането от страна на управителя на инфраструктура

      1.1. Съставяне на разписание

      1.2. Композиране на влакове

      1.3. Грешки в експлоатационните процедури

      1.4. Неправилно прилагане на правилата за приоритет

      1.5. Персонал

      1.6. Други причини

      2. Инфраструктурни съоръжения на управителя на инфраструктура

      2.1. Инсталации за сигнализация

      2.2. Инсталации за сигнализация на железопътни прелези

      2.3. Инсталации за телекомуникация

      2.4. Оборудване за електрическо захранване

      2.5. Железен път

2.6. Съоръжения

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 на скоростта вследствие на неизправност на железния път

3.4. Други причини

4. Проблеми, дължащи се на други управители на инфраструктура

4.1. Проблеми, дължащи се на предишния управител на инфраструктура

4.2. Проблеми, дължащи се на следващия управител на инфраструктура

5. Проблеми от търговско естество, дължащи се на железопътното предприятие

5.1. Превишаване на времето за престой

5.2. Заявка на железопътното предприятие

5.3. Операции по натоварване

5.4. Нередности при натоварването

5.5. Търговска подготовка на влака

5.6. Персонал

5.7. Други причини

6. Подвижен състав на железопътното предприятие

6.1. Планиране и промяна на разписанието

6.2. Композиране на влакове от железопътното предприятие

6.3. Проблеми, свързани с пътнически вагони (превоз на пътници)

6.4. Проблеми, свързани с товарни вагони (превоз на товари)

6.5. Проблеми, свързани с мотриси, локомотиви и автомотриси

6.6. Персонал

6.7. Други причини

7. Проблеми, дължащи се на други железопътни предприятия

7.1. Проблеми, дължащи се на следващото железопътно предприятие

7.2. Проблеми, дължащи се на предишното железопътно предприятие

8. Външни проблеми, които не се дължат нито на управител на инфраструктура, нито на железопътно предприятие

8.1. Стачка

8.2. Административни формалности

8.3. Външно влияние

8.4. Влияние на метеорологичните условия и естествени причини

8.5. Закъснение вследствие на външни причини в следващата мрежа

8.6. Други причини

9. Вторични проблеми, които не се дължат нито на управител на инфраструктура, нито на железопътно предприятие

9.1. Опасни произшествия, инциденти и рискове

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

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

9.4. Маневриране

9.5. Връзка

9.6. Необходимо е допълнително проучване;

г) по възможност закъсненията се отнасят към една организация, като се отчитат както отговорността за причиняване на прекъсването на движението, така и способността за възстановяване на нормалните условия на движение;

д) при изчисляване на плащанията се отчита средното закъснение на влаковите услуги, по отношение на които важат сходни изисквания за точност;

е) управителят на инфраструктура информира възможно най-бързо железопътното предприятие относно изчислението на плащанията, дължими съгласно експлоатационната схема. Това изчисление обхваща всички влакови пътувания, имащи закъснение, в рамките на най-много месец;

ж) без да се засягат съществуващите процедури за обжалване и разпоредбите на член 56, се осигурява система за разрешаване на спорове във връзка със експлоатационната схема с цел бързо уреждане на тези въпроси. Тази система за разрешаване на спорове е безпристрастна по отношение на участващите страни. В случай че се прилага тази система, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни;

з) въз основа на основните договорени параметри на експлоатационната схема управителят на инфраструктура публикува веднъж годишно средногодишното ниво на експлоатация, постигнато от железопътните предприятия.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ГРАФИК ЗА ПРОЦЕСА НА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ

(съгласно член 43)

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

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, в зависимост от необходимостта. Управителите на инфраструктура могат да се договорят за различни дати и в този случай те уведомяват Комисията, ако има опасност да бъде засегнат международният превоз.

3. Крайната дата за приемане на заявки за капацитет, които да бъдат включени 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 участващи управители на инфраструктура осигуряват установяването на предварителните международни влакови маршрути. Управителите на инфраструктура следва да гарантират, доколкото е възможно, придържането към тях по време на следващите процеси.

5. Управителят на инфраструктура изготвя предварителното работно разписание не по-късно от четири месеца след крайния срок за представяне на предложения от заявителите.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

СЧЕТОВОДНА ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО СЕ ПРЕДОСТАВЯ ПРИ ПОИСКВАНЕ ОТ РЕГУЛАТОРНИЯ ОРГАН

(съгласно член 56, параграф 10)

1. Разделно водене на счетоводството

   а) отделни отчети за приходите и разходите и баланси за дейностите по превоз на товари, превоз на пътници и по управление на инфраструктура;

   б) изчерпателна информация относно отделните източници и употребата на публичните средства и други форми на компенсация, включително подробен преглед на оперативните парични потоци, за да се установи по какъв начин са били използвани тези публични средства и други форми на компенсация;

   в) разходни и приходни категории, които дават възможност да се установи дали е имало кръстосано субсидиране между различните дейности, в съответствие с изискванията на регулаторния орган;

   д) методиката, използвана за разпределяне на разходите между различните дейности;

   е) ако регулираното дружество е част от групова структура, цялата информация за вътрешнофирмените плащания.

2. Мониторинг на таксите за достъп до железен път

   а) различни категории разходи, които по-специално предоставят достатъчно информация за пределните/преките разходи на различните услуги или групи от услуги, за да бъде възможен мониторингът на таксите за ползване на инфраструктура;

   б) достатъчно информация, позволяваща мониторинг на отделните такси, заплащани за услугите (или групите от услуги); ако се изисква от регулаторния орган, тук могат да се включат и данни за обема на отделните услуги, за цените на отделните услуги и за общите приходи, платени от вътрешни и външни клиенти за отделните услуги;

   в) разходите и приходите за отделните услуги (или групи от услуги), като се използва съответната методика на разходите съгласно изискванията на регулаторния орган, с цел разкриване на съществуващо антиконкурентно ценообразуване (кръстосано субсидиране, твърде агресивни или прекомерно високи цени).

3. Данни за финансовите резултати

   а) отчет за финансовите резултати;

   б) обобщен отчет на разходите;

   в) отчет на разходите за поддръжка;

   г) отчет на оперативните разходи;

   д) отчет на приходите;

   е) придружителни бележки за допълване или разясняване на отчетите.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

Част А

ОТМЕНЕНИТЕ ДИРЕКТИВИ И СПИСЪК НА ТЕХНИТЕ ПОСЛЕДВАЩИ ИЗМЕНЕНИЯ

(посочени в член 65)

Директива 91/440/ЕИО на Съвета (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25)	
Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1)	
Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164)	
Директива 2006/103/ЕО на Съвета (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 65)

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

ПРИЛОЖЕНИЕ X

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 91/440/ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
Член 2, параграф 1	Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1, първа алинея	Член 1, параграф 1
		Член 1, параграф 2	Член 1, параграф 2
Член 2, параграф 2			Член 2, параграф 1
	Член 1, параграф 2		Член 2, параграф 2
		Член 1, параграф 3	Член 2, параграф 3
			Член 2, параграф 4 - 9
Член 2, параграф 4			Член 2, параграф 10
Член 3			Член 3, точки 1—8
			Член 3, точки 9—11
	Член 2, букви б) и в)		Член 3, точки 12 и 13
			Член 3, точки 14 и 15
		Член 2	Член 3, точки 16—26
Член 4			Член 4
Член 5			Член 5
Член 6, параграфи 1 и 2			Член 6, параграфи 1 и 2
Член 9, параграф 4			Член 6, параграф 3
Член 6, параграф 1, втора алинея			Член 6, параграф 4
Член 6, параграф 3 и приложение II			Член 7, параграф 1
		Член 4, параграф 2 и член 14, параграф 2	Член 7, параграф 2
Член 7, параграфи 1, 3 и 4			Член 8, параграфи 1, 2 и 3
		Член 6, параграф 1	Член 8, параграф 4
Член 9, параграфи 1 и 2			Член 9, параграфи 1 и 2
Член 10, параграфи 3 и 3а			Член 10, параграфи 1 и 2
Член 10, параграф 3б			Член 11, параграфи 1, 2 и 3
			Член 11, параграф 4
Член 10, параграфи 3в и 3д			Член 11, параграфи 5 и 6
Член 10, параграф 3е			Член 12, параграфи 1-4
			Член 12, параграф 5
		Член 5	Член 13
			Член 14

Директива 91/440/ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
Член 10б			Член 15
	Член 3		Член 16
	Член 4, параграфи 1—4		Член 17, параграфи 1 - 4
	Член 5		Член 18
	Член 6		Член 19
	Член 7, параграф 1		Член 20, параграф 1
	Приложение, раздел I, точка 1		Член 20, параграф 2
			Член 20, параграф 3
	Член 8		Член 21
	Член 9		Член 22
	Член 4, параграф 5		Член 23, параграф 1
	Член 10		Член 23, параграфи 2 и 3
	Член 11		Член 24
	Член 15		Член 25
		Член 1, параграф 1, втора алинея	Член 26
		Член 3	Член 27
Член 10, параграф 5			Член 28
		Член 4, параграфи 1, 3, 4, 5 и 6	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 37
		Член 13	Член 38
		Член 14, параграфи 1 и 3	Член 39
		Член 15	Член 40
		Член 16	Член 41
		Член 17	Член 42
		Член 18	Член 43
		Член 19	Член 44
		Член 20, параграфи 1, 2 и 3	Член 45, параграфи 1, 2 и 3
			Член 45, параграф 4

Директива 91/440/ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
		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 14a		Член 33, параграфи 1, 2 и 3	Член 59
			Член 60
		Член 34, параграф 2	Член 61
Член 11a		Член 35, параграфи 1, 2 и 3	Член 62
Член 10, параграф 9			Член 63
		Член 38	Член 64
			Член 65
	Член 17	Член 39	Член 66
Член 16	Член 18	Член 40	Член 67
			Приложение I
		Приложение II	Приложение II
	Приложение		Приложение III
		Приложение I	Приложение IV
			Приложение V
			Приложение VI
		Приложение III	ПриложениеVII
			Приложение VIII

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 21 септември 2010 г. Комисията представи на Съвета предложението си за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст) ([1]).

На 16 ноември 2011 г. Европейският парламент прие становището си на първо четене ([2]).

На 12 декември 2011 г. Съветът постигна политическо споразумение по проекта за директива. След редакцията на юрист-лингвистите Съветът прие своята позиция на първо четене на 8 март 2012 г. в съответствие с обикновената законодателна процедура, изложена в член 294 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

В хода на работата си Съветът взе предвид становищата на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите.

II. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

1. Общи бележки

Предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст) има за цел да преработи първия железопътен пакет, за да се опрости, изясни и модернизира нормативната уредба на европейския железопътен сектор, като същевременно се постигне напредък по стратегия „Европа 2020“. Целта на инициативата за преработване е да се постигне правно опростяване чрез консолидиране и изясняване на законодателството относно достъпа до пазара на железопътни услуги. Освен това намерението е да се актуализира законодателството, като се премахнат остарелите разпоредби и се въведат нови разпоредби, които да отговарят по-адекватно на сегашното функциониране на пазара на железопътни услуги.

Представеното от Комисията преработено предложение обхваща главно:

— финансирането и таксуването за железопътните инфраструктури;

— условията за достъп и конкуренцията на пазара на железопътни услуги;

— регулаторния надзор на пазара на железопътни услуги.

Въпреки че Съветът е съгласен с Комисията относно целта на предложението, подходът на Съвета предполага няколко изменения на първоначалното предложение. Редица от предлаганите разпоредби не са приемливи, защото се смята, че имат прекалено големи последици, по-специално за условията за достъп на железопътните предприятия до обслужващи съоръжения, за принципите на таксуване на ползването на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, както и за функциите на регулаторния орган. Други са преработени с оглед да се опростят и пояснят трите съществуващи директиви.

Като резултат от този подход позицията на Съвета на първо четене изменя до известна степен първоначалното предложение на Комисията, като преформулира текста и заличава няколко разпоредби от него. Това означава, че въведените в становището на Европейския парламент на първо четене изменения, свързани със заличените разпоредби, не могат да бъдат приети от Съвета.

([1]) Док. 13789/10.
([2]) TA/2011/503/P7

2. **Основни въпроси**

i) Условия за достъп на железопътните предприятия до обслужващи съоръжения и до услугите, предоставяни в тези съоръжения (член 13 и приложение III)

За да се осигури действителен пазарен достъп на новите железопътни предприятия и по този начин да се увеличи конкуренцията в железопътния сектор, Комисията предлага да се въведат изисквания за независимост, а именно за юридическа и организационна независимост и независимост при вземането на решения, за управление на обслужващи съоръжения и за предоставяне на железопътен превоз, с цел да се премахне конфликтът на интереси между, от една страна, предоставящите железопътни услуги или собствениците на обслужващи съоръжения и, от друга страна, съществуващите железопътни предприятия.

Съветът счита, че е необходимо предложението на Комисията да бъде изменено в това отношение, за да се замени позоваването на „юридическа независимост“ с изискването за независимост „в правно и организационно отношение, както и във връзка с вземането на решения“. По-специално Съветът въвежда разграничение между обслужващите съоръжения от съществено значение (при които е необходимо да се гарантира по-голяма конкуренция), от една страна, и останалите обслужващи съоръжения, от друга страна. За последните Съветът предвижда единствено разделно водене на счетоводството; за обслужващите съоръжения от съществено значение, достъпът до които е необходимо да се подобри, Съветът въвежда изискването за независимост в организационно отношение, както и във връзка с вземането на решения.

Наред с това Съветът добавя, че тази независимост не налага създаването на отделен орган или компания за обслужващите съоръжения и може да бъде постигната чрез организиране на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие.

Освен това в първоначалния си текст Комисията предлага да се въведат разпоредби от типа „use-it or lease-it“ (задължение за провеждане на търг за определяне на нов оператор на съоръжението) за стопанисване на обслужващите железопътния превоз съоръжения. Ако обслужващо съоръжение не е използвано през определен период от време, неговият собственик трябва да го предостави (чрез даване под наем или на лизинг) на друга заинтересована страна. Предлаганата мярка има за цел да се увеличи броят на наличните съоръжения на пазара, като се избегнат проблеми, свързани с изкуственото му насищане.

Съветът е съгласен с предложения подход, но предлага да се определи период от три години вместо от две, както е в първоначалното предложение на Комисията. Освен това Съветът смята, че железопътното предприятие ще трябва да заяви пред оператора интерес за използване на съоръжението, който да се основава на доказани потребности. Накрая Съветът добавя, че операторът има правото да предотврати лизинга и даването под наем на това съоръжение, като докаже съществуването на текущ процес на преобразуване.

Европейският парламент предлага да се наложи по-широк обхват на изискванията за отделяне по член 13, параграф 2, докато Съветът не приема да се налагат изисквания за отделяне на други обслужващи съоръжения.

В този контекст изменение 62 на Европейския парламент не беше прието от Съвета.

ii) Принципи на налагане на такси и изключения от тези принципи (членове 31 и 32 и приложение VIII)

Преки разходи

В първоначалното си предложение Комисията предвижда таксите по „пакета за минимален достъп“ до услуги, съдържащ се в приложение III, да се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, в съответствие с приложение VIII, точка 1. Последното съдържа списък на елементите, които да бъдат изключени при изчисляване на преките разходи по пакета за минимален достъп. Комисията предлага да се предвиди възможност за изменението му чрез делегирани актове.

Съветът подкрепя принципа, че таксите за пакета за минимален достъп и таксите за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга, но смята, че трябва да се заличи точка 1 от приложение VIII и че методиката за изчисляване на

преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковите услуги, трябва да се приеме чрез актове за изпълнение, за да се осигури хармонизирано прилагане на този член. Накрая Съветът въвежда и възможността управителят на инфраструктура да реши да се адаптира постепенно към тази методика за изчисляване на преките разходи в рамките на петгодишен срок след транспониране на директивата. Тази разпоредба има за цел да се даде време на държавите членки да увеличат постепенно финансирането за инфраструктурата си, така че то да съответства на такава обща методика.

Таксуване на шума

Комисията предлага в случаите на таксуване на въздействието на шума, разрешено по приложимото към шосейния товарен транспорт законодателство на Съюза, таксите за инфраструктура да се изменят така, че да отчитат въздействието на шума, породен от експлоатацията на влаковете. Предложената диференциация на таксите за достъп до релсовия път въз основа на шумовите емисии има за цел да създаде ясен стимул за модернизиране на подвижния състав.

Съветът счита, че подходът на Комисията за таксуване на въздействието на шума трябва да остане незадължителен режим за държавите членки, така че да се избегнат отрицателни финансови последици за управителите на инфраструктура. Освен това се въвежда възможността Комисията да приеме мерки за изпълнение за определяне подробните правила, които да уреждат прилагането на таксите за шума, позволяващи чрез диференциация на таксите, когато е целесъобразно, да се отчитат чувствителността на засегнатия район, по-конкретно по отношение на броя на засегнатото население и на състава на влаковете, който влияе върху нивата на шумовите емисии.

Европейска система за контрол на влаковете

В представеното от Комисията предложение се предвижда влаковете, оборудвани с европейска система за управление на влаковете (ETCS), да се ползват от временно намаление на таксата за инфраструктура. Съветът се обявява за незадължителен подход и се противопоставя на всякакви задължителни мерки в това отношение.

В общи линии Европейският парламент следва подхода на Комисията по отношение на основните правила за събиране на такси за ползване на инфраструктурата. Той дори предлага да се разшири предложението на Комисията по отношение на условията за таксуване на шума, и по-специално таксуването да стане задължително, независимо от мерките в пътния сектор. Парламентът също настоява намаляването на таксите за влаковете, оборудвани с европейска система за управление на влаковете, да стане задължителна мярка. Освен това Парламентът предлага да се ограничи възможността за таксуване на други въздействия върху околната среда само ако такова таксуване се прилага от законодателството на Съюза към шосейния товарен транспорт и настоява да се заделят потенциалните приходи в полза на транспортната система.

В този контекст Съветът не можа да вземе под внимание изменения 78, 79, 80 и 132.

iii) Финансиране на управителя на инфраструктура и инфраструктурни разходи и счетоводни баланси (членове 8, 30 и приложение VII)

В първоначалното си предложение Комисията предвижда на управителите на инфраструктура да се осигуряват стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура, както и на размера на таксите за достъп. Предлага се тези стимули да се осъществяват единствено чрез съглашения между националния компетентен орган и управителя на инфраструктура относно инфраструктурните разходи и таксите за достъп. В предложението на Комисията се предвижда също така съглашенията между националния компетентен орган и управителя на инфраструктура да се сключват за период, не по-кратък от пет години. Общата цел на Комисията по въпроса е да се стимулира въвеждането на дългосрочни стратегии за развитието на железопътния транспорт.

По принцип Съветът е съгласен с подхода на Комисията по този въпрос, но предпочита да си запази възможността за прилагане на мерки за регулиране при осъществяването на споменатите стимули като алтернатива на посочените по-горе съглашения, както и да намали минималния срок на съглашенията на три години. Освен това Съветът предлага да се поясни, че държавите членки отговарят за определяне на размера на публичните средства, които се предоставят за финансиране на инфраструктурата.

Съветът споделя целта на Комисията да се разработи стратегия за развитие за управителите на железопътна инфраструктура, при условие че публикуването на тази стратегия се извършва с индикативна цел. Освен това Съветът не подкрепя въвеждането на определен срок за гарантиране на счетоводния баланс на управителите на инфраструктура и предпочита да се посочи разумен срок, който да не превишава периода на съглашенията по член 30, параграф 2.

Европейският парламент предлага да се увеличи времетраенето на националните стратегии за развитие на железопътната инфраструктура, да се разшири консултирането със заинтересованите страни относно стратегиите за развитие, да се направи по-стриктно задължението на държавите членки за предоставяне на публично финансиране и да се намали срокът, предложен от Комисията в първоначалния ѝ текст, за гарантиране на счетоводния баланс на управителите на инфраструктура. В този контекст изменения 55 и 78 на Европейския парламент не бяха приети от Съвета.

iv) Разделение между управителите на инфраструктура и железопътните предприятия (членове 6 и 7)

Съветът споделя подхода на Комисията да не се засяга отделянето на управителите на инфраструктура от железопътните предприятия, направено в контекста на преработеното предложение за създаване на единно европейско железопътно пространство.

Европейският парламент обаче предлага да се въведат специфични изисквания за услугите, свързани с информационните технологии, и за политиките по отношение на персонала. Освен това Парламентът изменя съществуващите изисквания за разделяне на счетоводната отчетност на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия. Накрая Парламентът приканва Комисията да представи ново законодателно предложение по този въпрос преди края на 2012 г., за да се осигури цялостно отделяне на управлението на инфраструктурата от транспортните дейности. Парламентът настоява в новото предложение да се предвиди отваряне на пазара за вътрешни железопътни пътнически превози.

Поради това Съветът не можа да вземе предвид изменения 51, 52, 53 и 54.

v) Функции на регулаторния орган (членове 55—57)

Предложението на Комисията съдържа няколко нови разпоредби, които имат за цел да осигурят на регулаторните органи условия за ефективно изпълнение на задължения им чрез засилване на тяхната независимост, разширяване на правомощията им и предоставяне на допълнителни средства на тяхно разположение.

Поради това се предлага се да се осъвременят разпоредбите относно независимостта на регулаторните органи, като бъде посочено, че те трябва да са независими от който и да е публичен или частен орган. Предлаганата мярка има за цел да се намали възможността за възникване на конфликт на интереси и по този начин да се засили надзорният капацитет на регулаторните органи.

Освен това предложението на Комисията включва разширяване на правомощията на регулаторните органи, така че да обхванат и следните функции: 1) вземане на решения, свързани с достъпа и таксите за железопътни услуги, които са от първостепенно значение, за да се осигури възможност за навлизане на пазара и да се гарантира лоялна конкуренция; 2) предотвратяване на прехвърлянето на държавни финансови средства, предназначени за непечеливши дейности, за финансиране на търговски дейности; предлага се също регулаторните органи да имат правомощия да провеждат одити или да инициират външни одити в железопътните предприятия и в управителите на инфраструктура с цел да проверяват спазването на разпоредбите на член 6 за разделно счетоводство. Накрая, в преработената си инициатива Комисията предлага управителите на инфраструктура да подават счетоводните данни в обобщен стандартен формат като „счетоводни данни, предназначени за регулаторите“, с цел да се даде възможност за по-ефективна работа на регулаторните органи.

Въпреки че по отношение на укрепването на регулаторните органи Съветът като цяло подкрепя подхода на Комисията, той счита за необходимо да се направи преглед на предлаганите разпоредби относно изискванията за независимост на служителите на регулаторните органи. Освен това Съветът прави незадължителна възможността регулаторният орган да се намеси по финансови въпроси и не приема публикуването на счетоводните данни, предназначени за регулаторите.

Съветът взема и решение да даде на регулаторния орган правомощие да следи положението с конкуренцията на пазарите на железопътни услуги и да приема подходящи мерки за коригиране на нежелателни тенденции на тези пазари, без да се засягат правомощията на националните орани по конкуренцията във връзка с осигуряване на конкуренцията. Съветът също така постига принципно съгласие за създаване на рамка за координирано сътрудничество между националните регулаторни органи.

Европейският парламент възнамерява да даде разширени правомощия на националните регулаторни органи за надзор над прилагането на директивата и предлага по-нататъшно укрепване на независимостта и средствата на националните регулатори, като същевременно свежда съществуващите им правомощия до коригиране на нежелателните тенденции на пазара. Накрая Европейският парламент изразява подкрепа за придаване на официален характер на сътрудничеството между националните регулатори чрез създаване на мрежа и отправя искане към Комисията да представи законодателно предложение за създаване на европейски регулаторен орган.

В този контекст Съветът не прие изменения 48, 96, 97, 98, 99 и 100.

vi) Делегирани актове и актове за изпълнение

В първоначалното предложение на Комисията делегираните актове се предлагат като средство за изменение на различните приложения, в т.ч. на раздели в тях.

Съветът обаче счита, че приложенията и разделите, за които Комисията ще има правомощия да приема делегирани актове, трябва да бъдат ограничени и измененията сведени до определени изменения към приложение V, приложение VIII, точка 4в, и приложения IX и X. Ето защо Съветът отхвърля възможността Комисията да приема изменения на приложение I (елементи на железопътната инфраструктура), приложение II (основни функции на управителя на инфраструктура,), приложение III (услуги, предоставяни на железопътните предприятия), приложение VI (референтен документ на мрежата), приложение VII (съглашение/договорно споразумение) и част от приложение VIII (такси) посредством делегирани актове на основание, че тези приложения съдържат съществени елементи.

Освен това Съветът въвежда мерки за изпълнение за приемане на еднакви условия за прилагане на определени елементи от приложенията и разделите, като член 13 относно условията за достъп до свързани с железопътната дейност услуги, член 31, параграф 3 за създаване на метод за изчисление на преките разходи, член 31, параграф 5 за създаване на общ метод за таксуване на шума, член 32 за създаване на общ метод за модулиране на европейска система за управление на влаковете.

В общи линии Европейският парламент предлага или по-нататъшно ограничаване, или премахване на правомощията на Комисията да приема делегирани актове; освен това Парламентът отхвърля използването на делегирани актове за приемане на еднакви условия за прилагане на определени елементи в приложенията и разделите.

В този контекст изменения 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81—82 и 87 на Европейския парламент не бяха приети от Съвета.

3. **Други въпроси**

В общи линии Съветът отхвърля онези изменения на ЕП, които не са съобразени с разпоредбите на Междуинституционалното споразумение относно по-структурирано използване на техниката за преработване на нормативни актове (2002/C 77/01) В точка 8 от междуинституционалното споразумение се казва: „*Когато в хода на законодателната процедура се наложи въвеждането на съществени изменения в преработващия акт на тези разпоредби, които остават непроменени в предложението на Комисията, тези изменения се правят в съответствие с процедурата, установена в Договора съгласно приложимото правно основание*.“

Съветът счита, че измененията на ЕП, които се отнасят до разпоредби, невключени в преработеното предложение на Комисията, не са абсолютно необходими от гледна точка на последователност и яснота. По тази причина Съветът не можа да вземе под внимание изменения 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 и 95.

4. **Други изменения, приети от Европейския парламент**

Други изменения на ЕП, които не са включени в позицията на Съвета на първо четене, засягат следното:

— включване на допълнителни изисквания за информация и билетни услуги за пътниците (изменение 57),

— разпоредби, уреждащи сроковете за решенията на националните регулаторни органи (изменение 59),

— разширяване на обхвата на мониторинга на пазара, така че да бъдат включени заетостта и условията на труд, както и инвестициите в железопътната инфраструктура (изменение 65),

— изискване, според което железопътно предприятие кандидат доказва по време на кандидатстването си, че притежава сертификат за безопасност (изменение 73),

— задължение за публикуване на референтния документ за мрежата на английски език (изменение 75),

— ограничителен срок, наложен на управителя на инфраструктура, за информиране на заинтересованите страни за непланирани ремонтни работи (изменение 93),

— дванадесетмесечен срок за транспониране (изменение 112),

— засилени разпоредби относно услугите, предлагани на пътниците на гарата (изменение 115),

— включване на позоваване на Директива 2009/72/ЕО, що се отнася до захранването с тягов ток (изменение 115),

— допълване на информацията за мониторинга на железопътния пазар, съгласно приложение IV, точка 1 с данни за произшествия, катастрофи и сериозни катастрофи (изменение 116),

— допълнителни изисквания във връзка с покритието за гражданска отговорност (изменение 140).

III. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

При изработването на позицията си на първо четене Съветът взе изцяло предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. Във връзка с измененията, предложени от Европейския парламент, Съветът отбелязва, че известен брой изменения — по дух, частично или изцяло — вече са включени в неговата позиция на първо четене.