

ДИРЕКТИВА 2001/14/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 26 февруари 2001 година

за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ³,

В съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁴, предвид съвместния проект, одобрен на 22 ноември 2000 г. от Помирителния комитет, като имат предвид, че:

(1) по-голямата интегрираност на железопътния сектор на Общността е важен елемент на завършване изграждането на вътрешния пазар и постигане на устойчива мобилност;

(2) Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността ⁵ предоставя за железопътните предприятия и международните организации от железопътни предприятия определени права на достъп до международния железопътен транспорт; тези права предполагат, че железопътната инфраструктура може да се използва от голям брой потребители;

(3) Директива 95/19/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 година относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за

¹ ОВ С 321, 20.10.1998 г., стр.10 и ОВ С 116 Е, 26.4.2000 г., стр.40.

² ОВ С 209, 22.7.1999 г., стр.22.

³ ОВ С 57, 29.2.2000 г., стр.40.

⁴ Становище на Европейския парламент от 10 март 1999 г. (ОВ С 175, 21.6.1999 г., стр.120), потвърдено на 27 октомври 1999 г. (ОВ С 154, 5.6.2000 г., стр.22), Обща позиция на Съвета от 28 март 2000 г. (ОВ № С 178, 27.6.2000 г., стр.28) и Решение на Европейския парламент от 5 юли 2000 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*). Решение на Европейския парламент от 1 февруари 2001 г. и Решение на Съвета от 20 декември 2000 г.

⁵ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр.25. Директива, последно изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (виж стр.1 на настоящия *Официален вестник*).

⁶ ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр.75.

ползване на железопътната инфраструктура ⁶ създаде широка рамка за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура;

(4) горепосочените директиви не предотвратиха едно значително вариране в структурата и размера на таксите за ползване на железопътната инфраструктура и на формата и продължителността на процеса на разпределяне на капацитета;

(5) с оглед обезпечаване на прозрачност и недискриминационен достъп до железопътната мрежа за всички железопътни предприятия, цялата необходима информация за използването на правата на достъп следва да се публикува в един бюлетин за мрежата;

(6) подходящи схеми за разпределяне на капацитета, съчетани с конкурентоспособни оператори, ще доведат до по-добър баланс между различните видове транспорт;

(7) насърчаването на оптималното ползване на железопътната мрежа ще доведе до намаляване на обществените разходи за транспорт;

(8) Един ефективен сектор на товарни превози, и специално на трансграничните такива, изисква действия за отваряне на пазара;

(9) държавите-членки трябва да могат да разрешат директен достъп на потребителите на железопътни услуги до процеса на разпределяне на капацитета;

(10) съживяването на европейските железници посредством предоставянето на разширен достъп за международен превоз на товари по Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, изисква лоялна интермодална конкуренция между автомобилния и железопътния транспорт, особено като се отчетат по подходящия начин различните външни ефекти; подходящи схеми за определяне таксите за ползването на железопътната инфраструктура, съчетани с подходящи схеми за определяне таксите за ползване на другите транспортни инфраструктури ще доведат до един оптимален баланс на различните видове транспорт;

(11) схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволят равен и недискриминационен достъп на всички предприятия, и да се стремят да задоволят, доколкото е възможно, нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин;

(12) в установената от държавите-членки рамка схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да насърчават управляващите железопътната мрежа да оптимизират използването на своята инфраструктура;

(13) железопътните предприятия следва да получават ясни и постоянни сигнали от схемите за разпределяне на капацитета, които да ги водят към вземането на рационални решения;

(14) с оглед съобразяване с нуждите на потребителите или потенциалните потребители на железопътна инфраструктура за планиране на тяхната дейност, както и с нуждите на клиентите и вложителите, е важно управляващите инфраструктурата да гарантират разпределянето на капацитета на инфраструктурата да става по начин, отразяващ необходимостта от поддържане и издигане нивото на надеждност на услугите;

(15) желателно е железопътните предприятия и управляващият инфраструктурата да разполагат със стимули за минимизиране на прекъсванията и за подобряване работата на мрежата;

(16) схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета следва да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги;

(17) важно е да се съобразят бизнес изискванията както на заявителите, така и на управляващия инфраструктурата;

(18) важно е да се максимизира наличната за управляващите инфраструктурата гъвкавост по отношение разпределянето на капацитета на инфраструктурата, но това трябва да се съчетава с удовлетворяване разумните изисквания на заявителите;

(19) процесът на разпределяне на капацитета трябва да предпазва от налагането на нерезонни ограничения на желанието на други предприятия, притежаващи, или възнамеряващи да придобият права за използване на инфраструктурата за развитие на своята дейност;

(20) желателно е да се предостави известна степен на гъвкавост на управляващите инфраструктура с оглед постигане по-ефективно използване на инфраструктурната мрежа;

(21) възможно е да се наложи схемите за таксуване и разпределяне на капацитета да се съобразят с факта, че различните компоненти на железопътната инфраструктурна мрежа може да са проектирани като са съобразени с различни основни потребители;

(22) изискванията за пътническите услуги може често да са в конфликт с изискванията за товарните превози; изискванията за пътнически услуги могат да доведат до мрежа, изграждането и поддръжката на която са много по-скъпи отколкото на такава, предназначена единствено за товарни превози; увеличаващата се разлика в скоростите между пътническия и товарния подвижни състави може да доведе до изостряне на конфликта между тези два вида превози;

(23) различните потребители и видове потребители често ще имат различно въздействие върху капацитета на инфраструктурата и нуждите на различните услуги трябва да се балансират правилно;

(24) услугите, които се извършват по договори с публични органи, може да се нуждаят от специални правила, за да се запази атрактивността им за потребителите;

(25) схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета трябва да отчитат ефектите на повишаващото се насищане на капацитета на инфраструктурата и в края на краищата на недостиг на капацитет;

(26) различните времеви рамки за планирането на видовете превози означават, че е желателно да се осигури удовлетворяването на заявки за използване на инфраструктурен капацитет, които са направени след приключване процеса на изготвяне на разписание;

(27) използването на информационни технологии може да подобри бързината и способността да се отговори на потребностите на процеса на изготвяне на разписание, а също и да даде по-добри възможности на заявителите да наддават за инфраструктурен капацитет, както и да повиши възможността за определяне влакови маршрути, пресичащи мрежи на повече от един управляващ инфраструктура;

(28) желателно е, с оглед осигуряване оптимални резултати за железопътните предприятия, да се изиска проверка на използването на капацитета на инфраструктурата, когато е необходима координация на заявките за удовлетворяване нуждите на потребителите;

(29) желателно е, предвид монополната позиция на управляващите инфраструктурата, да се изисква преглед на 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;

(30) липсата на информация за заявките на другите железопътни предприятия, както и за ограниченията вътре в системата, могат да затруднят железопътните предприятия, когато те се стремят да оптимизират своите заявки за инфраструктурен капацитет;

(31) важно е осигуряването на по-добро координиране на схемите за разпределяне с оглед обезпечаване по-голяма атрактивност на железниците за превози, ползващи мрежи на повече от един управляващ инфраструктура, по-специално за международни превози;

(32) важно е да се сведе до минимум нарушаването на конкуренцията, което може да възникне или между различни железопътни инфраструктури, или между различни видове транспорт, в следствие на съществени различия в принципите на таксуване;

(33) желателно е да се определят онези компоненти на инфраструктурното обслужване, които са от първостепенно значение, за да се даде възможност на един оператор да предоставя услуги и които следва да се предоставят срещу минимални такси за достъп;

(34) инвестирането в железопътна инфраструктура е желателно и схемите за определяне таксите за ползването на инфраструктурата следва да осигуряват стимули за управляващите инфраструктурата да извършват необходимите инвестиции там, където те са икономически атрактивни;

(35) всяка една схема за таксуване изпраща икономически сигнали на потребителите. Важно е тези сигнали към железопътните предприятия да бъдат последователни и да ги водят към вземане на рационални решения;

(36) управляващите инфраструктурата следва да направят инвентаризация и оценка 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 нива на таксите за инфраструктурата;

(37) желателно е да се осигури отчитането на външните разходи, когато се взимат решения, отнасящи се до транспорта.

(38) важно е да се гарантира, че таксите за международни превози са такива, че да позволяват железницата да задоволи нуждите на пазара; следователно определянето на таксите за ползването на инфраструктурата трябва да отговаря на разходите, възникнали директно вследствие на извършването на влаковата услуга;

(39) общото ниво на възстановяване на разходите посредством таксите за ползване на инфраструктурата влияе върху необходимата степен на участие на правителството; държавите-членки могат да изискват различно ниво на възстановяване на разходите като цяло посредством таксите, включително надценки или процент печалба, които пазарът може да понесе, балансирайки възстановяването на разходите с интермодалната конкуренция на железопътните превози. Така или иначе, желателно е всяка една схема за събиране на такси за ползване на инфраструктурата да позволява използването на железопътната мрежа за извършването на превоза, което да може да изплати поне допълнителните разходи, които той налага;

(40) една железопътна инфраструктура представлява естествен монопол. Поради това е необходимо да се осигурят стимули за управляващите инфраструктурата, за да намаляват разходите си и да управляват ефективно инфраструктурите си;

(41) необходимо е да се отчете факта, че в продължение на много години нивото на инвестициите в инфраструктурата и технологиите не е позволявало да се създадат условия за истинско развитие на железопътния транспорт. Поради това е препоръчително, на фона на всичко това, да се извърши необходимата модернизация, по-специално в контекста на изграждането на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози, като се използват *inter alia* наличните инструменти на Общността, без да се потъпкват вече установените приоритети;

(42) отстъпките, които се разрешават за железопътните предприятия, трябва да са свързани с действително постигнатите икономии на административни разходи; отстъпките могат да се ползват, също така, за стимулиране ефективното използване на инфраструктурата;

(43) желателно е да се осигурят стимули за железопътните предприятия и за управляващите инфраструктурата за свеждане до минимум на прекъсванията на мрежата;

(44) разпределянето на капацитета е свързано с разход за управляващия инфраструктурата, покриването на който трябва да се изиска;

(45) необходими са мерки, за да се гарантира, че от всички железопътни предприятия, лицензирани в съответствие със законодателството на Общността, се изисква да притежават подходящ сертификат за безопасност преди да оперират на територията на някоя държава-членка; издаването на сертификати за безопасност трябва да се извършва в съответствие със законодателството на Общността;

(46) ефективното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура изискват създаването на регулаторен орган, който осъществява надзор по прилагането на тези правила на Общността и действа като апелативен орган, независимо от възможността за съдебен контрол;

(47) необходими са специални мерки, за да се отчете специфичното геополитическо и географско положение на някои държави-членки, както и специфичната организация на железопътния сектор в различните държави-членки, като при това се осигурява целостта на вътрешния пазар;

(48) мерките, които са необходими за прилагането на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁷;

(49) в съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, заложи в член 5 от Договора, целите на тази директива и по-специално координирането на мерките в държавите-членки за уреждане на разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и на събирането на такси за използването ѝ, както и за сертифицирането за безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки предвид необходимостта от осигуряване на справедливи и недискриминационни условия за достъп до инфраструктурата, както и от необходимостта от съобразяване с очевидно международните измерения по отношение функционирането на съществени елементи от железопътните мрежи, и поради това, предвид необходимостта от координирани транснационални действия, могат да бъдат осъществени по-добре от Общността. Настоящата директива не излиза извън рамките на необходимото за постигането на тези цели;

⁷ОВ L 184, 17.7. 1999 г., стр.23.

(50) Регламент (ЕИО) № 2830/77 на Съвета от 12 декември 1977 година относно необходимите мерки за постигане на сравнимост между счетоводните системи и годишните счетоводни отчети на железопътните предприятия ⁸, Регламент (ЕИО) № 2183/78 на Съвета от 19 септември 1978 година, определящ основните единни правила за остойността на разходите за железопътните предприятия ⁹, Решение 82/529/ЕИО на Съвета от 19 юли 1982 година относно определянето на цените при международен железопътен превоз на стоки ¹⁰, Решение 83/418/ЕИО на Съвета от 25 юли 1983 година относно търговската независимост на железниците при управлението на извършваните от тях международни превози на пътници и товари ¹¹, и Директива 95/19/ЕО се заменят с настоящата директива и поради това се отменят,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Глава I

УВОДНИ РАЗПОРЕДБИ

Член I

Обхват

1. Настоящата директива се отнася до принципите и процедурите, които се прилагат по отношение определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура.

Държавите-членки осигуряват схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета да следват принципите, определени в настоящата директива, като по този начин се дава възможност на управляващите инфраструктурата да оперират на пазара и да обезпечават оптимално ефективно ползване на наличния инфраструктурен капацитет.

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

3. Държавите-членки могат да изключат от обхвата на настоящата директива:

- а) самостоятелни местни и регионални железопътни 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

⁸ ОВ L 334, 24.12.1977 г., стр. 13. Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

⁹ ОВ L 258, 21.9.1978 г., стр.1 Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

¹⁰ ОВ L 234, 9.8.1982 г., стр.5. Регламент, с последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

¹¹ ОВ L 237, 26.8.1983 г., стр.32. . Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 1994 г.

обхвата на Директива 91/440/ЕИО, докато друг заявител 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.

4. Транспортни операции под формата на совалкови услуги за превоз с пътни превозни средства през тунела под Ламанша, се изключват от обхвата на настоящата директива.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

а) "разпределяне" означава разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура от управляващ инфраструктурата;

б) "заявител" означава лицензирано железопътно предприятие и/или международна организация от железопътни предприятия, и в държави-членки, които осигуряват такава възможност, други лица и/или юридически лица, имащи за цел обществени услуги или търговски интерес при придобиването на инфраструктурен капацитет, като публичните органи, предвидени в Регламент (ЕИО) № 1191/69¹² и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, за извършване на железопътни услуги на съответните им територии;

в) "претоварена инфраструктура" означава участък 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;

г) "план за повишаване на капацитета" означава мярка или серия от мерки с календар за приложението им, които се предлагат за облекчаване на ограниченията на капацитета, водещи до обявяването на даден участък от инфраструктурата за "претоварена инфраструктура";

д) "координация" означава процес, посредством който разпределящият орган и заявителите се опитват да намерят решение в ситуации, при които има конфликтни молби за капацитета на инфраструктурата;

е) "рамково споразумение" означава юридически обвързващо общо споразумение на база на публичното или частното право, определящо правата и задълженията на заявителя и на управляващия инфраструктурата или разпределящия орган по отношение на капацитета на инфраструктурата, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;

ж) "инфраструктурен капацитет" означава възможността за планиране влаковите маршрути, заявени за един елемент от инфраструктурата за определен период;

¹² Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. за действие на държавите-членки относно присъщите задължения в концепцията за обществените услуги в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ № 156, 28.6.1969 г., стр.1) Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1893/91 (ОВ L 169, 29.6.1991 г., стр.1).

- з) "управляващ инфраструктурата" означава всеки орган или предприятие, отговарящи по-специално за изграждане и поддържане на железопътната инфраструктура. Това може също да включва и управление на системи за контрол и безопасност на инфраструктурата. Функциите на управляващ инфраструктура на една мрежа или на част от мрежа могат да бъдат разпределени на различни органи или предприятия;
- и) "мрежа" означава цялата железопътна мрежа, притежавана и/или управлявана от управляващ инфраструктурата;
- й) "бюлетин за мрежата" означава бюлетин, в който са определени детайлно основните правила, крайните срокове, процедури и критерии, касаещи схемите за таксуване и разпределяне на капацитет. Той съдържа също такава друга информация, каквато е необходима за целите на заявлението за инфраструктурен капацитет;
- к) "железопътно предприятие" означава всяко публично или частно предприятие, лицензирано в съответствие с приложимото законодателство на Общността, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен транспорт на стоки и/или пътници, с изискването предприятието да осигурява тракция; това включва и предприятия, които предоставят само тракция;
- л) "влаков маршрут" означава необходимият инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта в определен период от време;
- м) "работно разписание" означава данните, определящи движенията на всички влакове и подвижен състав, които ще се осъществят по съответната инфраструктура за периода, през който те са в сила.

Член 3

Бюлетин за мрежата

1. След като се консултира със заинтересованите страни, управляващият инфраструктурата ще разработи и издаде бюлетин за мрежата, който може да се придобие срещу заплащане на такса, която не може да надвишава стойността на издаването на бюлетина.
2. Бюлетинът за мрежата информира за характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия. Той съдържа информация, определяща условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Съдържанието на бюлетина на мрежата е посочено в приложение I.
3. Бюлетинът за мрежата се актуализира и променя както е необходимо.
4. Бюлетинът за мрежата се издава не по-малко от четири месеца преди крайния срок за заявки за инфраструктурен капацитет.

ГЛАВА II

ИНФРАСТРУКТУРНИ ТАКСИ

Член 4

Установяване, определяне и събиране на такси

1. Държавите-членки установяват рамка на таксите, като при това се съобразяват с независимостта на управлението, посочена в член 4 от Директива 91/440/ЕИО.

Спазвайки споменатото условие за независимост на управлението, държавите-членки установяват специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на управляващия инфраструктурата. Определянето на таксата за използване на инфраструктурата и събирането на тази такса се извършва от управляващия инфраструктурата.

2. В случаите, когато управляващият инфраструктурата не е независим от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организация или функциите за вземане на решения, функциите, описани в тази глава, изключая тези по събирането на такси, ще се изпълняват от таксуващ орган, който по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения е независим от което и да било железопътно предприятие.

3. Управляващите инфраструктури си сътрудничат за постигане на ефективно извършване на влакови услуги, пресичащи повече от една инфраструктурна мрежа. Те се стремят, по-специално, да гарантират оптимална конкурентоспособност на международните железопътни товарни превози и да осигурят ефективното използване на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози. Те могат да създадат такива съвместни организации, каквито са необходими за постигането на тези цели. Всяко сътрудничество или съвместна организация ще се подчиняват на правилата, определени в настоящата директива.

4. Освен в случаите на специфични споразумения, сключени в съответствие с член 8, параграф 2, управляващите инфраструктури осигуряват прилаганата схема за таксуване да се основава на едни и същи принципи по цялата им мрежа.

5. Управляващите инфраструктури гарантират, че прилагането на схемата за таксуване налага еквивалентни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия, които осъществяват услуги от еквивалентен характер в сходна част от пазара и че действително приложените такси отговарят на правилата, установени в бюлетина за мрежата.

6. Управляващият инфраструктурата или таксуващият орган спазват търговската конфиденциалност на информацията, предоставена им от заявителите.

Член 5

Услуги

1. На недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет достъп, а също и на релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II. Предоставянето на услуги, посочени в приложение II, точка 2 се осигурява по недискриминационен начин и заявки от железопътни предприятия могат да бъдат отказани само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия. Ако услугите не се предлагат от един управляващ инфраструктура, осигуряващият "главна инфраструктура" полага всички разумни усилия, за да осигури предоставянето на тези услуги.

2. В случаите, когато управляващият инфраструктурата предлага някои от видовете услуги, описани в приложение II, точка 3 като допълнителни услуги, той ги предоставя по заявка на железопътното предприятие.

3. Железопътните предприятия може да поискат от управляващия инфраструктурата или от други доставчици други видове спомагателни услуги, изброени в приложение II, точка 4. Управляващият инфраструктурата не е задължен да предоставя тези услуги.

Член 6

Разходи за инфраструктурата и баланси

1. Държавите-членки определят условия, включително авансови плащания, където е необходимо, с цел осигуряване при нормални условия на работа и през един разумен период от време изравняването на баланса на управляващия инфраструктурата, като приходите от таксите за инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране от една страна, покриват разходите по инфраструктурата от друга.

Без да се нарушава възможната дългосрочна цел за покриване на всички разходи по инфраструктурата от потребителя за всички видове транспорт на базата на лоялна недискриминационна конкуренция между отделните видове, в случаите, когато железопътния транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, в рамките на таксуването по членове 7 и 8, държавата-членка може да изисква управляващият инфраструктурата да изравнява счетоводния си баланс без държавно финансиране.

2. Съобразявайки се с безопасността и поддържането и подобряването на качеството на инфраструктурното обслужване, на управляващите инфраструктурата трябва да се осигурят стимули за намаляване на разходите за предоставяне на инфраструктура както и на размера на таксите за достъп.

3. Държавите-членки осигуряват прилагането на разпоредбата на параграф 2, или посредством договорно споразумение между компетентен орган и управляващия инфраструктурата за период, не по-малък от три години, при държавно финансиране, или посредством предприемането на подходящи регулаторни мерки с адекватно действие.

4. В случаите на договорно споразумение, условията на договора и уговорената структура на плащанията за обезпечаване на финансиране на управляващия инфраструктурата, се договарят предварително така, че да покриват целия период на действие на договора.

5. Установява се метод на разпределяне на разходите. Държавите-членки могат да изискват предварително одобряване. Този метод се актуализира от време на време в съответствие с най-добрата международна практика.

Член 7

Принципи на таксуване

1. Таксите за използване на железопътната инфраструктура се плащат на управляващия инфраструктурата и се използват за финансиране на дейността му.
2. Държавите-членки могат да изискват, управляващият инфраструктурата да предоставя цялата необходима информация относно наложените такси. В това отношение, управляващият инфраструктурата трябва да е в състояние да оправдае съответствието на всички действително фактурирани такси съобразно членове 4 до 12 с методологията, правилата и там, където е приложимо – с таблиците, включени в бюлетина за мрежата.
3. Без да се нарушават разпоредбите на параграфи 4 или 5 или на член 8, таксите за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения се определят от размера на разходите, произтекли директно вследствие на извършването на влаковата услуга.
4. Таксата за инфраструктура може да включва такса, отразяваща недостига на капацитет на даден определен сегмент от инфраструктурата в периоди на претоварване.
5. Таксата за инфраструктурата може да бъде променяна така, че да отразява стойността на въздействието върху околната среда, предизвикано от оперирането на влака. Такова промяна трябва се диференцира според размера на предизвиканото въздействие.

Таксуването за разходи за околната среда, което води до увеличаване на общите приходи, натрупващи се при управляващия инфраструктурата, е допустимо обаче, само когато такова таксуване се прилага на съизмеримо ниво при конкурентните видове транспорт.

При липса на съизмеримо ниво на таксуване на разходи за околна среда при конкурентните видове транспорт, такава промяна не води до каквато и да била обща промяна на приходите на управляващия инфраструктурата. Ако е въведено съизмеримо ниво на таксуване на разходи за околната среда за железопътния и за конкурентните видове транспорт и това води до генериране на допълнителен приход, държавата-членка решава как да се използва прихода.

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, произхождащи от услугите.
7. Този член не урежда предлагането на услуги, цитирани в приложение II, точка 2. Без да се пренебрегва гореспоменатото, се отчита запазването на конкурентноспособността на железопътния транспорт, когато се определят цените на посочените в приложение II, точка 2 услуги.
8. В случаите, когато услугите, изброени в приложение II, точки 3 и 4 като допълнителни и помощни услуги, се предлагат само от един доставчик, таксата за такава услуга се свързва със стойността за предоставянето ѝ, изчислена на базата на реалното ниво на използване.
9. Могат да се събират такси за използване на капацитет за целите на поддържането на инфраструктурата. Тези такси не трябва да надвишават нетната загуба на приходи за управляващия инфраструктурата, предизвикана от поддържането.

Член 8

Изключения от принципите на таксуване

1. С оглед постигане на пълно възстановяване на причинените от управляващия инфраструктурата разходи, държавата-членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надбавки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентноспособност по-специално на международните железопътни превози. Системата за таксуване отчита увеличението 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.

2. За отделни инвестиционни проекти за в бъдеще, или за такива, които са завършени не повече от 15 години преди да влизане в сила на настоящата директива, управляващият инфраструктурата може да определя или да продължава да определя по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи на такива проекти, ако те повишават ефективността и/или намаляват разходите и не може или не е било възможно да бъдат осъществени по друг начин. Такова споразумение за таксуването може да включва и споразумения за поделение на риска във връзка с новите инвестиции.

3. За предотвратяване на дискриминацията се осигурява съпоставимост на средните и пределните такси на всеки един управляващ инфраструктура за еквивалентно ползване на инфраструктурите им, както и начисляването на едни и същи такси за съпоставими услуги в един и същ пазарен сегмент. Управляващият инфраструктурата посочва в бюлетина за мрежата, че системата на таксуване отговаря на тези изисквания, доколкото това може да бъде направено без разкриване на конфиденциална бизнес информация.

4. Ако един управляващ инфраструктура възнамерява да промени съществените елементи на системата на таксуване, предвидена в параграф 1, той ги прави публично достояние поне три месеца предварително.

Член 9

Отстъпки

1. Без да се нарушават разпоредбите на членове 81, 82, 86 и 87 от Договора и въпреки член 7, параграф 3 от настоящата директива, всякакви отстъпки от таксите, начислени на едно железопътно предприятие от управляващия инфраструктурата за каквито и да било услуги, се съобразяват с поставените в този член критерии.

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

3. За определени пътни потоци управляващите инфраструктурата могат да въведат схеми, достъпни за всички потребители на инфраструктурата, предоставящи ограничени по време отстъпки за насърчаване развитието на нови

железопътни услуги или отстъпки, насърчаващи използването на определено неизползвани достатъчно линии.

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

5. Сходни схеми на отстъпки се прилагат за сходни услуги.

Член 10

Схеми за компенсиране за неизплатени разходи по отношение на екологията, произшествията и инфраструктурата

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

2. В случаите, когато операторът, получаващ компенсация, ползва изключителни права, компенсацията трябва да се придружава от сравними облаги за потребителите.

3. Използваната методология и извършените изчисления трябва да са публично достъпни. Трябва по-специално да бъде възможно да се демонстрират конкретните неначислени разходи на конкурентната транспортна инфраструктура, които се избягват и да се осигури предоставянето на схемата на предприятията при недискриминационни условия.

4. Държавите-членки осигуряват съвместимостта на такава схема с членове 73, 87 и 88 от Договора.

Член 11

Схеми, отчитащи функционирането

1. Чрез схема, отчитаща функционирането, схемите за определяне таксите за ползване на инфраструктурите насърчават железопътните предприятия и управляващите инфраструктурата да минимизират прекъсванията и да подобрят работата на мрежата. Тя може да включва санкции за действия, които разстройват работата на мрежата, компенсации за предприятия, които са потърпевши от прекъсването и бонуси за възнаграждение на функциониране, по-добро от планираното.

2. Основните принципи на схемата, отчитаща функционирането, се прилагат за цялата мрежа.

Член 12

Такси за неизползван капацитет

1. Управляващите инфраструктурата могат да налагат подходяща такса за капацитет, който е заявен, но не е използван. Таксите осигуряват стимули за ефективно използване на капацитета.

Управляващият инфраструктурата следва винаги да може да информира всяка заинтересована страна за инфраструктурния капацитет, предоставен на железопътните компании – потребители.

ГЛАВА III

РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

Член 13

Права на капацитет

1. Разпределянето на капацитета на инфраструктурата се извършва от управляващия инфраструктурата и, веднъж разпределен на един заявител, той не може да се прехвърля от получателя на друго предприятие или за друг вид услуги.

Всякакви сделки във връзка с капацитета на инфраструктурата са забранени и водят до изключване от по-нататъшно разпределяне на капацитет.

Използването на капацитет от едно железопътно предприятие в случаите, когато извършва дейността на заявител, 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 заявителите с максимална продължителност – периода на едно работно разписание.

Управляващ инфраструктура и заявител могат да сключат рамково споразумение, както е посочено в член 17 за ползването на капацитет на съответна железопътна инфраструктура за срок, по-дълъг от периода на едно работно разписание.

3. Определянето на съответните права и задължения между управляващите инфраструктури и заявителите по отношение на разпределянето на капацитети се установява в договори или в законодателството.

Член 14

Разпределяне на капацитета

1. Държавите-членки могат да създадат рамка за разпределянето на капацитета на инфраструктурата, като при това се съобразяват с независимостта на управляващите, посочена в член 4 на Директива 91/440/ЕИО. Създават се специфични правила за разпределяне на капацитета. Управляващият инфраструктурата осъществява процесите на разпределяне на капацитет. По-специално, управляващият инфраструктурата осигурява разпределянето на капацитета да става на справедлива и недискриминационна основа и в съответствие със законодателството на Общността.

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

по отношение на юридическата си форма, организация или вземането на решения е независим от което и да е железопътно предприятие.

3. Управляващите инфраструктурата и разпределящите органи ще спазват търговската конфиденциалност на предоставената им информация.

Член 15

Сътрудничество за разпределяне на инфраструктурен капацитет върху повече от една мрежа

1. Управляващите инфраструктурата си сътрудничат, за да се създаде възможност за създаването и разпределянето на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа. Те организират международни влакови маршрути, по-специално, в рамките на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози. Те създават такива процедури, които са целесъобразни за постигането на тези цели. Тези процедури се подчиняват на правилата, установени в настоящата директива.

Установената процедура за координиране разпределянето на инфраструктурния капацитет на международно ниво свързва представители на управляващи инфраструктурата на всички железопътни инфраструктури, чиито решения за разпределяне имат влияние върху повече от един допълнителен управляващ инфраструктура. Съответни представители на управляващи инфраструктура от страни извън Общността могат да бъдат приобщени към тези процедури. Комисията се известява и се поканва да присъства като наблюдател.

2. При всички срещи или други действия, предприети с цел разпределяне на капацитета на инфраструктурата за транс-мрежови влакови услуги, решенията се вземат само от управляващите инфраструктури.

3. Участниците в цитираното 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.

4. Работейки в сътрудничество, както предвижда параграф 1, управляващите 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 23.

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

Член 16

Заявители

1. Заявките за инфраструктурен капацитет могат да се подават от железопътни предприятия и техните международни организации, а в териториите на онези държави-членки, които разрешават това – и от други заявители, отговарящи на определението в член 2, буква б). Държавите-членки могат да разрешават на

други заявители да подадат заявление за капацитета на инфраструктурата на тяхната територия.

2. Управляващият инфраструктурата може да постави изисквания спрямо заявителите, за да осигури защитата на законните си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания трябва да бъдат подходящи, прозрачни и недискриминационни. Изискванията се публикуват като част от принципите за разпределяне в бюлетина на мрежата и Комисията трябва да бъде уведомена за това.

3. Изискванията в параграф 2 могат да включват само осигуряването на финансова гаранция, която не трябва да надвишава определено ниво, което е пропорционално на очакваното ниво на дейност на заявителя и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата предложения за инфраструктурен капацитет.

Член 17

Рамкови споразумения

1. С един заявител може да се сключи рамково споразумение, без при това да се нарушават разпоредбите на членове 81, 82 и 86 от Договора. Такова рамково споразумение определя характеристиките на капацитета на инфраструктурата, който е необходим на заявителя и му се предлага за период от време, надхвърлящ периода на едно работно разписание. Рамковото споразумение не определя подробно влаковия маршрут, но трябва да е такова, че да се стреми да удовлетвори съответстващите на закона търговски нужди на заявителя. Държавата-членка може да изисква предварителното одобрение на такова едно рамково споразумение от регулаторния орган, предвиден в член 30 от настоящата директива.

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

3. Рамковото споразумение позволява 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. Рамковото споразумение по принцип има петгодишен срок на действие. В конкретни случаи управляващият инфраструктурата може да се съгласи на по-къси или по-дълги срокове. Всеки един период, по-дълъг от пет години, следва да бъде оправдан със съществуването на търговски договори, специални инвестиции или рискове. Период, по-дълъг от 10 години, е възможен само в изключителни случаи, по-конкретно в случаите, когато съществува широкомащабна и дългосрочна инвестиция и специално, когато такава една инвестиция е обвързана с договорни задължения.

6. Спазвайки търговската конфиденциалност, основната същност на всяко едно рамково споразумение се прави достояние на всички заинтересовани страни.

Член 18

График за процеса на разпределяне

1. Управляващият инфраструктурата се придържа към установения в приложение III график за разпределяне на капацитета.
2. Преди да започнат консултации по проекта за работно разписание, управляващите инфраструктура се договарят с останалите заинтересовани управляващи инфраструктура, кои международни влакови маршрути да бъдат включени в работното разписание. Корекции се правят, само ако са абсолютно наложителни.

Член 19

Подаване на заявление

1. Въз основа на публичното или на частното право заявителите могат да подадат заявление до управляващия инфраструктурата за сключване на споразумение, предоставящо права за използване на железопътна инфраструктура срещу такса, както е предвидено в глава II.
2. Заявления, свързани с редовното работно разписание, трябва да спазват крайните срокове, установени в приложение III.
3. Заявител, който е страна по рамково споразумение, подава заявление в съответствие с това споразумение.
4. Заявителите могат да заявят инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, като подадат заявления до един управляващ инфраструктура. На този управляващ инфраструктура се разрешава след това да действа за сметка на заявителя, за да подаде заявление за капацитет до другите съответни управляващи инфраструктура.
5. За инфраструктурен капацитет, пресичащ повече от една мрежа, управляващите инфраструктура създават възможност, заявителят да подаде заявление директно до съвместен орган, който може да бъде създаден от управляващите инфраструктура.

Член 20

Съставяне на разписание

1. Управляващият инфраструктурата удовлетворява, доколкото е възможно, всички заявления за инфраструктурен капацитет, включително заявления за влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, и взема предвид, доколкото е възможно, всички затруднения на заявителите, включително икономическия ефект върху тяхната дейност.
2. В процеса на координиране и съставяне на разписанието управляващият инфраструктурата може да даде приоритет на определени услуги, като при това обаче се съобразява единствено с разпоредбите на членове 22 и 24.
3. Управляващият инфраструктурата 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, както 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. Управляващият инфраструктурата предприема необходимите мерки във връзка с изразените съображения.

Член 21

Процес на координиране

1. В случай, че в процеса на съставяне на разписание, предвиден в член 20, управляващият инфраструктурата установи наличието на конфликти между различните заявления, той се старее посредством координиране на заявленията, да постигне възможно най-доброто съчетаване на всички изисквания.

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

3. Управляващият инфраструктурата се старее да постигне изглаждането на всякакви конфликти посредством консултиране със съответните заявители.

4. Принципите, на които се подчинява процесът на координиране, се определят в бюлетина на мрежата. Те трябва да отразяват по-специално сложността на организирането на международни влакови маршрути и ефекта, който изменението може да има върху други управляващи инфраструктури.

5. Когато заявленията за инфраструктурен капацитет не могат да бъдат удовлетворени без координиране, управляващият инфраструктурата се старее да удовлетвори всички заявления чрез координиране.

6. Без да се нарушават съществуващите апелативни процедури и разпоредбите на член 30, 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. Ако се приложи тази система, решение се постига в срок от 10 работни дни.

Член 22

Претоварена инфраструктура

1. В случай, че след координиране на заявените маршрути и консултиране със заявителите, не е възможно да се даде подходящ отговор на заявленията за инфраструктурен капацитет, управляващият инфраструктурата трябва незабавно да обяви за претоварен елемент от инфраструктура, с който това се случва. Това следва също да се прави за инфраструктура, за която може да се предвиди, че в близко бъдеще ще изпита недостиг на капацитет .

2. Когато една инфраструктура е обявена за претоварена, управляващият инфраструктурата извършва анализ на капацитета, както е посочено в член 25, освен ако вече не е приложен план за повишаване на капацитета, както е описано в член 26.

3. Когато не са събрани такси в съответствие с член 7, параграф 4 или те не е бил постигнат задоволителен резултат и инфраструктурата е обявена за претоварена, при разпределянето на капацитета на инфраструктурата

управляващият 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 бъде изключена.

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

При необходимост, държавите-членки могат да предоставят компенсация на управляващия инфраструктурата, отговаряща на пропуснатите приходи във връзка с необходимостта да се разпредели даден капацитет за определени услуги в съответствие с предходния подпараграф.

Това включва отчитането на ефекта от това изключване в други държави-членки.

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

6. Използваните критерии и процедурите, които се следват в случаи на претоварена инфраструктура, се определят в бюлетина на мрежата.

Член 23

***Ad hoc* заявления**

1. Управляващият инфраструктурата отговаря на *ad hoc* заявления 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 заявители, които евентуално биха желали да ползват този капацитет.

2. Там, където е необходимо, управляващите инфраструктурата 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* заявления за капацитет. Това се прилага също и в случаите на претоварена инфраструктура.

Член 24

Специализирана инфраструктура

1. Без да се нарушава предвиденото в параграф 2, капацитетът на инфраструктурата 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, управляващият инфраструктурата, след консултиране със заинтересованите страни, може да определи конкретна инфраструктура за ползване от точно определени видове превози.

Когато е било извършено такова определяне, управляващият инфраструктурата, без да нарушава разпоредбите на членове 81, 82 и 86 от Договора, може да отдаде приоритет на този вид превози при разпределянето на капацитета на инфраструктурата.

Такова определяне не изключва използването на такава инфраструктура от друг вид превози, когато има капацитет на разположение и когато подвижният състав отговаря на необходимите технически характеристики за опериране по линията.

3. В случаите, когато инфраструктурата е определена в съответствие с параграф 2, това трябва да бъде описано в бюлетина за мрежата.

Член 25

Анализ на капацитета

1. Целта на анализа на капацитета е определяне на ограниченията за капацитета на инфраструктурата, които не позволяват адекватното удовлетворяване на заявленията за капацитет, както и предлагане на методи за създаване възможност за удовлетворяване на допълнителни заявления. 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 опериращи 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 една инфраструктура е претоварена.

Член 26

План за повишаване на капацитета

1. В срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета, управляващият инфраструктурата представя план за повишаване на капацитета.

2. Планът за повишаване 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 повишаване на капацитета, включително вероятните промени на таксите за достъп.

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

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

3. Управляващият инфраструктурата спира да събира всякакви такси, които се събират за съответната инфраструктура по силата на член 7, параграф 4 в случаите, когато:

- а) той не представи план за повишаване на капацитета; или
- б) той не изпълнява плана за действие, определен в плана за повишаване на капацитета.

С оглед на одобрението на регулаторния орган, предвиден в член 30, управляващият инфраструктурата може обаче, да продължи да събира тези такси, ако:

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

Член 27

Използване на влаковите маршрути

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

2. Управляващият инфраструктурата може да определи в бюлетина на мрежата условия, с които ще отчита предшестващи нива на използване на влаковите маршрути при определяне приоритетите за процеса на разпределяне.

Член 28

Инфраструктурен капацитет за редовна поддръжка

1. Заявления за инфраструктурен капацитет за целите на извършване на поддръжка се представят в процеса на съставяне на разписанието.

2. Управляващият инфраструктурата следва да отчете подходящо влиянието върху заявителите на инфраструктурния капацитет, запазен за целите на редовна поддръжка на коловозите.

Член 29

Специфични мерки, които се предприемат в случай на прекъсване

1. В случай на прекъсване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или злополука, управляващият инфраструктурата трябва да предприеме всички необходими мерки за възстановяване на нормалната ситуация. За тази цел той изготвя план за действие в непредвидена ситуация, в който са посочени различните публични органи, които трябва да бъдат уведомени в случай на сериозни Происшествия или сериозно прекъсване на движението на влаковете.

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

Управляващият инфраструктурата може, ако счете 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 спазването от тяхна страна на прилагането и мониторинга на стандартите и правилата за безопасност.

ГЛАВА IV

ОБЩИ МЕРКИ

Член 30

Регулаторен орган

1. Без да нарушават разпоредбите на член 21, параграф 6, държавите-членки създават регулаторен орган. Този орган, който може да бъде министерството, отговарящо за въпросите, свързани с транспорта, или някой друг орган, по отношение на своята организация, решения за финансиране, юридическа структура и взимане на решения е независим от всички управляващи инфраструктура, таксуващи органи, разпределящи органи или заявители. Този орган функционира в съответствие с принципите, които са определени в този член, като апелативните и регулаторните функции могат да бъдат предоставени на отделни органи.

2. Заявител 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 управляващи инфраструктура или, където е уместно, от железопътни предприятия по отношение на:

- а) бюлетина на мрежата;
- б) съдържащи се в него критерии;
- в) процеса на разпределяне и неговия резултат;
- г) схемата на таксуване;
- д) размера или структурата на таксите за инфраструктура, които той трябва или се изисква да плаща;
- е) сертификата за безопасност, прилагането и мониторинга на стандартите и правилата за безопасност.

3. Регулаторният орган осигурява определените от управляващия инфраструктурата такси да са в съответствие с глава II и да са недискриминационни. Преговори между заявителите и управляващия инфраструктурата 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 директива.

4. Регулаторният орган е упълномощен да изисква съответна информация от управляващия инфраструктурата, заявителите и която и да било трета участваща страна в съответната държава-членка, която трябва да му бъде предоставяна без ненужно забавяне.

5. От регулаторния орган се изисква да взема решение по всички жалби и да предприема действия за нормализиране на ситуацията в срок от максимум два месеца след получаване на цялата информация.

Независимо от параграф 6, решението на регулаторния орган е задължително за всички страни, които то касае.

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 управляващия инфраструктурата, или изисква изменение на това решение в съответствие с насоките, определени от регулаторния орган.

6. Държавите-членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол.

Член 31

Сътрудничество между регулаторните органи

Националните регулаторни органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения с цел координиране на техните принципи за взимане на решения в цялата Общност. Комисията ги подкрепя в тази им дейност.

Член 31

Сертифициране за безопасност

1. Разпоредбите за сертифицирането за безопасност на железопътните предприятия, които са или ще бъдат установени в Общността, както и на международните организации, които те формират, става в съответствие с настоящия член.

2. С оглед осигуряване безопасното обслужване на съответните маршрути, държавите-членки изискват представянето за съответните им територии на сертификат за безопасност, в който са определени изискванията за безопасност на железопътните предприятия.

3. За получаването на сертификат за безопасност, железопътното предприятие следва да отговаря на изискванията на разпоредбите на националното законодателство, съответстващи на законодателството на Общността и прилагани по недискриминационен начин, определящи техническите и оперативни изисквания, специфични за железопътните услуги, както и изискванията за безопасност, които се прилагат се по отношение на персонала, подвижния състав и вътрешната организация на предприятието.

По-специално, то трябва да осигури доказателства, че наетият от него персонал, който управлява и придружава влака, притежава нужното обучение, за да спазва правилата за превоз, прилагани от управляващия инфраструктурата и да отговаря на изискванията за безопасност, наложени му в интерес на движението на влака.

Железопътното предприятие следва да докаже също, че подвижният състав, от който е съставен влакът, е одобрен от публичния орган или от управляващия инфраструктурата и е проверен в съответствие с действащите правила, приложими към използваната инфраструктура. Сертификатът за безопасност се издава от който и да е от посочените за целта органи от държавата-членка, на територията на която се намира използваната инфраструктура.

Член 33

Дерогации

1. За период от пет години, считано от 15 март 2003 година, следните държави-членки:

- Ирландия, като държава-членка, разположена на остров с железопътна връзка само с една друга държава-членка

-Обединеното кралство, по отношение на Северна Ирландия, на същата основа, и

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

не са длъжни да прилагат изискванията, посочени в:

а) член 3, член 4, параграф 2, членове 13, 14, 17, член 21, параграф 4, член 21, параграф 6, член 22, член 24, параграф 3, както и членове 25 до 28 и член 30 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, и

б) член 32, доколкото се имат предвид услуги за железопътен транспорт, попадащи извън обсега на член 10 от Директива 91/440/ЕИО.

2. Все пак, в случаите когато:

а) повече от едно железопътно предприятие, лицензирано в съответствие с член 4 от Директива 95/18/ЕО или, в случая с Ирландия и със Северна Ирландия, железопътна компания, лицензирана така другаде, внесе официално заявление за извършване на конкурентни железопътни услуги в, до или от Ирландия, Северна Ирландия или Гърция, въпросът за постоянната приложимост на тази дерогация ще бъде решен в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2; или

б) железопътно предприятие, извършващо железопътни услуги в Ирландия, Северна Ирландия или Гърция внесе официално заявление за извършване на железопътни услуги на, до или от територията на друга държава-членка (в случая на Ирландия, или на Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, или и двете, друга държава-членка извън техните територии), дерогациите, предвидени в параграф 1, не се прилагат.

В рамките на една година от получаването или на решението, предвидено в буква а), прието в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2, или на уведомлението за официалното заявление, предвидено в буква б), съответните държава- или държави-членки (Ирландия, Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия, или Гърция) привеждат в съответствие законодателството си, за да приложат членовете, посочени в параграф 1.

3. Дерогация, посочена в параграф 1, може да бъде подновена за периоди не по-дълги от пет години. Не по-късно от 12 месеца преди изтичане валидността на дерогацията, държавата-членка, ползваща се от такава дерогация, може да отправи искане пред Комисията за подновяване на дерогацията. Това искане трябва да бъде обосновано. Комисията разглежда това искане и приема решение в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2. Споменатата процедура по консултиране се прилага за всяко едно решение, свързано с искането.

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

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

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 34

Мерки за прилагане

1. Държавите-членки могат да представят на вниманието на Комисията всеки един въпрос, касаещ прилагането на настоящата директива. Съответните решения се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 35, параграф 2.

2. По искане на държава-членка или по своя собствена инициатива, Комисията разглежда във всеки конкретен случай прилагането и изпълнението на разпоредбите, касаещи таксуването, разпределянето на капацитет и сертифицирането за безопасност, и в рамките на два месеца след получаването на такова искане, взима решение в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 35, параграф 2, относно това, дали съответната мярка може да продължи да се прилага. Комисията уведомява за решението си Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.

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

3. Необходимите изменения за адаптиране на приложенията се приемат в съответствие с регулаторната процедура, предвидена в член 35, параграф 3.

Член 35

Процедури на Комитета

1. Комисията се подпомага от комитет.
 2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, с оглед на разпоредбите на член 8 от него.
 3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, с оглед на разпоредбите на член 8 от него.
- Периодът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.
4. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 36

Доклад

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

Член 37

Отмяна

Регламент (ЕИО) №2830/77, Регламент (ЕИО) №2183/78, Решение 82/529/ЕИО, Решение 83/418/ЕИО и Директива 95/19/ЕО се отменят.

Член 38

Прилагане

Държавите-членки приемат необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива до 15 март 2003 година. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на това позоваване се определят от държавите-членки.

Член 39

Влизане в сила

Настоящата Директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 40

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 26 февруари 2001 година

За Европейския парламент:
Председател
N. FONTAINE

За Съвета:
Председател
A. LINDH

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Съдържание на бюлетина на мрежата

Бюлетинът на мрежата, посочен в член 3, съдържа следните сведения:

1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и условията за достъп до нея.
2. Раздел за принципи на таксуване и тарифи. Тук се съдържат съответните детайли на схемата за таксуване, както и достатъчно информация за таксите, които се прилагат за изброените в приложение II услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методологията, правилата и където е приложимо, таблиците, използвани за прилагане на член 7, параграфи 4 и 5 и членове 8 и 9. Тук се съдържа също информация за вече решени или предвидени промени във връзка с такси.
3. Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук са посочени основните характеристики на капацитета на инфраструктурата, който е на разположение на железопътните предприятия, както и ограниченията по отношение на използването му, включително вероятните изисквания за капацитет за поддържане. 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:
 - а) процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявление за капацитет до управляващия инфраструктурата;
 - б) изискванията по отношение на заявителите;
 - в) график на процеса на подаване на заявления и разпределяне;
 - г) принципите, на които се подчинява процесът на координиране;
 - д) процедурите, които се следват и критериите, които се използват в случаите на претоварена инфраструктура;

- е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;
 - ж) условия, с които се отчитат предшестващи нива 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 заявленията, предмет на *ad hoc* процедура.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Услуги, предоставяни на железопътните предприятия

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:
 - а) обработка на заявленията за инфраструктурен капацитет;
 - б) правото на използване на предоставения капацитет;
 - в) използване на стрелки и железопътните възли ;
 - г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаването и осигуряването на информация относно движението на влаковете;
 - д) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът;
2. Достъпът посредством мрежата до обслужващи съоръжения и предоставянето на услуги обхваща:
 - а) използване на оборудване за електрозахранване с ток за тракцията, доколкото е налице;
 - б) съоръжения за зареждане на гориво;
 - в) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения;
 - г) товарни терминали;
 - д) разпределителни гари;
 - е) съоръжения за композиране на влак;
 - ж) странични коловози за гариране;
 - з) съоръжения за поддръжка и други технически съоръжения.
3. Допълнителните услуги могат да включват:
 - а) ток за тракцията;
 - б) предварително подгряване на пътнически влакове;
 - в) доставка на гориво, маневриране и всички други услуги, предоставяни при споменатите по-горе съоръжения за услуги за достъп;
 - г) специални договори за:
 - контрол на транспорт на опасни товари,
 - съдействие за движението на нестандартни влакове.
4. Спомагателните услуги могат да включват:
 - а) достъп до телекомуникационна мрежа;
 - б) предоставяне на допълнителна информация;
 - в) технически преглед на подвижния състав,

ПРИЛОЖЕНИЕ III

График на процеса на разпределяне

1. Работното разписание се съставя веднъж на една календарна година.
2. Промяната на работното разписание се извършва в полунощ на последната събота от май. В случаите, когато се извършва промяна или настройка след края на лятото, това става в полунощ на последната събота от септември всяка година и на други интервали между тези две дати, когато е необходимо. Управляващите инфраструктури могат да се договорят за други дати и в такъв случай те уведомяват Комисията за това.
3. Крайната дата за приемане на заявления 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, управляващите инфраструктура в сътрудничество с другите разпределящи органи, посочени в член 15, осигуряват установяването на предварителните международни маршрути. Управляващите инфраструктура 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 заявителите, управляващият инфраструктурата изготвя проекторазписание.