Сряда, 16 ноември 2011 г.

4. Възлага на своя генерален секретар да подпише акта, след като е направена проверка за надлежното изпълнение на всички процедури, и съвместно с генералния секретар на Съвета да пристъпи към публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*;

5. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

Единно европейско железопътно пространство ***I

P7_TA(2011)0503

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 16 ноември 2011 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаването на единно европейско железопътно пространство (преработка) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Обикновена законодателна процедура – преработка)

Европейският парламент,

— като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и Съвета (COM(2010)0475),

— като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0268/2010),

— като взе предвид член 14 от Протокол № 26 към Договора за функционирането на Европейския съюз относно услугите от общ интерес,

— като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,

— като взе предвид своята резолюция от 17 юни 2010 г. относно прилагането на директивите за първия железопътен пакет ([1]),

— като взе предвид мотивираното становище, внесено в рамките на Протокол (№ 2) относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност, от Камарата на депутатите на Люксембург, в което се посочва, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,

— като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 16 март 2011 г. ([2]),

— като взе предвид становището на Комитета на регионите от 28 януари 2011 г. ([3]),

— като взе предвид Междуинституционалното споразумение от 28 ноември 2001 г. относно по-структурирано използване на техниката за преработване на нормативни актове ([4]),

— като взе предвид писмото, изпратено на 26 май 2011 г. от комисията по правни въпроси до комисията по транспорт и туризъм в съответствие с член 87, параграф 3 от Правилника за дейността на ЕП,

— като взе предвид членове 87 и 55 от своя правилник,

— като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A7-0367/2011),

([1]) ОВ C 236 E, 12.8.2011 г., стр. 125.
([2]) ОВ C 132, 3.5.2011 г., стр. 99
([3]) ОВ C 104, 2.4.2011 г., стр. 53.
([4]) ОВ C 77, 28.3.2002 г., стр. 1.

A. като има предвид, че съгласно становището на консултативната работна група на правните служби на Европейския парламент, Съвета и Комисията въпросното предложение не съдържа никакви изменения по същество освен тези, които са идентифицирани като такива в предложението, и че по отношение кодификацията на непроменените разпоредби на предишните актове с въпросните изменения предложението се свежда до обикновена кодификация на съществуващите актове, без промяна по същество,

1. Приема изложената по-долу позиция на първо четене, като взема предвид препоръките на консултативната работна група на правните служби на Европейския парламент, Съвета и Комисията;

2. Изисква Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;

3. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

P7_TC1-COD(2010)0253

Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 16 ноември 2011 г. с оглед приемането на Директива 2011/…/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаването на единно европейско железопътно пространство (преработка)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет [1],

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

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността [3], Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия [4] 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 [5], бяха съществено изменени през 2004 г. и 2007 г. Тъй като са необходими по-нататъшни изменения и предвид връзката между тези разпоредби, с оглед постигане на яснота посочените директиви следва да бъдат преработени и слени в един акт.

[1] ОВ C 132, 3.5.2011 г., стр. 99.
[2] ОВ C 104, 2.4.2011 г., стр. 53.
[3] ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.
[4] ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70.
[5] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

(2а) В противоречие с целите на железопътния пакет от 2001 г. („първия железопътен пакет“, а именно Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността [1]***, Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия*** [2]***, и Директива 2001/14/ЕО) не се наблюдава увеличение на дела на железопътния транспорт през последното десетилетие, което показва необходимостта от по-нататъшно подобряване на действащото законодателство с цел подкрепа на сектора. Това показва необходимостта от настоящата преработка.*** **[Изм. 1]**

(2б) Многобройните процедури за нарушения срещу държавите-членки ясно показват, че действащото законодателство създава условия за различия в тълкуването и че са необходими изясняване и подобрения на първия железопътен пакет, за да се гарантира действителното отваряне на европейския железопътен пазар. **[Изм. 2]**

(2в) Продължава да се наблюдава недостатъчен обем инвестиции в развитието и поддръжката на железопътната инфраструктура, необходими за развиването на сектора и неговата конкурентоспособност. **[Изм. 3]**

(2г) Директивите, от които се състои първият железопътен пакет, не предотвратиха значителните различия в структурата и нивото на таксите за ползване на железопътната инфраструктура и на формата и продължителността на процеса на разпределяне на капацитета. **[Изм. 4]**

(2д) Липсата на прозрачност на пазарните условия е очевидна пречка пред конкурентността на железопътни услуги. **[Изм. 5]**

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

(3а) Съвместното съществуване в рамките на държавите-членки на различни социални схеми в железопътния сектор представлява риск от нелоялна конкуренция между новите железопътни оператори и традиционните железопътни предприятия и изисква хармонизация при пълно спазване на спецификите на сектора и на държавите-членки. **[Изм. 6]**

(3б) Следва да се предоставят гаранции за осъществяването на регламентиран надзор от страна на регулаторните органи, с оглед да се избегне дискриминацията между железопътните предприятия, прилагането на подходящи политики за таксуване и спазването на принципа за разделно водене на счетоводство. **[Изм. 7]**

(3в) За завършване на изграждането на единното европейско железопътно пространство е необходима пълната оперативна съвместимост на железопътната система на европейско равнище. Европейската железопътна агенция следва да получи подходящите правомощия и средства за ускореното постигане на тази цел, наред с другото, по отношение на разработването на общи стандарти за сертифициране на подвижния състав и системите за безопасност и сигнализация. **[Изм. 8]**

(4) Регионалните, градски и крайградски услуги, както и транспортните дейности под формата на железопътни услуги през тунела под Ламанша следва да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива. ***Железниците музеи и железниците, представляващи културно-историческо наследство, които използват собствен релсов път следва също да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива.*** **[Изм. 9]**

---

[1] ОВ L 75, 15.3.2001 г. стр. 1.
[2] ОВ L 75, 15.3.2001 г. стр. 26.

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

(6) С цел да се осигури бъдещото развитие и ефективната експлоатация на железопътната система, следва да се прави разграничаване между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на инфраструктура. При тези условия е необходимо отделно управление на тези дейности, както и разделно водене на счетоводство***, което да гарантира прозрачност, като се избягва възможността публични средства да бъдат отклонявани към други търговски дейности***. **[Изм. 10]**

(6а) Трябва да се гарантира строго разделяне на счетоводната отчетност между управителя на инфраструктура и железопътното предприятие. Публични средства, разпределени за едната от тези сфери на дейност, не следва да се прехвърлят към друга от тях. Тази забрана следва да бъде ясно обозначена в правилата за счетоводна отчетност на всяка от сферите на дейност. Държавата-членка и националният регулаторен орган следва да гарантират ефективното прилагане на тази забрана. **[Изм. 11]**

(6б) Независимо от естеството на техния бизнес модел, всички железопътни оператори следва да спазват законодателство в областта на социалната защита и здравеопазването с цел да се избягва социален дъмпинг и нелоялна конкуренция. **[Изм. 12]**

(6в) За да се направи железопътният транспорт конкурентоспособен спрямо автомобилния транспорт, следва да се хармонизират различните национални правила като например правилата за безопасност в железопътния транспорт и за обработката на придружителните документи, правилата за композиране на влакове и свързаната с това документация, за сигналите и означенията за управление на влака, мерките и контрола на транспорта на опасни товари и за единната регистрация и контрола на превозите на отпадъци. **[Изм. 13]**

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

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

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

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

(10а) Съюзът следва да проучи алтернативни източници на финансиране на европейските железопътни проекти чрез иновационни финансови инструменти, като например облигации на Съюза за проекти, за да насърчава частните инвестиции и да подобри достъпа до рисков капитал. По същата причина железопътният пазар трябва да стане привлекателен за алтернативни, частни инвеститори посредством ясни, прозрачни правни рамки. **[Изм. 14]**

Сряда, 16 ноември 2011 г.

(10б) Държавите-членки и управителите на инфраструктура следва да могат да финансират инвестициите в инфраструктура по начин, различен от прякото държавно финансиране, като например чрез финансиране от частния сектор. **[Изм. 15]**

(11) За постигането на един ефективен сектор на ***пътническите и*** товарните превозни, и специално на трансграничните такива ***и по-специално в случаите, при които различното междурелсово разстояние продължава да бъде физическа пречка пред конкуренцията***, се изискват ***спешни*** действия за отваряне на ~~пазара.~~ ***пазарите в отделните държави-членки и за генерирането на конкуренция.*** **[Изм. 16]**

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

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

(14) Въвеждането на нови международни услуги с открит достъп за превоз на пътници, които включват междинни спирки, ~~не би следвало да се използва за отваряне на пазара за вътрешни услуги за превоз на пътници, а да обхваща само~~ ***следва да съсредоточи вниманието си върху*** второстепенни за международния маршрут спирки. Основната цел на ~~новите~~ ***тези*** услуги трябва да бъде превозът на пътници по международен маршрут. При оценката дали това е основната цел на услугата следва да се отчитат критерии, като дела на оборота, както и на обема, реализирани в резултат на вътрешен или международен превоз на пътници, и разстоянието, което се покрива от услугата. Тази оценка следва да се извършва от съответния национален регулаторен орган по искане на заинтересована страна. **[Изм. 17]**

(15) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт ([1]), дава възможност на държавите-членки и местните власти да възлагат договори за обществени услуги, които може да включват изключителни права за предоставяне на някои услуги. Необходимо е следователно да се осигури това разпоредбите на посочения регламент да са съвместими с принципа на отваряне за конкуренция на международните услуги за превоз на пътници.

(15а) Регламент (ЕО) № 1370/2007 позволява на държавите-членки да гарантират запазването на социалните права на работниците във връзка с разделянето на предоставянето на транспортни услуги и управлението на инфраструктура, което може да доведе до прехвърлянето на дадено предприятие. **[Изм. 18]**

(16) Отварянето за конкуренция на международните услуги за превоз на пътници за може да има последици за организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по силата на договор за обществени услуги. Държавите-членки следва да имат опцията да ограничават правото на достъп до пазара в случаите, когато това право би нарушило икономическото равновесие на такива договори за обществени услуги и когато съответният регулаторен орган, посочен в член 55 ***и, когато е приложимо, трежата от регулаторни органи съгласно предвиденото в член 57*** от настоящата директива, е дал одобрение въз основа на обективен икономически анализ, след отправено искане от компетентните органи, възложили договора за обществени услуги. **[Изм. 19]**

([1]) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

(17) Оценката за това, дали би могло да се наруши икономическото равновесие на договора за обществени услуги, следва да се основава на предварително определени критерии, като например въздействието върху рентабилността на услугите, предмета на договора за обществени услуги, включително ефекта върху нетната себестойност за възложилия договора компетентен обществен орган, върху потребителското търсене, ценообразуването на билетите, правилата за издаване на билетите, разположението и броя на спирките от двете страни на границата, разписанието и честотата на предлаганата нова услуга. В съответствие с тази оценка и решението на съответния регулаторен орган, държавите-членки могат да разрешат, изменят или откажат правото на достъп до международна услуга за превоз на пътници, включително да наложат такси на оператора на новата международна услуга за превоз на пътници, въз основа на икономическия анализ и в съответствие с правото на Съюза и принципите на равнопоставеност и недискриминация.

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

(18а) Развитието на пазара показа, че основното безпокойство е свързано със засилване на ролята на регулаторните органи. Ако трябва да изиграят ключова роля за осигуряването на лоялна среда с условия за справедлив достъп, те трябва да получат финансови средства, както и съответния персонал и логистично оборудване, за да изпълнят тази роля. **[Изм. 20]**

(18б) Националният регулаторен орган следва да бъде независим регулаторен орган, който разполага с правомощия за самосезиране и разследване и може да издава също така подлежащи на изпълнение становища и решения с цел гарантиране на отворен пазар, без бариери и в рамките на който се упражнява свободна и справедлива конкуренция. **[Изм. 21]**

(19) Националният регулаторен орган следва да извършва дейността си така, че да избягва всякакви конфликти на интереси и всякаква възможна връзка с възлагането на разглеждания договор за обществени услуги***, без това да засяга възможността органът да бъде финансиран от държавния бюджет или от такси, събирани от железопътния сектор, и тази информация да бъде публично оповестявана***. Необходимо е компетенциите на регулаторния орган да се разширят с оглед определяне целта на дадена международна услуга и, когато е уместно, оценяване на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги. **[Изм. 22]**

(19а) Националният регулаторен орган следва да бъде напълно независим в своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения от всички управители на инфраструктура, таксуващи органи, разпределящи органи или кандидати. Националният регулаторен орган трябва да има необходимия административен капацитет от гледна точка на персонал и ресурси, за да осигури отворен и прозрачен железопътен пазар. Необходимата численост на персонала следва да бъде пряко свързана с нуждите на пазара и съответно да варира. Той следва да взема решения по жалби, да действа по собствена инициатива, да извършва разследване в случай на спор и да следи развитието на пазара. Органът следва да се подпомага от регулаторен отдел на Европейската комисия. Освен това, националният регулаторен орган следва да поддържа база данни на своите проекторешения, достъпна за Европейската комисия. **[Изм. 23]**

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

(21) Националните регулаторни органи ***под егидата на Комисията,*** следва да ~~обменят~~ ***създадат мрежа, която да засили тяхното сътрудничество чрез разработване на общи принципи и обмен на най-добри практики и*** информация ~~и,~~***. Те също така следва,*** където е необходимо в отделни случаи, да съгласуват принципите и практиките за оценка на това, дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги е нарушено. Те следва постепенно да разработват ***на европейско равнище общи*** указания въз основа на своя опит***; Въз основа на опита на тази мрежа от регулаторни органи Комисията следва да представи законодателно предложение за създаване на европейски регулаторен орган.*** **[Изм. 24 и 25]**

(22) С оглед осигуряване на лоялна конкуренция между железопътните предприятия, ~~следва да се прави разграничение между~~ извършването на транспортни услуги и експлоатацията на съоръжения за свързани със ж.п. дейността услуги ***следва*** ~~. Във връзка с това положение, необходимо е тези два вида дейности~~ да се управляват ~~независимо, в рамките на отделни юридически лица. За постигането на такава независимост не е необходимо създаването на отделна организация или фирма за всяко едно съоръжение за свързани със ж.п. дейността услуги~~ ***по прозрачен и недискриминационен начин***. ***Регулаторният орган следва да гарантира прозрачността на липсата на дискриминация на това управление в съответствие с процедурите, установени в настоящата директива***. **[Изм. 26]**

(22а) Подобряването на достъпа до информационни и билетни служби в пътническите гари следва да допълни другите регулаторни инициативи, целящи създаването и развиването на телематични приложения за пътниците. **[Изм. 138]**

(23) С оглед осигуряването на стабилни и адекватни услуги е необходимо да се осигури по всяко време железопътните компании да отговарят на определени изисквания, свързани с добрата репутация, финансовата им сигурност***, социални стандарти*** и професионална компетентност. **[Изм. 27]**

(24) С оглед защитата на клиенти и засегнати трети страни е ~~важно~~ ***от съществено значение*** да се осигури достатъчно застраховане на железопътните компании за отговорност. ***Следва да се допуска и застрахователно покритие на тяхната отговорност в случай на произшествия чрез гаранции, предоставени от банки или други предприятия, при условие че това застрахователно покритие се предлага при пазарни условия, не води до държавна помощ и не съдържа елементи на дискриминация срещу други железопътни предприятия.*** **[Изм. 28]**

(25) От ~~дадено железопътно предприятие~~ ***всички железопътни предприятия*** следва да се изисква да ~~спазва също и тези национални~~ ***спазват както националните*** правила***, така и*** и правилата на Съюза по предоставянето на железопътни услуги, като ги прилага по недискриминационен начин, които правила са предназначени да ~~осигуряват извършването на дейностите му~~ ***гарантират, че те осъществяват своите дейности*** при пълна безопасност и ~~с надлежно отчитане~~ ***при пълно зачитане*** на ~~въпросите по опазването на човешкото здраве,~~ ***съществуващите задължения по отношение на*** социалните условия***, човешкото здраве*** и правата на работниците и клиентите по ~~определени~~ ***всички*** железопътни участъци. **[Изм. 29 и 30]**

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

(26а) Все още твърде често лицензирането на подвижния състав на железопътните предприятия несправедливо се затруднява, в резултат на което се нарушава достъпът до пазара. Следователно в тази връзка е необходим един силен мандат за Европейската железопътна агенция. Поради това отправя молба към Комисията да проучи в рамките на преразглеждането на Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция [1]дали правомощията на Европейската железопътна агенция по тази точка могат да бъдат разширени. **[Изм. 31]**

[1] ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

(27) За да бъдат осигурени прозрачност и недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и до свързаните с ж.п. дейността услуги за всички железопътни предприятия, цялата информация, необходима за използването на правата на достъп, следва да се публикува в референтен документ за железопътната мрежа***, включително в достъпни формати за хора с увреждания или с намалена подвижност***. **[Изм. 32]**

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

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

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

(31) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволяват равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да са насочени към задоволяване, доколкото е възможно, на нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин. Те следва да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.

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

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

(35) Всяка схема за таксуване изпраща икономически сигнали до потребителите. Важно е тези сигнали към железопътните предприятия да бъдат последователни ***ясни и*** и да ги насочват към вземане на рационални ***и устойчиви*** решения. **[Изм. 33]**

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

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

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

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

(40а) Кандидатите, предлагащи услуги чрез влакове, композирани от отделни вагони, следва да бъдат насърчавани, за да се разшири потенциалният пазар за нови клиенти на железопътни услуги. По тази причина е важно управителят на инфраструктура да вземе под внимание тези кандидати, когато разпределя капацитет, за да им се даде възможност напълно да използват настоящата правна рамка и да се увеличи делът на железопътния пазар за нови сектори **[Изм. 34]**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(50) Важно е осигуряването на по-добро координиране на схемите за разпределяне за да се подобри привлекателността на железниците при трафик по ж.п. мрежите на повече от един управител на инфраструктура, по-специално при международен трафик. ***В тази връзка, създаването на европейски регулаторен орган като крайна цел изглежда желателно.*** **[Изм. 35]**

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

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

(53) ~~Инвестирането~~ ***Увеличаването на инвестициите*** в железопътна инфраструктура***, по-специално в съществуваща инфраструктура,*** е необходимо и схемите за определяне на таксите за ползването на инфраструктурата следва да осигуряват стимули за управителите на инфраструктура да направят необходимите икономически инвестиции атрактивни ***и екологично устойчиви***. **[Изм. 36]**

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

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

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

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

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

(58a) С оглед на увеличаването на дела на превозите на стоки и пътници с железопътен транспорт спрямо други видове транспорт, се посочва, че при интернализирането на външните разходи държавите-членки следва да гарантират, че диференцираните такси няма да имат отрицателни последици за финансовото равновесие на управителя на инфраструктура. В случай че управителят на инфраструктура все пак трябва да понесе загуби в резултат на това диференциране, се препоръчва държавите-членки да компенсират тази разлика при отчитане на правилата за държавните помощи. **[Изм. 37]**

~~(59) За постигане на развитието на железопътния транспорт следва да се използват, *inter alia*, наличните инструменти на Съюза, без да се засягат вече установените приоритети.~~ **[Изм. 38]**

(60) Отстъпките, които се разрешават за железопътните предприятия, следва да са свързани с действително постигнатите икономии на административни разходи, по-специално разходите по административното обслужване на сделките. Отстъпките могат да се прилагат, също така, за стимулиране на ефективното използване на инфраструктурата.

~~(61) Желателно е да се осигурят стимули за железопътните предприятия и за управителите на инфраструктура за свеждане до минимум на прекъсванията на нормалната експлоатация на ж.п. мрежата.~~ **[Изм. 39]**

Сряда, 16 ноември 2011 г.

~~(62) Разпределянето на капацитета е свързано с разход за управителя на инфраструктура, чието покриване следва да се изиска.~~ **[Изм. 40]**

(63) Ефективното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура изискват създаването на ~~регулаторен орган, който да осъществява~~ ***национални регулаторни органи, които да осъществяват*** надзор по прилагането на правилата, съдържащи се в настоящата директива и да ~~действа~~ ***действат*** като орган за разглеждане на жалби, независимо от възможността за съдебен контрол. **[Изм. 41]**

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

(65) ~~Комисията следва да бъде оправомощена да адаптира приложенията към настоящата директива. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, те следва да бъдат приети като делегирани актове по член 290 от Договора.~~ ***С цел да се гарантира подходящ мониторинг на железопътния пазар и добро регулиране по отношение налагането на такси за ползването на железопътната структура и разпределението на инфраструктурния капацитет, на Комисията следва да се предоставят правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) по отношение на критериите и процедурите, като приложното поле на мониторинга на пазара, някои елементи от референтния документ за железопътната мрежа, някои принципи на налагането на такси, временното намаление на таксите за достъп до инфраструктурата за Европейската система за управление на влаковете (ETCS), някои елементи от схемата за насърчаване на точността, критериите, които трябва да бъдат спазвани по отношение на изискванията, свързани с кандидати за инфраструктура, графика за процеса на разпределяне, счетоводните данни и общите принципи и практики за взимане на решения, разработени от регулаторните органи. От особено значение е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и по подходящ начин предаването на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.*** **[Изм. 42]**

(66) ~~Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията (1).~~ ***С цел да се гарантират еднакви условия за изпълнението на настоящата директива на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани 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*** (2). **[Изм. 43]**

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

(1) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.
(2) ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

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

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

(70) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество [1] държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Съюза таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да осигурят публичен достъп до тях.

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

***(71a) Във връзка с резолюциите на Европейския парламент от 12 юли 2007 г. [2] и 17 юни 2010 г. [3] относно прилагането на първия железопътен пакет и на прилагането на Директива 2001/12/ЕО Комисията следва да внесе до края на 2012 г. законодателно предложение относно разделянето на управителя на инфраструктура от оператора. Тъй като железопътния сектор не е напълно отворен до този момент Комисията следва да представи законодателно предложение относно отварянето на пазара до тази дата,* [Изм. 44]**

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 във връзка с железопътния транспорт, осъществявани от железопътни предприятия, които са се установили или предстои да се установят в държава-членка, както е посочено в глава II;

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

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

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

[1] ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.
[2] ОВ C 175 E, 10.7.2008 г., стр. 551.
[3] ОВ C 236 E, 12.8.2011 г., стр. 125.

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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.

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

а) железопътни предприятия, които извършват само пътнически железопътни услуги по местна и регионална отделна железопътна инфраструктура;

б) железопътни предприятия, които извършват само градски или крайградски железопътни пътнически услуги;

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

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

2а) Държавите-членки могат да изключат следното от прилагането на член 6, 7, 8 и член 13 и глава IV:

— ***железопътните предприятия, които извършват железопътни услуги за превоз на товари по железопътната инфраструктура, управлявана от тези предприятия преди …*** (*)***, и която има междурелсово разстояние, различаващо се от това на основната железопътна мрежа в рамките на държавата-членка и е свързана с железопътна инфраструктура на територията на трета държава, докато управляваната инфраструктура не е идентифицирана в решение № 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за изграждането на трансевропейска транспортна мрежа*** (1)***. [Изм. 134 и 135]***

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

а) местни и регионални самостоятелни мрежи за пътнически услуги по железопътна инфраструктура;

б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни пътнически услуги;

в) регионални мрежи, които се използват за извършването на регионални услуги за превоз на товари от едно железопътно предприятие, което е извън приложното поле по параграф 1, докато друг кандидат не поиска капацитет по тази мрежа;

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

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

Държавите-членки могат да приемат периоди и срокове за графика за разпределяне на капацитета, различни от посочените в член 43, параграф 2, приложение VIII, точка 4, буква б) и приложение IX, точки 3, 4 и 5 за международните влакови маршрути, които следва да бъдат създадени в сътрудничество с управителите на инфраструктура от трети страни при мрежи с междурелсово разстояние, различно от това на основната железопътна мрежа в Съюза. **[Изм. 45]**

(*) дата на влизането в сила на настоящата директива.
(1) ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1.

3а. Държавите-членки могат да изключат от прилагането на член 31, параграф 5 превозните средства, използвани или предназначени за използване от и към трети страни, които се движат по мрежа с междурелсово разстояние, различно от това на основната железопътна мрежа в Съюза. **[Изм. 46]**

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

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

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

(2) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или компания, отговарящи по-специално за изграждането, стопанисването и поддръжката на железопътна инфраструктура, включително управление на трафика и контрола, управлението и сигнализацията; ***В съответствие с приложимите правила за безопасност; основните*** функции на управителя на инфраструктура ~~на една мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни органи или предприятия~~ ***са следните***: ***вземане на решения за разпределяне на влаков маршрут, включително определяне и оценка на разполагаемостта на капацитет, както и разпределяне на индивидуални влакови маршрути и вземане на решения относно налагане на такси за ползване на инфраструктура, включително определяне и събиране на таксите, както и инвестиции в инфраструктурата***; **[Изм. 47]**

(2а) „регулаторен орган“ означава орган, който осъществява мониторинг за правилното прилагане на съответното законодателство в държава-членка, по никакъв начин не е замесен в изготвянето на политиките и е абсолютно необвързан с предприятия, по-специално с предприятията, посочени в параграфи 1 и 2; **[Изм. 48]**

(3) „железопътна инфраструктура“ означава позициите, посочени ~~в приложение I.A към Регламент (ЕИО) № 2598/70 на Комисията от 18 декември 1970 г. относно определяне на позициите, които да се включат по различните рубрики в счетоводните форми, показани в приложение I към Регламент (ЕИО) № 1108/70 от 4 юни 1970 г. (+), които с цел яснота са включение в~~ приложение I към настоящата директива; **[Изм. 49]**

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

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

~~(+) ОВ L 278, 23.12.1970 г., стр. 1.~~

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

(7) „регионални услуги“ означава транспортни услуги, осъществявани с цел задоволяване транспортните потребности на ~~даден~~ ***един*** регион ***или на гранични региони***; **[Изм. 50]**

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

(9) „лиценз“ означава разрешително, издадено от държава-членка на предприятие, чрез което се признава неговият капацитет да предоставя железопътни транспортни услуги; този капацитет може да е ограничен за предоставянето само на специфични видове услуги;

(10) „лицензиращ орган“ е органът, отговорен за предоставяне на лицензи в рамките на държава-членка;

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

(12) „заявител“ означава железопътно предприятие и други лица или юридически лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1307/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на публична услуга или от търговски интерес;

(13) „претоварена инфраструктура“ означава елемент от инфраструктурата, за който търсенето на инфраструктурен капацитет не може да бъде напълно задоволено в определени периоди, дори след координиране на отделните заявки за капацитет;

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

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

(16) „рамково споразумение“ означава юридически обвързващо общо споразумение по публичното или частното право, определящо правата и задълженията на заявителя и на управителя на инфраструктура по отношение на инфраструктурния капацитет, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;

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

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

(19) „референтен документ за мрежата“ означава документ, в който са определени детайлно основните правила, крайните срокове, процедури и критерии относно схемите за таксуване и разпределяне на капацитет, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет;

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

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

ГЛАВА II

РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР 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 собственост или контролират от държавите-членки, независим статут по отношение на управлението, администрирането и вътрешния контрол по административни, икономически и счетоводни въпроси, в съответствие с който те следва, по-специално, да имат активи, бюджети и счетоводни отчетности, които са отделни от тези на държавата.

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

2а. Управителят на инфраструктура администрира свои собствени ИТ отдели, за да се гарантира достатъчна защита на чувствителна от търговска гледна точка информация. **[Изм. 51]**

2б. Държавите-членки гарантират също така, че както железопътните предприятия, така и управителите на инфраструктура, които не са напълно независими един от друг, носят отговорност за своята собствена политика по отношение на персонала. **[Изм. 52]**

Член 5

Управление на железопътните предприятия в съответствие с търговските принципи

1. Държавите-членки позволяват на железопътните предприятия да приспособят своите дейности към пазара и да управляват тези дейности под ръководството на своите управленски органи, с оглед предоставяне на ефективни и отговарящи на изискванията услуги на възможно най-ниска цена за съответното качество на исканата услуга.

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

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

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

а) да определят вътрешната си организация, без да се нарушават разпоредбите в членове 7, 29 и 39,

б) да контролират доставките и маркетинга на услуги, за които да определят цени, без да се нарушават разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007;

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

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

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

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

РАЗДЕЛ 2

Разделение на управлението на инфраструктурата и на транспортната дейност и на различните видове транспортна дейност

Член 6

Прозрачно разделяне на счетоводната отчетност

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

2. Държавите-членки могат също да предвидят това разделяне да налага организирането на обособени отдели в рамките на едно и също предприятие или инфраструктурата и транспортните услуги да се управляват от отделни структури***, за да гарантират развитието на конкуренцията, запазването на инвестициите и ефективността на разходите на доставката на услуги в железопътния сектор***.

3. Държавите-членки осигуряват изготвянето и публикуването на отделни отчети за приходите и разходите и баланси, от една страна за стопанската дейност, свързана с предоставянето на товарни транспортни услуги от железопътни предприятия и, от друга страна, за дейностите, свързани с предоставянето на транспортни услуги за превоз на пътници. Публичните средства, изплатени като компенсации за обществена услуга за предоставянето на транспортни услуги, трябва да се посочват в съответните счетоводни отчети поотделно за всеки отделен договор за обществена услуга и не се прехвърлят към дейности, свързани с предоставянето на други транспортни услуги или каквито и да било други дейности.

4. ***За да се гарантира пълна прозрачност на инфраструктурните разходи***, счетоводствата за различните сфери на дейност, посочени в параграфи 1 и 3, се водят по начин, даващ възможност за мониторинг на изпълнението на ~~забраната за прехвърляне на заплатени обществени средства от една сфера на дейност към друга~~ ***съответствието с тези параграфи и мониторинг на използването на приходите от таксите за инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и публични и частни средства, заплатени на управителя на инфраструктура. Приходите на управителя на инфраструктурата в никакъв случай не се използват от железопътно предприятие, орган или компания, упражняващи контрол върху железопътно предприятие, тъй като това може да укрепи тяхната позиция на пазара или да им позволи да придобият икономически предимства пред други железопътни предприятия. Настоящият параграф не възпрепятства възстановяването на разходи, при мониторинг от страна на регулаторния орган, както е посочено в член 55, в това число изплащане на лихви по пазарните условия на капитала, предоставен от органа или компанията, упражняващи контрол върху железопътното предприятие на управителя на инфраструктурата***. **[Изм. 53]**

Член 7

Независимост на основните функции на управителя на инфраструктура

1. Държавите-членки гарантират, че функциите по осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, ~~изброени в приложение II~~ ***определени в член 3, параграф 3***, се възлагат на такива органи и компании, които самите не предоставят никакви железопътни транспортни услуги. Каквито и да са организационните структури, постигането на тази цел трябва да бъде показано по убедителен начин. ***Въпреки това, при управлението на трафика по мрежата ефективното сътрудничество между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура е от съществено значение.***

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

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

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

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

3а. Не по-късно от 31 декември 2012 г. Комисията внася предложение за директива, в което да се съдържат разпоредби, свързани отделянето на управлението на инфраструктура от транспортните дейности, както и предложение за отваряне на пазара за вътрешни железопътни пътнически превози, които да не накърняват качеството на услугите за железопътен превоз и задълженията за безопасност на обществените услуги. **[Изм. 54 и 137]**

РАЗДЕЛ 3

Подобряване на финансовото състояние

Член 8

Добро финансиране на управителя на инфраструктура

1. Държавите-членки развиват националните си железопътни инфраструктури, като се съобразяват, където е необходимо, с общите нужди на Съюза. За тази цел те публикуват не по-късно от … (*) ***след консултация със заинтересованите страни и участници, в това число със съответните местни и регионални органи, със синдикалните организации и съюзи от сектора и с представители на потребителите,*** стратегия за развитието на железопътната инфраструктура, с оглед на задоволяване на бъдещите потребности от мобилност, основаваща се на добро и насочено към устойчиво развитие финансиране на железопътната система. Стратегията обхваща период от поне ~~пет~~ ***седем*** години и подлежи на подновяване.

2. ***Когато приходите не са достатъчни за покриване на финансовите нужди на управителя на инфраструктура, без да се засяга рамката за таксуване по членове 31 и 32 от настоящата директива, и*** съобразявайки се с членове 93, 107 и 108 от ДФЕС, държавите-членки ~~могат~~ също ~~да~~ ***така*** предоставят на управителя на инфраструктура финансиране, съответстващо на неговите задачи, размера на инфраструктурата и финансовите изисквания, по-специално за обезпечаване на нови инвестиции.

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

3. В рамките на общата политика, формулирана от държавата, и в съответствие с посочената в параграф 1 стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура приема бизнес план, включващ инвестиционна и финансова програми. Планът се съставя по начин да осигурява оптимално и ефективно използване, предоставяне и развитие на инфраструктурата, като при това осигурява финансов баланс и средствата за постигане на тези цели. Управителят на инфраструктура осигурява ***недискриминационно*** обсъждане на ~~бизнес плана~~ ***инвестиционния план*** — преди неговото приемане — с желаещите да ползват инфраструктурен капацитет заявители ***по отношение на условията на достъп и използване, на естеството, предоставянето и развитието на инфраструктурата***. Посоченият в член 55 регулаторен орган дава необвързващо становище по въпроса дали бизнес планът ~~е подходящ за постигане на съответните цели~~ ***дискриминира заявители***.

4. Държавите-членки осигуряват постигането, при нормални условия на работа и за срок от не повече от ~~три~~ ***две*** години, поне на изравняване на баланса на управителя на инфраструктура, при което приходите от таксите за инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности***, безвъзмездно отпуснати средства от частни източници*** и държавното финансиране ***в това число по целесъобразност авансови плащания от държавата*** от една страна, да покриват разходите по инфраструктурата от друга, включително ***устойчиво финансиране на дългосрочното подновяване на активите***, в съответните случаи~~, и авансовите плащания от държавата~~. **[Изм. 55]**

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

Член 9

Прозрачност при опрощаването на дългове

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

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

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

3. Параграфи 1 и 2 не се прилагат за дългове или за дължими лихви по дългове, поети от предприятията след ~~15 март 2001 г. или съответно след датата на присъединяване към Съюза на тези държави членки, които са се присъединили към ЕС след 15 март 2001 г.~~ **…** (*). **[Изм. 56]**

РАЗДЕЛ 4

Достъп до железопътната инфраструктура и услуги

Член 10

Условия за достъп до железопътната инфраструктура

1. На железопътните предприятия, включени в приложното поле на настоящата директива, се предоставя достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до инфраструктурата във всички държави–членки за извършване на всички видове железопътни товарни услуги. Това включва достъп до релсовия път до пристанища.

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

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

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

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

В никакъв случай условията за достъп до железопътната инфраструктура не трябва да водят до невъзможност за пътниците да получат информация и да закупят билет, за да се придвижат от една дестинация до друга, независимо от това колко оператори на железопътен транспорт предоставят, цялостно или частично, транспортни услуги за придвижване между тези две дестинации. **[Изм. 57]**

Въз основа на опита, натрупан от регулаторните органи, в срок до … (*) Комисията ~~може да приеме~~ ***приема*** мерки за прилагане, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия параграф. Тези мерки, предвидени за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат като актове за изпълнение ~~съгласно~~ ***в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в*** член 64, параграф 3. **[Изм. 58]**

Член 11

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

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

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

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

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

в) управителя на инфраструктура;

г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

(*) 18 месеца след влизането в сила на настоящата директива

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Компетентните органи и железопътните предприятия, които извършват обществените услуги, предоставят на съответния регулаторен орган или органи информацията, която по разумно усмотрение е необходима за вземането на решение. Регулаторният орган се запознава с предоставената информация, като се допитва до всички заинтересовани страни, ако е необходимо, и уведомява заинтересованите страни за своето мотивирано решение в рамките на ~~предварително определен разумен срок, но във всички случаи не по-късно от два месеца~~ ***един месец*** след получаване ~~на цялата необходима информация~~ ***на искането, посочено в параграф 2***. **[Изм. 59]**

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

а) съответният компетентен орган или компетентни органи;

б) управителят на инфраструктура;

в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги;

г) железопътното предприятие, което иска достъп.

4. ***Въз основа на опита, натрупан от регулаторните органи, в срок до …*** (*) Комисията ~~може да приеме~~ ***приема*** мерки за прилагане, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член. Тези мерки, предвидени за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат като актове за изпълнение в съответствие с ***процедурата по разглеждане, посочена в*** член 64, параграф 3. **[Изм. 60]**

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

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

Член 12

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

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

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

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

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

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

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

Комисията изготвя сравнителен анализ на методите за определяне на размера на таксите в държавите-членки, за да се достигне до единен метод на изчисление за определяне на размера на таксите. **[Изм. 61]**

Член 13

Условия за достъп до услуги

1. На недискриминационна основа ~~железопътните~~ ***управителите на инфраструктура предоставят на всички железопътни*** предприятия ~~имат право на~~ минималния пакет за достъп, формулиран в приложение III, точка 1.

2. ~~Услугите~~ ***Операторите на съоръжения за услуги предоставят достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път***, ***до съоръженията***, посочени в приложение III, точка 2, ~~се предоставят от всички оператори на съответните съоръжения~~ ***както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения,*** по недискриминационен начин ***под надзора на регулаторния орган съобразно предвиденото в член 56.***

Когато операторът на съоръжение за услуга***, посочено в приложение III, точка 2,*** принадлежи на орган или компания, която също провежда дейност и има доминиращо положение на поне един от пазарите за железопътен превоз, за които се използва това съоръжение, операторът следва да бъде организиран по такъв начин, че да е независим от съответния орган или компания в ~~правно и~~ организационно отношение, както и във връзка с вземането на решения. ***Операторът на съоръжение за услуга и този орган или фирма имат отделно счетоводство, включително отделни баланси и отчети за приходите и разходите.***

Искания от железопътни предприятия за достъп до съоръжението за услуга ***получават отговор в определен срок, установен от националния регулаторен орган, и*** могат да бъдат отхвърляни само при условие, че съществуват реалистични алтернативи, даващи им възможност да извършват съответния товарен или пътнически превоз по същия маршрут и при икономически приемливи условия. ~~Отговорността за доказване на наличието на~~ ***При отказ на достъп до неговото съоръжение за услуга, от оператора се изисква да предложи икономически и технически*** реалистична алтернатива ~~се носи от оператора на съответното съоръжение за услуга от посочения вид~~ ***и да обоснове писмено своя отказ. Отказът не създава задължение за оператора на съоръжението за услуги да прави инвестиции в ресурси или съоръжения, за да отговори на всички искания на железопътните предприятия.***

Когато операторът на съответното съоръжение за услуга е изправен пред съвпадение на различни искания, той прави опит за най-добро възможно съчетаване на удовлетворяването на различните искания. В случай че не съществува реалистична алтернатива и не е възможно да се удовлетворят всички искания за ползване на капацитета на съответното съоръжение въз основа на показаните потребности, регулаторният орган по член 55, по своя собствена инициатива или въз основа на жалба ***от кандидат***, предприема съответно действие, ***като отчита потребностите на всички засегнати участници,*** с което да осигури съответстваща част от капацитета да бъде предоставена на такива железопътни предприятия, които са различни от тези, представляващи част от съответния орган или компания, на която принадлежи операторът на съоръжението. От друга страна, новопостроените ремонтни и други технически съоръжения, създадени за ~~специфичен~~ вид нов ***високоскоростен*** подвижен състав, ***посочени в Решение 2008/232/ЕО на Комисията от 21 февруари 2008 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистема Подвижен състав на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ([1])***, могат да бъдат запазени за ползване от едно железопътно предприятие за първите ~~пет~~ ***десет*** години от тяхната експлоатация.

([1]) ОВ L 84, 26.3.2008 г., стр. 132.

Сряда, 16 ноември 2011 г.

В случай че съоръжението за услуга от посочения вид не е било използвано поне през ~~последните две последователни години~~ ***една година и е изразен интерес от железопътни предприятия пред оператора на това съоръжение въз основа на доказани потребности***, неговият собственик оповестява, че експлоатацията на съоръжението се предоставя на лизинг или под наем ***за използване за дейности, свързани с железопътния сектор, освен ако операторът на това съоръжение не докаже, че текущ процес на преобразуване възпрепятства използването му от което и да било железопътно предприятие***.

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

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

~~5. Приложение III може за бъде изменено, в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.~~ **[Изм. 62 и 162]**

РАЗДЕЛ 5

Трансгранични споразумения

Член 14

Общи принципи за трансграничните споразумения

1. ~~Всякакви разпоредби, съдържащи се в трансгранични споразумения между държавите-членки, които дискриминират между железопътните~~ ***Държавите-членки гарантират, че трансграничните споразумения, които те сключват, не дискримининират някои железопътни*** предприятия ~~или които ограничават~~ ***или не представляват ограничения за*** свободата на железопътните предприятия да предоставят трансгранични услуги ~~, се отменят с настоящото~~. **[Изм. 63]**

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

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

Комисията може да приеме мерки за прилагане, ~~определящи подробно~~ ***конкретизиращи процедурните възможности на*** процедурата ~~и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия параграф. Тези мерки~~ ***за сътрудничество, посочена в първа алинея***. ***Мерките за прилагане***, предвидени за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат под формата на актове за изпълнение в съответствие с ~~член 63, параграф 3~~ ***процедурата за консултиране, посочена в член 64, параграф 2***. **[Изм. 64]**

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***, социалните*** и икономическите условия и пазарни развития***, включително развитието на заетостта, както и спазването на съответното право на Съюза*** в ***областта на*** европейския железопътен транспорт.

2. В този контекст, Комисията тясно включва в тази дейност представители на държавите-членки***, включително представители на регулаторните органи***, ***посочени в член 55,*** и на секторите, обхванати от работата ѝ, включително ~~и потребители~~ ***съответните местни и регионални органи, социалните партньори и потребителите в областта железопътния сектор***, така че те по-добре да могат да наблюдават развитието на железопътния сектор и еволюцията на пазара, да оценяват ефекта от приетите мерки и да анализират въздействието на планираните от Комисията мерки. ***Комисията включва също така Европейската железопътна агенция, където това е подходящо.***

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

4. Комисията докладва на ~~периодично~~ на Европейския парламент и на Съвета ~~относно~~ ***на всеки две години за***:

а) развитието на ~~вътрешнообщностния~~ ***вътрешния*** пазар на железопътни ***и свързани с тях*** услуги ***, включително степента на отваряне на пазара***;

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

ба) развитието на заетостта, трудовите и социалните условия в сектора;

в) състоянието на европейската железопътна мрежа;

г) използването на правата за достъп;

д) препятствията за 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 посочената в приложение IV~~ ***следната*** информация***, и както е посочено в приложение IV***, както и всички други необходими данни, поискани от Комисията~~.~~***:***

а) развитието на железопътния транспорт и компенсации за задълженията за обществени услуги (ЗОУ);

б) степента на отваряне на пазара и лоялната конкуренция във всяка държава-членка; както и дела на железопътните предприятия в общия транспорт;

в) ресурсите и дейностите на регулаторните органи, посветени на тяхното функциониране като апелативни органи;

г) относимото развитие по отношение на реструктурирането на традиционните железопътни предприятия и приемането/прилагането на национални стратегии в областта на транспорта през предходната година;

Сряда, 16 ноември 2011 г.

д) важни инициативи/перки за професионално обучение в областта на железопътния транспорт, предприети в държавата-членка през предходната година;

е) заетостта и социалните условия в железопътни предприятия, управителите на инфраструктура и други предприятия, действащи в железопътния сектор, в края на предходната година;

ж) инвестициите във високоскоростна железопътна мрежа през предходната година;

з) дължината на железопътната мрежа в края на предходната година;

и) таксите за достъп до релсов път през предходната година;

й) съществуването на схема за насърчаване на точността, създадена в съответствие с член 35 от настоящата директива;

к) броя на действащите лицензи, издадени от компетентния национален орган;

л) етапа на въвеждане на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS);

м) броя на инцидентите, произшествията и сериозните произшествия в съответствие с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността [1]***, които са настъпили през предходната година;***

н) други развития в тази област;

о) развитието на пазарите за поддръжка и равнището на отваряне на пазара за услуги в областта на поддръжката.

Приложение IV може да бъде изменено в светлината на придобития опит***, с цел да се актуализира информацията, необходима за мониторинг на железопътния пазар***, в съответствие с процедурата, посочена в ~~член 60~~ ***член 60а***. **[Изм. 65]**

ГЛАВА III

ЛИЦЕНЗИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ

РАЗДЕЛ 1

Орган, отговорен за издаването на лицензи

Член 16

Орган, отговорен за железопътното лицензиране

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

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

(1) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

РАЗДЕЛ 2

Условия за получаване на лиценз

Член 17

Общи изисквания

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

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

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

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

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

5. Комисията ~~може да приеме~~ ***приема*** мерки за прилагане, ~~определящи подробно процедурата и критериите~~ ***конкретизиращи процедурните възможности***, които трябва да бъдат спазвани при ~~прилагането на настоящия член, включително използването~~ ***издаването на лицензи и създаването*** на общ образец на лиценз ***в съответствие с изискванията, определени в раздел 2***. ~~Тези мерки~~ ***Мерките за прилагане***, необходими за да се осигури прилагането при еднакви условия на настоящата директива, се приемат като актове за изпълнение в съответствие с ~~член 63, параграф 3~~ ***процедурата за консултиране, посочена в член 64, параграф 2***. **[Изм. 66]**

Член 18

Условия за получаване на лиценз

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

За тези цели, всеки кандидат предоставя цялата съответна информация.

Член 19

Изисквания за добра репутация

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

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

б) не са били обявявани в несъстоятелност;

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

г) не са били осъждани за ~~сериозни или повторни~~ ***каквито и да било*** неизпълнения на задължения във връзка със социалното или трудовото законодателство, включително задължения във връзка ~~със~~ ***с безопасността,*** законодателството в областта на безопасните и здравословни условия на труд, а също и на задължения във връзка с митническото законодателство — за предприятия, желаещи да извършват трансграничен превоз на товари, подлежащ на митнически режим. **[Изм. 67]**

Член 20

Изисквания за финансова стабилност

1. Свързаните с финансовата стабилност на кандидатите изисквания са изпълнени, когато кандидатстващото железопътно предприятие успее да докаже, че ще може да спази всички свои действителни и потенциални задължения, установени по силата на реалистични предвиждания за период от 12 месеца. ***Лицензиращите органи проверяват финансовата стабилност въз основа на годишните отчети на съответното железопътно предприятие или в случай на невъзможност за представяне на годишния счетоводен отчет от страна на кандидатстващото предприятие, само от неговия годишен баланс.*** **[Изм. 68]**

2. За тези цели, всеки кандидат ~~посочва подробно поне~~ ***предоставя подробни*** данните, ~~описани в приложение V.~~ ***относно следните аспекти:***

а) налични средства, включително баланси по банкови сметки, наличие на резерви при изчерпване на разплащателните и текущи сметки и кредити;

б) налични финансови средства и активи във вид на ценни книжа;

в) оборотен капитал;

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

д) такси върху активите на предприятието;

е) данъци и социалноосигурителни вноски. **[Изм. 69]**

3. Лицензиращият орган не счита кандидатстващото предприятие за стабилно, когато дължи значими суми по просрочени плащания на данъци или такси по обществени осигуровки в резултат на дейността на предприятието. **[Изм. 70]**

4. Лицензиращият орган има право да изисква в частност представяне на одитен отчет, както и съответни документи от банка, спестовна банка, счетоводител или ревизор. Тези документи трябва задължително да съдържат информация относно аспектите, посочени в параграф 2, букви а) – е) от настоящия член. **[Изм. 71]**

~~Приложение V може да бъде изменено в светлината на придобития опит, в съответствие с процедурата, посочена в член 60.~~ **[Изм. 72]**

Член 21

Изисквания за професионална компетентност

Изискванията за професионалната компетентност се удовлетворяват, когато кандидатстващото железопътно предприятие може да демонстрира, че то има или ще има организация за управление, която притежава познанията или опита да упражнява безопасен и надежден контрол върху експлоатацията и надзор върху вида операции, уточнени в лиценза. ***Предприятието също така доказва в момента на кандидатстване, че притежава сертификат за безопасност съгласно определението в член 10 от Директива 2004/49/ЕО.*** **[Изм. 73]**

Член 22

Изисквания във връзка с гражданската отговорност

Без да се засяга глава III от Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета ***от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт*** ***(1)***, всяко железопътно предприятие задължително ~~следва адекватно да~~ се застрахова адекватно ***или има адекватни гаранции при пазарни условия*** съобразно националното и международното право, с цел застрахователно покритие на отговорността си в случай на катастрофи или най-общо — застрахователни събития, и в частност относно товара, пощата и трети лица. ***Степента на покритие, която се счита за адекватна, може да бъде диференцирана, за да отчете особеностите на услугите, по-специално за железопътните операции за целите на културното или историческото наследство, извършвани по железопътната мрежа за широката общественост.*** **[Изм. 140]**

РАЗДЕЛ 3

Валидност на лицензa

Член 23

Пространствена и времева валидност

1. Лицензът е валиден за цялата територия на Съюза.

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

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

Член 24

Временен лиценз, прекъсване на действието и одобрение

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

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

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

3. Независимо от разпоредбите на параграф 1, при прекъсване на действието или отмяна на лиценз на основание несъобразяване с изискванията за финансова стабилност, лицензиращият орган има право да издаде временен лиценз до извършването на реорганизация на железопътното предприятие и при условие че не се застрашава безопасността. Издаденият временен лиценз не може да има валидност за повече от шест месеца след датата на издаването му.

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

(1) ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

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

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

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

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

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

Член 25

Процедура по предоставяне на лицензи

1. Процедурите по предоставяне на лицензи се оповестява публично от съответния лицензиращ орган, като той известява за тях Европейската железопътна агенция.

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

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

ГЛАВА IV

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

РАЗДЕЛ 1

ОБЩИ ПРИНЦИПИ

Член 26

Ефективно използване на инфраструктурния капацитет

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

Член 27

Референтен документ за мрежата

1. След като се консултира със заинтересованите страни, включително с посочения в член 55 регулаторен орган, управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за мрежата, който следва да може да се придобие срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. Референтният документ следва да бъде публикуван поне на два официални езика на Европейския съюз ***един от които е английски***. Съдържанието на референтния документ следва да се предоставя безплатно в електронен формат на уеб портала на Европейската железопътна агенция. **[Изм. 75]**

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

а) раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и условията за достъп до нея;

б) раздел за принципи на таксуване и тарифи;

в) раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Операторите на съоръжения за услуги, които не са контролирани от управител на инфраструктура, следва да предоставят информация за таксите, свързани с получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги, и за техническите условия на достъп, която бива поместена в референтния документ на мрежата;

г) раздел с информация във връзка с прилагането на посочения в член 25 лиценз и на железопътния сертификат за безопасност, издаден в съответствие с Директива 2004/49/ЕО;

д) раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със схемата за насърчаване на точността, посочена в член 35;

е) раздел с информация относно достъпа и таксуването за съоръженията за услуги, посочени в приложение III.

ж) образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управител на инфраструктура и кандидат в съответствие с член 42.

Информацията в референтния документ за мрежата се актуализира ежегодно и е в съответствие със или се позовава на регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно член 35 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността [1]***. На потребителите се съобщава навременно за инфраструктура, която не се поддържа надлежно и чието качество се влошава;***

Комисията може да изменя и конкретизира информацията в букви а) – ж) в съответствие с приложение VI в светлината натрупания опит, като следва процедурата, посочена в член 60а **[Изм. 76]**

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

[1] ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

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

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

Член 28

Споразумения между железопътни предприятия и управители на инфраструктура

Всяко железопътно предприятие, предоставящо железопътни услуги, сключва необходимите споразумения с операторите на ползваната железопътна инфраструктура съгласно публичното или частното право. Условията, регулиращи такива споразумения, следва 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 независимостта на управлението, формулирана в член 4.

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

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

Без да се накърнява независимостта на управлението, посочена в член 4, и при условие че това право е пряко предоставено от конституционното право най-малко две години преди датата на влизане в сила на настоящата директива, националният парламент може да има правото да упражнява контрол и по целесъобразност да прави преглед на равнището на таксите, определени от управителя на инфраструктура. Такъв преглед, ако се прави, гарантира, че таксите са в съответствие с настоящата директива, установената рамка и правилата за таксуване. **[Изм. 141/rev]**

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

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

Държавите-членки осигуряват представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения имат въздействие върху други инфраструктури, да се асоциират с цел ***съвместно*** координиране на таксите или за съвместно таксуване на използването на съответната инфраструктура на международно равнище. **[Изм. 77]**

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

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

5. Управителят на инфраструктура спазва търговската поверителност на информацията, предоставена му от кандидатите.

Член 30

Разходи за инфраструктурата и счетоводни баланси

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

2. Държавите-членки осигуряват прилагането параграф 1 посредством договорно споразумение между компетентния орган и управителя на инфраструктура за период, не по-малък от ~~пет~~ ***седем*** години, предвиждащо държавно финансиране,.

3. Условията на договора и уговорената структура на плащанията за обезпечаване на финансиране на управителя на инфраструктура се договарят предварително, така че да покриват целия договорен период.

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

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

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

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

~~Компетентният орган дава обосновка пред регулаторния орган, ако възнамерява да се отклони от тези препоръки.~~ **[Изм. 78]**

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

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Член 31

Принципи на таксуване

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

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

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

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

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

5. ~~В случаите, при които по законодателството на Съюза се допуска таксуване за шума при автомобилния товарен транспорт, таксите~~ ***Таксите*** за инфраструктура се изменят, така че да отчитат стойността на шума, произтичащ от експлоатацията на влака в съответствие с приложение VIII, точка 2. ***Тази промяна на таксите за ползване на инфраструктурата позволява да се компенсират инвестициите за подмяна на железопътните средства с най-целесъобразната от икономическа гледна точка налична нискошумова спирачна технология. Държавите-членки гарантират, че въвеждането на тези диференцирани такси нямат неблагоприятно въздействие върху финансовото равновесие на управителя на инфраструктура. Правилата за европейското съфинансиране се променят така, че да позволяват съфинансирането за монтиране на подвижен състав да намалят звуковите емисии, какъвто вече е случаят при ERTMS.***

Приложение VIII, точка 2 може да бъде изменено в светлината на опита в съответствие с процедурата, посочена в ~~член 60~~ ***член 60а*** и по-специално да се определят елементите на диференцираните такси за инфраструктура***, при условие че това не води до нарушаване на конкуренцията в рамките на железопътния сектор или с автомобилния транспорт в ущърб на железопътния транспорт***.

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

Таксуването за други стойности на вредите върху околната среда, което води до увеличаване на общите приходи, натрупващи се при управителя на инфраструктура, е допустимо обаче, само когато такова таксуване ~~се допуска~~ ***се прилага*** от правото на Съюза за шосеен товарен транспорт. Ако таксуването на тези разходи за околна среда при шосейния товарен транспорт не се допуска от правото на Съюза, такава промяна не води до каквато и да била обща промяна на приходите на управителя на инфраструктура.

Ако таксуването за стойности на вреди върху околната среда води до генериране на допълнителен приход, държавата-членка решава как да се използва приходът ***в полза на транспортните системи***.Съответните органи съхраняват информацията, необходима за проследяване на произхода на таксите за стойности на вреди върху околната среда и тяхното използване. Държавите-членки редовно предоставят тази информация на Комисията. **[Изм. 79]**

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

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

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

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

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

Член 32

Изключения от принципите на таксуване

1. С оглед постигане на пълно възстановяване на направените от управителя на инфраструктура разходи, държавата-членка може ***да разреши на управителя на инфраструктура***, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надценки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентоспособност ~~по специално на международните железопътни товарни превози~~ ***на железопътния сектор***. Системата за таксуване 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 разходите, настъпили директно вследствие извършване на железопътната услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе.

Преди да одобри начисляването на такива надценки, държавата-членка гарантира, че управителят на инфраструктура оценява тяхната релевантност за конкретни пазарни сегменти. Списъкът на пазарните сегменти, определени от управителите на инфраструктура, съдържа най-малко следните три елемента: услуги за товарни превози, услуги за пътнически превози в рамките на договор за обществени услуги и други пътнически услуги. Управителите на инфраструктура могат да направят допълнително разграничение на пазарните сегменти.

Пазарните сегменти, в които железопътните предприятия понастоящем не осъществяват дейност, но могат да предоставят услуги по време на срока на валидност на системата на таксуване, също се определят. Управителят на инфраструктурата не включва надценка за тези пазарни сегменти в системата на таксуване.

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

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

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

1а. При превоза на стоки от трети държави и до тях, по мрежа с различно междуосево разстояние от това на главната железопътна мрежа на територията на Съюза, управителите на инфраструктура могат да определят по-високи такси, с оглед да се постигне пълно възстановяване на направените разходи.

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

3. Влакове, оборудвани с ETCS, които се движат по линии, оборудвани с национални системи за контрол, управление и сигнализация, се ползват от временно намаление на таксата за инфраструктура в съответствие с точка 5 от приложение VIII. ***Управителят на инфраструктура е способен да гарантира, че това намаление не води до загуба на приходи. Намалението се компенсира от по-високи такси по железопътната линия за влакове, които не са оборудвани с ETCS.***

Точка 5 от приложение VIII може да бъде изменена на основата на придобития опит в съответствие с процедурата, посочена в ~~член 60~~ ***член 60а, с цел допълнително насърчаване на ERTMS***.

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

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

Държавите-членки могат да решат да публикуват тарифната рамка и правилата за таксуване, приложими конкретно за международни товарни услуги от трети държави и до трети държави по мрежа с различно междуосево разстояние от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, посредством различни инструменти и в различни срокове от предвидените в член 29, параграф 1, когато това е необходимо, за да се гарантира лоялна конкуренция. **[Изм. 80]**

Член 33

Отстъпки

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

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

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

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

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

Член 34

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

1. Държавите-членки могат да приложат ограничена по време схема за компенсиране за използването на железопътната инфраструктура за очевидно неизплатени разходи от въздействия върху околната среда, катастрофи и инфраструктура при конкурентни видове транспорт, доколкото тези разходи надвишават еквивалентните разходи при железопътен транспорт.

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

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

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

Член 35

Схема за насърчаване на точността

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

2. Основните принципи на схемата за насърчаване на точността, ~~изброени в точка 4 от приложение VIII,~~ ***включват следните елементи, които*** се прилагат за цялата мрежа.

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

б) Управителят на инфраструктура съобщава на железопътните предприятия разписанието, на базата на което ще бъдат определяни закъсненията, най-малко пет дни преди влаковото пътуване;

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

г) Въз основа на основните договорени параметри на схемата за насърчаване на точността, управителят на инфраструктура следва да публикува веднъж годишно средногодишното ниво на качество, постигнато от железопътните предприятия. **[Изм. 81]**

Точка 4 на приложение VIII***, съдържаща допълнителни елементи по отношение на схемата за насърчаване на точността,*** може да бъде изменена в светлината на опита в съответствие с процедурата, посочена в ~~член 60~~ ***член 60а***. **[Изм. 82]**

Член 36

Такси за резервиране

Управителите на инфраструктура могат да налагат подходяща такса за капацитет, който е предоставен, но не е използван. Таксите осигуряват стимули за ефективно използване на капацитета. Ако ~~има повече от един кандидат за предоставяне на даден влаков маршрут~~ ***двата или повече кандидати заявят предоставяне на припокриващи се влакови маршрути*** по действащото годишно разписание, ***на кандидата, на когото е предоставен, но не е използван целият влаков маршрут или част от него,*** се налага такса за резервиране. **[Изм. 83]**

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

Член 37

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

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

РАЗДЕЛ 3

Разпределяне на инфраструктурен капацитет

Член 38

Права във връзка с капацитета

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

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

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

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

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

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

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

Член 39

Разпределяне на капацитета

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

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

Член 40

Сътрудничество за разпределяне на инфраструктурен капацитет върху повече от една мрежа

1. Държавите-членки гарантират, че управителите на инфраструктура си сътрудничат, за да се създаде възможност за създаването и разпределянето на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа, включително съгласно рамковите споразумения, споменати в член 42. Управителите на инфраструктура създават подходящи процедури, при спазването на правилата, установени в настоящата директива и организират съответно международните влакови маршрути.

Държавите-членки гарантират, че представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения за разпределението влияят на други управители на инфраструктура, се сдружават с цел да координират разпределянето или да разпределят целия инфраструктурен капацитет на международно равнище, без да се засягат специфичните правила, съдържащи се в правото на Съюза за мрежите, ориентирани към товарни железопътни превози. ***Участниците в това сътрудничество гарантират, че членството, методите на действие и всички съответни критерии, използвани за оценяване и разпределяне на инфраструктурен капацитет, са публично достояние.*** Съответни представители на управители на инфраструктура трети държави могат да бъдат приобщени към тези процедури. **[Изм. 85]**

2. Комисията и представителите на регулаторните органи, които си сътрудничат в съответствие с член 57, се известяват за ~~и се поканват да присъстват като наблюдатели на всички срещи, на които се разработват~~ общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктура. В случай на системи за разпределяне, основаващи се на информационните технологии, регулаторните органи следва да получават достатъчно информация от тези системи, която да им позволява да извършват своя регулаторен надзор в съответствие с разпоредбите на член 56. **[Изм. 86]**

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

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

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

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

Член 41

Кандидати

1. Заявките за инфраструктурен капацитет могат да се подават от кандидати ~~по смисъла на настоящата директива~~. ***С цел използване на този инфраструктурен капацитет, кандидатите определят железопътно предприятие, което да сключи споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28.*** **[Изм. 84]**

2. Управителят на инфраструктура може да постави изисквания спрямо кандидатите, за да осигури защитата на законните си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания могат да включват осигуряването само на финансова гаранция, която не следва да надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на кандидата, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата предложения за инфраструктурен капацитет.

3. ~~Комисията може да приеме мерки за прилагане, определящи~~ Подробностите за критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграф 2~~. Тези мерки, предвидени, за да се гарантира прилагането на настоящата директива при еднакви условия, се приемат като актове за изпълнение~~ ***могат да бъдат изпенени в светлината на опита*** в съответствие с ~~член 63, параграф 3~~ ***процедурата, посочена в член 60а***. **[Изм. 87]**

Член 42

Рамкови споразумения

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

2. Рамковите споразумения не следва да са такива, че да изключват ползването на съответната инфраструктура от други кандидати или за други услуги.

3. Рамковото споразумение дава възможност за изменение или ограничаване на условията му, за да се даде възможност за по-добро използване на железопътната инфраструктура.

4. Рамковото споразумение може да съдържа санкции, ако стане необходимо споразумението да се измени или да се прекрати.

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

6. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 49, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от кандидата, рамковите споразумения могат да се сключват за срок 15 години. Период, по-дълъг от 15 години, е допустим само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато съществува широкомащабна и дългосрочна инвестиция, и по-специално когато такава инвестиция е обвързана с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

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

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

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

Член 43

График за процеса на разпределяне

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

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

2. Преди да започнат консултации по проекта за работно разписание, управителите на инфраструктура се договарят с останалите заинтересовани управители на инфраструктура, кои международни влакови маршрути да бъдат включени в работното разписание. Корекции се правят, само ако са абсолютно наложителни ***и следва да бъдат надлежно обосновани***. **[Изм. 88]**

Член 44

Подаване на заявка

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

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

4. Кандидатите заявяват инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, като подадат заявка до един управител на инфраструктура. На този управител на инфраструктура се разрешава след това да действа от името на кандидата, за да подаде заявка з за капацитет до другите съответни управители на инфраструктура.

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

Член 45

Съставяне на разписание

1. Управителят на инфраструктура удовлетворява, доколкото е възможно, всички заявки з за инфраструктурен капацитет, включително заявки за влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, и взема предвид, доколкото е възможно, всички затруднения на кандидатите, включително икономическия ефект върху тяхната дейност.

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

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

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

а) влаковите маршрути, поискани от всички други кандидати по същите маршрути,

б) влаковите маршрути, разпределени на всички други кандидати и заявките, за които не е взето решение, на всички други кандидати по същите маршрути,

в) влаковите маршрути, разпределени на всички други кандидати по същите маршрути като в предшестващото работно разписание,

г) останалия капацитет, разполагаем по съответните маршрути,

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

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

Член 46

Процес на координиране

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

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

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

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

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

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

Член 47

Претоварена инфраструктура

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

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

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

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

С оглед гарантиране развитието на подходящи транспортни услуги в тази рамка и по-специално те да съответстват на изискванията за предоставяне обществени услуги или насърчаване развитието на железопътния превоз на товари, ***и по-специално международния превоз,*** държавите-членки могат да предприемат при недискриминационни условия всички необходими мерки за осигуряване приоритета на тези услуги при разпределянето на капацитета на инфраструктурата. **[Изм. 89]**

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

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

5. ~~При определянето на~~ Критериите за приоритетност ~~се обръща подобаващо внимание на важността на~~ ***следва да включват*** услугите за товарни превози и по-специално на услугите за международни превози на товари. **[Изм. 90]**

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

Член 48

Ad hoc заявки

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

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

Член 49

Специализирана инфраструктура

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

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

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

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

Член 50

Анализ на капацитета

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

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

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

Член 51

План за увеличаване на капацитета

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

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

Той определя:

а) причините за претоварването;

б) вероятното бъдещо развитие на трафика;

в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;

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

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

Планът може да подлежи на предварително одобряване от държавата-членка. Регулаторният орган, посочен в член 55, ~~може да даде становище за това дали определените в плана мерки са подходящи~~ ***упражнява надзор върху процеса на обсъждане, за да се гарантира, че се извършва по недискриминационен начин***. **[Изм. 91]**

В случай на претоварване на трансевропейска мрежа или на претоварване на влаков маршрут, който има значително въздействие върху една или повече трансевропейски мрежи, мрежата от регулаторни органи, предвидена в член 57, може да даде становище относно обосноваността на действията на този план. **[Изм. 92]**

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

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

б) той не изпълнява дейностите, определени в плана за увеличаване на капацитета.

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

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

б) съществуващите опции не са икономически или финансово осъществими.

Член 52

Използване на влаковите маршрути

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

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

Член 53

Инфраструктурен капацитет за работи по поддържане

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

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

3. Управителят на инфраструктура уведомява ~~своевременно~~ ***най-малко една седмица предварително*** заинтересованите страни за непланирани работи по поддържането. **[Изм. 93]**

Член 54

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

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

1а. Управителите на инфраструктура следва да разполагат с протокол за действие при инциденти или технически аварии. **[Изм. 94]**

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

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

3. ~~Държавите-членки могат да изискат железопътните предприятия да се включат в осигуряването на спазването от тяхна страна и мониторинга на стандартите и правилата за безопасност.~~ ***С изключение на случаите на непреодолима сила, включително спешни и непредвидени работи от критично значение за безопасността, определеният в съответствие с настоящия член влаков маршрут за товарен превоз не може да бъде отменен по-малко от два месеца преди началото на графика, определен за него в работното разписание, ако съответният кандидат не даде съгласието си за отменянето. В такъв случай съответният управител на инфраструктура се стреми да предложи на кандидата влаков маршрут с равностойно качество и надеждност, които кандидатът има право да приеме или отхвърли. В последния случай, той има право най-малко на връщане на съответната такса.*** **[Изм. 95]**

РАЗДЕЛ 4

Регулаторен орган

Член 55

~~Регулаторен орган~~ ***Национални регулаторни органи***

1. Всяка държава-членка създава единствен национален регулаторен орган за железопътния сектор. Този орган е самостоятелен орган, който по отношение на организацията си, функционирането си, йерархията си и вземането на решения е правно отделен и независим от всякакви други публични органи. Той е също така независим в своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения от всички управители на инфраструктура, таксуващи органи, разпределящи органи или кандидати. Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за обществени услуги. ***Регулаторният орган разполага с необходимия организационен капацитет по отношение на човешки и материални ресурси, който отговаря на равнището на дейност на железопътния сектор на държавата-членка, като например обема на трафика и размера на мрежата, така че да може да изпълнява възложените му по член 56 задачи.***

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

3. Председателят и управителният съвет на регулаторния орган за железопътния сектор се назначават ***от националния или друг компетентен парламент*** на срочен и подновяем договор при ясни правила, които гарантират независимост. Те се избират сред ~~хора~~ ***лица***, които които ***разполагат с познания и опит в регулирането на железопътния сектор или познания и опит в регулирането на други сектори, и за предпочитане сред лица, които*** не ~~заемат~~ ***са заемали*** длъжност и не са имали отговорности, интереси или търговски взаимоотношения, ~~преки или косвени~~, ***пряко или косвено***, с регулираните предприятия или субекти за период от ~~три~~ ***поне две*** години ***или друг по-дълъг период***, ***определен съгласно националното законодателство***, преди назначаването ***си***, както и по време на ~~мандата~~ ***своя мандат***. ***Те заявяват това изрично посредством съответна декларация за интереси.*** След мандата си те не трябва да заемат професионална или отговорна длъжност или да имат интереси или делови отношения с което и да е от регулираните предприятия или субекти за период не по-малък от ~~три~~ ***две*** години ***или друг по-дълъг период, определен съгласно националното законодателство***. Те притежават пълни правомощия по отношение на наемането и управлението на личния състав на регулаторния орган. ***Те трябва да действат изцяло независимо и не могат в никакъв случай да бъдат повлияни от инструкциите на правителство или на частно или обществено предприятие.*** **[Изм. 96]**

Член 56

Функции на ***националните*** регулаторни органи

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

а) референтния документ за мрежата;

б) определените в него критерии;

в) процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;

г) схемата на таксуване;

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

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

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

жа) решенията за лицензиране в случаите, когато регулаторният орган не е също така и органът, издаващ лицензи в съответствие с член 16.

1а. Регулаторният орган може да предприема действия по своя инициатива и е длъжен да взема решение по всички жалби с цел нормализиране на ситуацията в срок от максимум един месец след получаване на жалбата. В случай на обжалване срещу отказ за предоставяне на инфраструктурен капацитет или срещу условията на предлагане на капацитет, регулаторният орган или потвърждава, че не се изисква изменение на решението на управителя на инфраструктура, или изисква промяна на това решение в съответствие с указанията, определени от регулаторния орган.

Комисията по собствена инициатива разглежда прилагането и изпълнението на разпоредбите на настоящата директива, свързани с мандата на регулаторния орган и неговите срокове за вземане на решение в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в първата алинея член 64, параграф 2.

2. Регулаторният орган има ~~също така~~ правото да следи конкуренцията***, да възпира случаи на дискриминация или нелоялна конкуренция*** на пазарите на железопътни услуги и да преглежда посоченото в букви а) до ~~ж)~~ ***жа)*** от параграф 1 по своя собствена инициатива и с оглед на предотвратяване на дискриминацията между кандидатите***, включително чрез подходящи коригиращи мерки***. По-специално той проверява дали референтният документ за мрежата не съдържа дискриминационни условия или не създава произволни правомощия на управителя на инфраструктура, които могат да бъдат използвани за дискриминиране на кандидатите. ***За тази цел регулаторният орган също така си сътрудничи тясно с националния орган по безопасността, отговорен за оценяване на съответствието или годността за използване на компонентите на оперативна съвместимост или за оценяване на процедурата „ЕО“ за проверка на подсистемите в съответствие с Директива 2008/57/ЕО. По искане на кандидатите по процедури пред националния орган по безопасността, които биха могли да носят последици за достъпа до пазара, националният орган по безопасността информира регулаторния орган за съответните аспекти на процедурата.*** Регулаторният орган ~~следва да има необходимия организационен капацитет за изпълняване на тези задачи~~ ***прави препоръки. Националният орган по безопасността представя на регулаторния орган обосновка, ако възнамерява да се отклони от тези препоръки***.

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

3а. Регулаторният орган проверява дали счетоводството на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура съответства на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, посочени в член 6.

3б. Регулаторният орган определя, ако е предвидено в националното законодателство, в съответствие с член 10, параграф 2 дали основната цел на дадена услуга е да превозва пътници между гари, разположени в различни държави-членки и, в съответствие с член 11, параграф 2, дали икономическото равновесие на договора за обществени услуги е изложено на риск от услугите, посочени в член 10, между начална и крайна точка, които са обхванати от един или повече договори за обществени услуги.

3в. Регулаторният орган уведомява Комисията за всяка жалба, свързана с решение на регулаторния орган във връзка с параграфи от 1 до 3б. В рамките на две седмици след получаването на жалбата Комисията, ако е необходимо, изисква промени във въпросното решение с оглед гарантиране на неговата съвместимост със законодателството на Съюза. Регулаторният орган променя решението си, като взема предвид промените, поискани от Комисията.

3г. Най-малко веднъж годишно регулаторният орган провежда консултации с представители на потребителите на товарни и пътнически железопътни услуги с цел да се вземат предвид техните виждания относно железопътния пазар, включително извършването на услугите, таксите за инфраструктура, размера и прозрачността на цените на железопътните услуги. **[Изм. 97]**

4. Регулаторният орган е упълномощен да изисква съответна информация от управителя на инфраструктура, кандидатите и която и да било трета участваща страна в съответната държава-членка. Изискваната информация трябва да му бъде предоставяна без ненужно забавяне. Регулаторният орган следва да може да осигурява изпълнението на такива заявки с подходящи санкции, включително глоби. Информацията, която трябва да бъде осигурявана на регулаторния орган, включва всички данни, които се изискват от регулаторния орган в рамките на неговата функция по разглеждане на жалби и неговата функция по наблюдение на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги в съответствие с параграф 2. Това включва данни, които са необходими за целите на статистиката и наблюдението на пазара.

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

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

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

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

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

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

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

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Член 56а

Правомощия на националните регулаторни органи

1. С цел изпълнение на задачите, изброени в член 56, регулаторният орган има правомощието:

а) да осигурява изпълнението на своите решения чрез подходящи санкции, включително глоби. Решението на регулаторния орган е задължително за всички страни, за които то се отнася, и не е обект на контрол от друга национална административна инстанция;

б) да изисква съответна информация от управителя на инфраструктура, кандидатите и която и да е трета участваща страна в рамките на съответната държава-членка и да осигурява изпълнението на подобни заявки чрез подходящи санкции, включително глоби. Информацията, която трябва да бъде осигурявана на регулаторния орган, включва всички данни, които се изискват от регулаторния орган в рамките на неговата функция по разглеждане на жалби и неговата функция по наблюдение на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги. Това включва данни, които са необходими за целите на статистиката и наблюдението на пазара. Изискваната информация трябва да бъде предоставяна без ненужно забавяне;

в) провежда одити или предизвиква външни одити на управители на инфраструктура и, когато е уместно, на железопътни предприятия, с цел проверка на съответствието с разпоредбите за разделно водене на счетоводство, формулирани в член 6.

2. Държавите-членки гарантират, че решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебно преразглеждане. Обжалването няма отлагателен ефект върху решението на регулаторния орган.

3. В случай на конфликт във връзка с взети от регулаторния орган решения относно трансграничини транспортни услуги, всяка от засегнатите страни може да подаде жалба до Европейската комисия за получаване на обвързващо решение относно съвместимостта на въпросното решение с правото на Съюза в рамките на един месец след получаването на обжалването.

4. Държавите-членки гарантират публикуването на решенията, приети от на регулаторния орган.

5. Държавите-членки гарантират, че управителите на инфраструктура и всички предприятия или други субекти, извършващи различни видове железопътен транспорт или управление на инфраструктура, включително операторите на съоръжения за услуги, посочени в член 6, предоставят подробни счетоводни данни на регулаторния орган, така че той да може да изпълнява различните си задачи. Тези счетоводни данни, предназначени за регулаторите, трябва да съдържат поне елементите, посочени в приложение X. Въз основа на тези счетоводни данни, регулаторният орган може също да прави заключения по отношение на въпроси, свързани с държавното подпомагане, които той докладва на органите, отговорни за разрешаване на тези въпроси.

Приложение X може да бъде изменено на основата на придобития опит в съответствие с процедурата, посочена в член 60а. **[Изм. 98]**

Член 57

Сътрудничество между ***националните*** регулаторни органи ***и правомощия на Комисията***

1. Националните регулаторни органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения и си сътрудничат по други начини с цел координиране на своите решения в целия Съюз. За тази цел те работят заедно в ~~работна група~~ ***официално установена мрежа***, която се събира на равни интервали от време ***по покана и под председателството на Комисията. За тази цел*** Комисията ~~подкрепя~~ ***гарантира активно сътрудничество между*** регулаторните органи ***и предприема действия*** в ~~тази им дейност~~ ***случай че регулаторните органи не изпълняват своя мандат***.

В състава на представителите на Комисията се включват представители както на отговарящите за транспорта така и на отговарящите за конкуренцията служби.

Комисията създава база данни, за която националните регулаторни органи предоставят данни относно всички процедури за подаване на жалби, като например датите на жалбите, започването на процедури по собствена инициатива, всички проекторешения и окончателни решения, участващите страни, основните въпроси на процедурите и проблемите по тълкуването на правото в областта на железопътния сектор и разследванията по собствена инициатива относно въпроси за достъпа или таксуването във връзка с международни железопътни услуги.

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

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

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

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

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

6а. Комисията може по собствена инициатива да участва в дейностите, изброени в член 57, параграфи от 2 до 6, за което информира мрежата от регулаторни органи, посочена в параграф 1.

7. ~~Регулаторните~~ ***Мрежата от регулаторни*** органи ~~разработват~~***, създадена в съответствие с параграф 1, разработва*** общи принципи и практики за вземане на решенията, за които са упълномощени съгласно настоящата директива. Комисията може да приеме ~~мерки по прилагането, определящи~~ ***и допълва*** такива общи принципи и практики. ~~Мерките, предвидени, за да се гарантира прилагането на настоящата директива при еднакви условия, се приемат като актове за изпълнение~~ в съответствие с ***процедурата, посочена в*** член ~~63, параграф 3~~ ***60а***.

~~Регулаторните~~ ***Мрежата от регулаторни*** органи също така ~~преразглеждат~~ ***преразглежда*** решения и практики на асоциации на управители на инфраструктура, както е посочено в член 40, параграф 1, които прилагат разпоредби на настоящата директива или ~~улесняват~~ ***улеснява*** по друг начин международния железопътен транспорт. **[Изм. 99]**

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Член 57а

Европейски регулаторен орган

Въз основа на опита, придобит от тежата от регулаторни органи, Комисията не по-късно от … (*) ***представя законодателно предложение за създаване на европейски регулаторен орган. Този орган разполага с надзорни и арбитражни функции за разрешаване на трансграничини и международни проблеми и за разглеждане на обжалвания на решения, взети от националните регулаторни органи.*** **[Изм. 100]**

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 58

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 островна държава-членка с железопътна връзка само с една друга държава-членка и Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия на същата основа

а) не са длъжни да прилагат изискването да прехвърлят на независим орган функциите, определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата, така както се предвижда в член 7, параграф 1, първа алинея, доколкото този член задължава държавите-членки да създадат независими органи, изпълняващи задачите, посочени в член 7, параграф 2;

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

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

Дерогацията, посочена в параграф 1, не се прилага, когатожелезопътно 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, опериращи в Северна Ирландия и на Обединеното кралство за железопътни предприятия, опериращи в Ирландия.

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

(*) Две години след публикуването на настоящата директива.

([1]) ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1.

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

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

Член 59а

Член, който делегира правомощия

На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 60 относно приложното поле на мониторинга на пазара в съответствие с член 15, параграф 5, относно някои елементи от референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с член 27, параграф 2, относно някои принципи на таксуването в съответствие с член 31, параграфи 3 и 5, относно временното намаление на таксите за достъп до инфраструктурата за ETCS в съответствия с член 32, параграф 3, относно някои елементи от схемата за насърчаване на точността в съответствие с член 35, параграф 2, относно критериите, които трябва да бъдат спазвани по отношение на изискванията, свързани с кандидати за инфраструктура, в съответствие с член 41, параграф 3, относно графика за процеса на разпределяне в съответствие с член 43, параграф 1, относно счетоводните данни, предназначени за регулаторите, в съответствие с член 56а, параграф 5 и относно общите принципи и практики за вземане на решенията, за които са упълномощени регулаторните органи в съответствие с член 57, параграф 7. **[Изм. 101]**

~~Член 60~~

~~Упражняване на делегирани правомощия~~

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

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

~~3. Правомощията за приемане на делегирани актове се предоставят на Комисията при условията, определени в членове 61 и 62.~~ **[Изм. 102]**

Член 60а

Упражняване на делегирането

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове при условията, предвидени в настоящия член.

2. Правото да приема делегирани актоне, посочено в членове 15, параграф 5, 27, параграф 2, 31, параграф 3 и 31, параграф 5, 32, параграф 3, 35, параграф 2, 41, параграф 3, 43, параграф 1, 56а, параграф 6, 57, параграф 7 се предоставя на Комисията за период от пет години, считано от …* (*)*. Комисията изготвя доклад относно делегираните правомощия не по-късно от девет месеца преди края на петгодишния период. Делегирането на правомощия се удължава с мълчаливо съгласие за същия срок, освен ако Европейският парламент или Съветът не се противопоставят на такова удължение не по-късно от три месеца преди края на всеки от сроковете.

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

3. Делегираните правомощия по член 15, параграф 5, член 27, параграф 2, член 31, параграф 3 и член 31, параграф 5, член 32, параграф 3, член 35, параграф 2, член 41, параграф 3, член 43, параграф 1, член 56a, параграф 6, член 57, параграф 7 може по всяко време да бъдат оттеглени от Европейския парламент или Съвета. С решението за оттегляне се прекратяват делегираните правомощия, посочени в това решение. То поражда действие в деня след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в него. Решението не засяга валидността на делегираните актове, които вече са влезли в сила.

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

5. Делегиран акт, приет съгласно член 15, параграф 5, член 27, параграф 2, член 31, параграф 3, член 31, параграф 5, член 32, параграф 3, член 35, параграф 2, член 41, параграф 3, член 43, параграф 1, член 56a, параграф 6, член 57, параграф 7 влиза в сила само в случай, че нито Европейският парламент, нито Съветът са повдигнали възражения в срок от два месеца от уведомлението до тях за съответния акт, или ако преди този срок и Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че са решили да не повдигат възражения. Този период се удължава с 2 месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета. **[Изм. 103]**

~~Член 61~~

~~Отмяна на делегираните правомощия~~

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

~~2. Институцията, която е започнала вътрешна процедура за вземане на решение дали да отмени делегирането на правомощия, уведомява другата законодателна институция и Комисията най-късно един месец преди приемането на окончателното решение, като посочи делегираните правомощия, които могат да бъдат отменени, и основанията за тази отмяна.~~

~~3. С решението за отмяна посоченото в него делегиране на правомощия се прекратява. То поражда действие незабавно или на по-късна дата, посочена в него. Решението не засяга валидността на делегирани актове, които вече са влезли в сила. То се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.~~ **[Изм. 104]**

~~Член 62~~

~~Възражения срещу делегираните актове~~

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

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

~~3. Ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу приет делегиран акт, той не влиза в сила. Въпросната институция посочва основанията за възражението срещу делегирания акт.~~ **[Изм. 105]**

Член 63

Мерки за прилагане

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

2. По искане на ~~държава-членка~~ ***национален регулаторен орган и други компетентни национални органи*** или по своя собствена инициатива Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите на настоящата директива***.*** ~~и в~~ ***Националните регулаторни органи поддържат база данни с проекти на своите решения, достъп до която има Европейската комисия. В*** рамките на два месеца от получаването на такова искане ***Европейската комисия*** решава съгласно процедурата по консултиране, посочена в член 64, параграф 2, дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана. Комисията информира за решението си Европейския парламент, Съвета и държавите-членки. **[Изм. 106]**

~~Без да се засяга член 258 от Договора, всяка държава-членка, в срок от един месец от датата на решението, може да отнесе решението на Комисията пред Съвета. Съветът, действайки с квалифицирано мнозинство, може при изключителни обстоятелства да вземе различно решение в срок от един месец от датата на сезирането.~~ ***По искане на държава-членка или по нейна собствена инициатива, в особени случаи, Комисията разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите на настоящата директива, и приема решение по нея в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 64, параграф 3.*** **[Изм. 107]**

3. ~~Мерките~~ ***Комисията приема актовете за изпълнение в съответствие с член 10, параграф 2, член 11, параграф 4 и член 17, параграф 5***, предназначени да гарантират прилагането на директивата при еднакви условия***. Тези*** ~~се приемат от Комисията като~~ актове за изпълнение ***се приемат*** в съответствие с процедурата ***по разглеждане***, посочена в член 64, параграф 3. **[Изм. 108]**

Член 64

Процедури на Комитета

1. Комисията се подпомага от комитет. ***Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.*** **[Изм. 109]**

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат ~~членове 3 и 7~~ ***4*** от ~~Решение 1999/468/ЕО, при спазването на разпоредбите на член 8 от него~~ ***Регламент (ЕС) № 182/2011***. **[Изм. 110]**

3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат член 5 ~~и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазването на разпоредбите на член 8 от него~~ ***от Регламент (ЕС) № 182/2011***. **[Изм. 111]**

Член 65

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 прилагането на глава II.

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Член 66

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с членове […] и приложения […], не по-късно от ~~[…]~~ (*). Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези разпоредби и таблица на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива. **[Изм. 112]**

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

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

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

Член 67

Отмяна

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

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

Член 68

Влизане в сила

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

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

Член 69

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в […]

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

(*) 12 месеца след влизането в сила на настоящата директива

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Списък на елементите на железопътната инфраструктура

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

— наземна област;

— железопътна линия и леглото ѝ, по-специално диги, изкопи, дренажни канали и ровове, зидани ровове, земни траншеи, облицовъчни стени, насаждения за защита на страничните склонове и др.; пътнически и товарни перони; релсови пътища и пешеходни пътеки; оградни стени, плетове, ограждения; пожарозащитни шини; апаратура за 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, 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 ***за пешеходци и достъп*** по шосе; **[Изм. 113]**

— съоръжения за безопасност, сигнализация и телекомуникации на открито, в гари и в разпределителни гари включително уредби за генериране, трансформиране и разпределение на електрически ток за сигнализация и телекомуникации; сгради за такива инсталации или уредби; електромагнитни релсови спирачки;

— осветителни инсталации за целите на трафика и безопасността;

— уредби за трансформиране и пренос на електрическа мощност за влаковия транспорт: подстанции, захранващи кабели между подстанциите и контактните линии, контактни мрежи и подпори; трета релса с подпори;

— сгради, използвани от инфраструктурния отдел.

~~ПРИЛОЖЕНИЕ II~~

~~Основни функции на управителя на инфраструктура~~

~~(посочени в член 7)~~

~~Списък на основните функции, посочени в член 7:~~

~~взимане на решения за определяне на влаков маршрут, включително както определяне, така и оценка на разполагаемостта на капацитет и определяне на индивидуални влакови маршрути,~~

~~взимане на решения за таксуването за ползване на инфраструктура а, включително определяне и събиране на такси.~~ **[Изм. 114]**

Сряда, 16 ноември 2011 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Услуги, предоставяни на железопътните предприятия

(посочени в 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 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;

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

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

2. Следва също да се осигурява достъп до ***следните*** обслужващи съоръжения ***когато такива съществуват,*** и до ~~предоставянето на услуги в следните съоръжения~~ ***услугите, предоставяни в тях***:

а) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително ~~билетни и~~ пътни информационни служби ***и подходящо общо местонахождение за билетни служби***;

б) товарни терминали;

в) разпределителни гари;

г) съоръжения за композиране на влакове;

д) странични коловози за гариране;

е) съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения;

ж) пристанищни съоръжения, свързани с железопътните дейности;

з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ, включително теглене;

за) съоръжения за презареждане и доставка на гориво в тях, като таксите за това са представени във фактурата разделно от таксите за използването на съоръжения за зареждане на гориво.

3. Допълнителните услуги могат да включват:

а) задвижваща електроенергия, ***чийто доставчик железопътното предприятие може да избира свободно в случай, че доставчикът на задвижваща електроенергия е идентичен с оператора на съоръжението,*** таксите за ~~която~~ ***задвижваща електроенергия*** са представени във фактурата разделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване;

аа) условия и цени за използването на енергозахранващи и енергопреносни линии, които да са еднакви за всички оператори;

б) предварително затопляне на пътнически влакове;

~~в) доставка на гориво, таксите за която са представени във фактурата разделно от таксите за използване на съоръжения за зареждане на гориво;~~ **[Изм. 115 и 165]**

г) специални договори за:

— контрол на транспорт на опасни товари,

— съдействие за движението на влакове със специално предназначение.

4. Спомагателните услуги могат да включват:

а) достъп до телекомуникационни мрежи;

б) предоставяне на допълнителна информация;

в) технически преглед на подвижния състав.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Информация за мониторинга на железопътния пазар

(посочена в член 15)

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

	2007 г.	изменение спрямо предходната година (в %)	2008 г.	изменение спрямо предходната година (в %)
общо превоз на товари (в tkm [1])				
международен				
транзитен				
национален				
общо превоз на пътници (в pkm [2])				
международен				
транзитен				
национален				
в т.ч. в рамките на ЗОУ				
платени компенсации за ЗОУ (в евро)				

[1] Тон-километър.
[2] Пътник-километър.

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

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

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

3. Регулаторни органи:

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

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

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

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

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

Общо персонал на железопътните предприятия	
— в т.ч. влакови машинисти	
— в т.ч. задгранично работещ подвижен персонал	
Общо персонал на управителите на инфраструктура	
Друг персонал, включително дружества, предоставящи услуги във връзка с железопътния транспорт (например работилници за поддръжка, оператори на терминали, дружества, предоставящи услуги по обучение, наемане на влакови машинисти, енергоснабдяване)	

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

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

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

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

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

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

11. Инвестиции във високоскоростна мрежа:

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

Конвенционални линии (в километри)	
Висикоскоростни линии (в километри)	

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

Train category	Среден размер на таксата в евро/влаков километър, без разходите за използваната електроенергия
Товарни влакове с 1 000 бруто тона	
Междуградски пътнически влакове с 500 бруто тона	
Регионални пътнически влакове с 140 бруто тона	

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

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

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

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

16а. Произшествия, катастрофи и сериозни катастрофи в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, които са настъпили през предходната година. **[Изм. 116]**

17. Други развития в тази област.

~~ПРИЛОЖЕНИЕ V~~

~~Финансова стабилност~~

~~(посочено в член 20)~~

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

~~а) налични средства, включително баланси по банкови сметки, наличие на резерви при изчерпване на разплащателните и текущи сметки и кредити;~~

~~б) налични финансови средства и активи във вид на ценни книжа;~~

~~в) оборотен капитал;~~

~~г) присъщи разходи, включително разходи по плащания за превозни средства, недвижима собственост, сгради, инсталации и вагонен парк;~~

~~д) такси върху активите на предприятието.~~

~~2. В частност кандидатстващото предприятие се приема като нестабилно, когато дължи значими суми по просрочени плащания на данъци или такси по обществени осигуровки, в резултат на дейността на предприятието.~~

~~3. Лицензиращият орган има право да изисква в частност представяне на ревизорен акт и отчет, както и съответни документи от банка, спестовна банка, счетоводител или ревизор. Тези документи задължително следва да съдържат информация относно сферите, посочени в точка 1.~~ **[Изм. 117]**

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Съдържание на референтния документ на мрежата

(посочено в член 27)

~~Референтният~~ ***Разделите от референтния*** документ на мрежата, посочен в член 27, ~~съдържа~~ ***съдържат*** следната информация: **[Изм. 118]**

~~1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и условията за достъп до нея. Информацията в този раздел следва да е в съответствие със или да се позовава на регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно член 35 от Директива 2008/57/ЕО.~~ **[Изм. 119]**

2. ~~Раздел~~ ***Разделът*** за принципи на таксуване и тарифи ~~. Тук следва да се съдържат~~ ***съдържа*** съответните детайли на схемата за таксуване, както и достатъчно информация за таксите, а също и друга съществена информация за достъпа, приложима спрямо изброените в приложение III услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката, правилата и, където е приложимо, таблиците, използвани за прилагането на член 31, параграфи 4 и 5 ~~и членове 32—35~~ ***—член 36***. Тук се съдържа също информация за вече решени или очаквани промени във връзка с такси през следващите пет години. **[Изм. 120]**

3. ~~Раздел~~ ***В раздела*** за принципите и критериите за разпределяне на капацитета са посочени основните характеристики на капацитета на инфраструктурата, който е разполагаем за железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително вероятните изисквания за капацитет по поддръжката. В него са определени процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат специфични критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално: **[Изм. 121]**

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

б) изискванията по отношение на кандидатите;

в) график на процеса на подаване на заявки и разпределяне и на процедурите, които се спазват при изискване на информация за съставяне на разписанието в съответствие с член 45, параграф 4;

г) принципите, на които се подчинява процесът на координиране и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес;

д) процедурите, които се следват, и критериите, които се използват в случаите на претоварена инфраструктура;

е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;

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

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

~~4. Раздел с информация във връзка с прилагането на посочения в член 25 лиценз и на железопътния сертификат за безопасност, издаден в съответствие с Директива 2004/49/ЕО (1).~~

~~5. Раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със схемата за насърчаване на точността, посочена в член 35.~~ **[Изм. 122]**

~~6. Раздел с информация относно достъпа и таксуването за съоръженията за услуги, посочени в приложение III. Операторите на съоръжения за услуги, които не са контролирани от управител на инфраструктура, следва да предоставят информация за таксите, свързани с получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги, и за техническите условия на достъп, която бива поместена в референтния документ на мрежата.~~ **[Изм. 123]**

~~7. Образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управител на инфраструктура и кандидат в съответствие с член 42.~~ **[Изм. 124]**

~~(1) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.~~

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

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

(посочени в член 30)

Договорното споразумение конкретизира разпоредбите на член 30, включително:

1. приложното поле на споразумението по отношение на инфраструктурата и съоръженията за услуги, структуриран съгласно приложение III. Тук се включват всички елементи на ~~развитието на инфраструктурата, включително~~ поддръжката и подновяването на вече функциониращата инфраструктура. Като отделна позиция може да се включи изграждането на нова инфраструктура,

2. структурата на договорените плащания, ***включително индикативни прогнози по отношение на нивата им,*** разпределени съгласно изброените в приложение III инфраструктурни услуги по поддръжка, ~~по изграждане на нова инфраструктура~~ ***включително подновяване*** и ***модернизация,*** и по преодоляване на съществуващото забавяне в поддържането; ***плащанията за нова инфраструктура могат да се включат като отделна позиция***,

3. ориентирани към потребителя целеви равнища на изпълнение, представени чрез показатели и критерии за качество, обхващащи:

   а) експлоатационни характеристики на влаковете и удовлетворение на клиента, ***по специално въздействието на качеството на инфраструктурата върху влаковата надеждност***,

   б) капацитет на мрежата ***и наличност на инфраструктура***,

   в) управление на активите,

   г) обем на дейността,

   д) нива на безопасност,

   е) опазване на околната среда;

4. обем на възможно забавяне на дейности по поддръжката, разходи, предвидени за неговото преодоляване, и активи, които ще бъдат извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансови потоци,

5. стимулите съгласно член 30, параграф 1,

6. минимални задължения за докладване на управителя на инфраструктура по отношение на съдържанието и честотата на докладване, в т.ч. годишно публикуваната информация,

7. механизъм, осигуряващ прехвърлянето към потребителите на значителен дял от намалението на разходите посредством по-ниско равнище на таксите ***в съответствие с изискванията на член 30, параграф 1, без да се излага на риск балансът на счетоводната отчетност на управителя на инфраструктура, както се изисква съгласно член 8, параграф 4***,

8. договорения срок на споразумението, който е съобразен със и съответства на продължителността на бизнес плана, договора за концесия или лицензa на управителя на инфраструктура, както и на тарифните рамки и правила на държавите-членки,

9. правила за справяне със значителни смущения във функционирането и извънредни ситуации ~~, включително минимално ниво на обслужване при евентуални стачки~~ и предварително прекратяване на договорното споразумение, а също и ***навременно*** информиране на потребителите, **[Изм. 125]**

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

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

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

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

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

а) административните разходи за цялата мрежа;

б) лихва, платима върху капитала

~~в) повече от една десета от разходите, свързани със съставяне на разписанието, определяне на влаковия маршрут, ръководене на движението, диспечерски контрол и сигнализиране на влаковото движение;~~

г) амортизация на информационно, комуникационно и телекомуникационно оборудване;

д) разходи, свързани с управление на недвижимото имущество, по-специално за придобиване, продажба, демонтиране, обеззаразяване, рекултивиране или наемане на земя или други дълготрайни материални активи;

е) ~~социална дейност,~~ училища, детски градини~~, ресторанти~~; **[Изм. 126]**

ж) разходи, свързани с природни бедствия, инциденти, смущения при предоставянето на услуги.

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

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

а) таксите да са диференцирани по начин, отчитащ в каква степен возилата, които са част от влаковата композиция, спазват нормите за шумовите емисии, установени чрез Решение 2006/66/ЕО от 23 декември 2005 г. относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([1]);

б) да се отдава приоритет на шума от товарните вагони;

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

([1]) ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1.

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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

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

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

iii) чувствителността на района, засегнат от местните емисии,

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

3. Управителят ***на инфраструктура определя хомогенни пазарни сегменти и съответните надценки по смисъла на член 32, параграф 1, въз основа на пазарно проучване и след консултации с кандидатите. С изключение на влаковете, посочени в член 32, параграф 1а, управителят*** на инфраструктура следва да демонстрира пред регулаторния орган, че в съответствие с член 32, параграф 1 за влаковата услуга могат да бъдат плащани надценки ~~, като всяка една от услугите, посочени в отделните точки по-долу, принадлежи на различен пазарен сегмент~~. ***В случай че управителят на инфраструктура налага надценки, той разработва списък с пазарни сегменти, за които регулаторният орган дава предварителното си одобрение.***

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

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

~~в) вътрешни услуги / международни услуги;~~

~~г) комбиниран превоз / директен превоз;~~

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

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

~~ж) редовни влакови услуги / извънредни влакови услуги.~~ **[Изм. 127]**

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

~~а) За да бъде постигнато договореното ниво на качество и да не бъде застрашена икономическата целесъобразност на услугата, след получено разрешение от регулаторния орган управителят на инфраструктура следва да договаря с кандидатите основните параметри на схемата за насърчаване на точността, по-специално паричната стойност на закъсненията, тавана на плащанията, дължими съгласно схемата за насърчаване на точността, по отношение както на отделните влакови пътувания, така и на всички влакови пътувания на дадено железопътно предприятие за конкретен период от време;~~ **[Изм. 128]**

~~б) Управителят на инфраструктура съобщава на железопътните предприятия разписанието, на базата на което ще бъдат определяни закъсненията, най-малко пет дни преди влаковото пътуване;~~ **[Изм. 129]**

в) Всички закъснения се разпределят по един от следните класове или подкласове:

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

1.1. Съставяне на разписание

1.2. Композиране на влакове

1.3. Грешки в операционните процедури

1.4. Неправилно прилагане на правилата за отдаване на приоритет

1.5. Персонал

1.6. Други причини

2. Инфраструктурни съоръжения на управителя на инфраструктура

2.1. Инсталации за сигнализация

2.2. Инсталации за сигнализация на железопътни прелези

2.3. Инсталации за телекомуникация

2.4. Оборудване за захранване

2.5. Релсов път

2.6. Конструкции

2.7. Персонал

2.8. Други причини

3. Строителноинженерни причини, дължащи се на управителя на инфраструктура

3.1. Планирани строителни работи

3.2. Нередности при извършване на строителните работи

3.3. Ограничения върху скоростта вследствие на неизправност на релсовия път

3.4. Други причини

4. Проблеми, причинени от друг управител на инфраструктура

4.1. Проблеми, причинени от предишния управител на инфраструктура

4.2. Проблеми, причинени от следващия управител на инфраструктура

5. Проблеми от търговско естество, причинени от железопътното предприятие

5.1. Превишаване на времето за престой

5.2. Искане на железопътното предприятие

5.3. Товарни операции

5.4. Нередности при товаренето

5.5. Търговска подготовка на влака

5.6. Персонал

5.7. Други причини

6. Подвижен състав на железопътното предприятие

6.1. Планиране и промяна на разписанието

6.2. Композиране на влакове от страна на железопътното предприятие

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

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, причинени от друго железопътно предприятие

7.1. Проблеми, причинени от последващото железопътно предприятие

7.2. Проблеми, причинени от предходното железопътно предприятие

8. Външни проблеми, които не са причинени нито от управител на инфраструктура, нито от железопътно предприятие

8.1. Стачка

8.2. Административни формалности

8.3. Външно влияние

8.4. Влияние на метеорологичните условия и естествени причини

8.5. Закъснение вследствие на външни причини в последващата мрежа

8.6. Други причини

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

9.1. Опасни събития, злополуки и риск

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

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

9.4. Маневриране

9.5. Връзка

9.6. Необходимо е допълнително проучване

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

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

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

~~ж) Без да се засягат съществуващите процедури на обжалване и разпоредбите на член 50, следва да бъде предвидена система за разрешаване на спорове във връзка със схемата за насърчаване на точността, за да може тези проблеми да бъдат бързо преодолявани. Ако тази система бъде приложена, решението трябва да бъде постигнато в срок от 10 работни дни.~~ **[Изм. 130]**

~~з) Въз основа на основните договорени параметри на схемата за насърчаване на точността, управителят на инфраструктура следва да публикува веднъж годишно средногодишното ниво на качество, постигнато от железопътните предприятия.~~ **[Изм. 131]**

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

За товарен превоз

Година	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Отстъпка	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

За пътнически превоз

Година	***2015 г.***	***2016 г.***	***2017 г.***	***2018 г.***	***2019 г.***	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Отстъпка	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~5 %~~ ***6 %***	5 %	~~5 %~~ ***4 %***	~~5 %~~ ***2 %***

[Изм. 132]

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

График за процеса на разпределяне

(посочен в член 43)

1. Работното разписание се съставя 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, както се изисква. Ръководителите на инфраструктура могат да се договорят за различни дати и в този случай те уведомяват Комисията, ако има опасност да бъде засегнат международният превоз.

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

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

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Счетоводни данни, които следва да се предоставят на регулаторния орган

(посочен в член 56, параграф 8)

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

1. Разделно счетоводно отчитане

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

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

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

в) да включват разходни и приходни категории, които дават възможност да се установи дали е имало кръстосано субсидиране между различните дейности, в съответствие с изискванията ***на член 6 и когато бъде счетено за необходимо и пропорционално от*** на регулаторния орган; **[Изм. 133]**

г) да са толкова подробни, колкото регулаторният орган счита за необходимо и пропорционално;

д) да са придружени от документ, който посочва методиката, използвана за разпределяне на разходите между различните дейности.

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

2. Мониторинг на таксите за достъп до релсов път

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

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

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

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

3. Данни за финансовите резултати

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

а) отчет за финансовите резултати;

б) обобщен отчет на разходите;

в) отчет на разходите за поддръжка;

г) отчет на оперативните разходи;

д) отчет на приходите;

е) прилежащи бележки за обосноваване или разясняване на отчетите.

4. Други

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

Част A

Отменени директиви и списък на техните последователни изменения

(посочени в член 67)

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

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Част Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 67)

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

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

Таблица на 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 3	Член 1, параграф 3	Член 1, параграф 4	Член 2, параграф 4
Член 2, параграф 4			Член 2, параграф 5
Член 3			Член 3, параграфи 1—8
	Член 2, букви б) и в)		Член 3, параграфи 9 и 10
		Член 2	Член 3, параграфи 11—21
Член 4			Член 4
Член 5			Член 5
Член 6, параграфи 1 и 2			Член 6, параграфи 1, 2 и 4
Член 9, параграф 4			Член 6, параграф 3
Член 6, параграф 1, втора алинея			Член 6, параграф 4
Член 6, параграф 3			Член 7, параграф 1

Директива 91/440/ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
		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, първа, втора и трета алинеи
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
		Член 5	Член 13
			Член 14
Член 10б			Член 15
	Член 3		Член 16
	Член 4, параграфи 1—4		Член 17, параграфи 1 - 4
	Член 5		Член 18
	Член 6		Член 19
	Член 7		Член 20
	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 и 3—6	Член 29
		Член 6, параграфи 2—5	Член 30
		Член 7	Член 31
		Член 8	Член 32

Сряда, 16 ноември 2011 г.

Директива 91/440/ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
		Член 9	Член 33
		Член 10	Член 34
		Член 11	Член 35
		Член 12	Член 36
		Член 13	Член 38
		Член 14, параграфи 1 и 3	Член 39
		Член 15	Член 40
		Член 16	Член 41
		Член 17	Член 42
		Член 18	Член 43
		Член 19	Член 44
		Член 20, параграфи 1, 2 и 3	Член 45, параграфи 1, 2 и 3
			Член 45, параграф 4
		Член 20, параграф 4	Член 45, параграф 5
		Член 21	Член 46
		Член 22	Член 47
		Член 23	Член 48
		Член 24	Член 49
		Член 25	Член 50
		Член 26	Член 51
		Член 27	Член 52
		Член 28	Член 53
		Член 29	Член 54
		Член 30, параграф 1	Член 55
		Член 30, параграф 2	Член 56, параграф 1
		Член 31	Член 57
Член 12			Член 58
Член 14a		Член 33, параграфи 1, 2 и 3	Член 59
			Член 60
			Член 61
			Член 62
Член 11		Член 34	Член 63
Член 11a		Член 35, параграфи 1, 2 и 3	Член 64

Директива 91/440/ЕИО	Директива 95/18/ЕО	Директива 2001/14/ЕО	Настоящата директива
Член 10, параграф 9			Член 65
		Член 38	Член 66
			Член 67
	Член 17	Член 39	Член 68
Член 16	Член 18	Член 40	Член 69
			Приложение I
Приложение II			Приложение II
		Приложение II	Приложение III
			Приложение IV
	Приложение		Приложение V
		Приложение I	Приложение VI
			Приложение VII
			Приложение VIII
		Приложение III	Приложение IX
			Приложение X