

I

(Законодателни актове)

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/2370 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 14 декември 2016 година

за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

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

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ се създава единно европейско железопътно пространство с общи правила за управлението на железопътните предприятия и за управителите на инфраструктура, за финансирането на инфраструктура и таксуването, за условията на достъп до железопътната инфраструктура и услуги, както и за регулаторния надзор на железопътния пазар. Завършването на единното европейско железопътно пространство следва да приключи с разширяването на обхвата на принципа за свободен достъп, така че той да се прилага и за вътрешните железопътни пазари, и реформирането на управлението на управителите на инфраструктура с цел да се осигури равен достъп до тази инфраструктура.
- (2) Ръстът на железопътния превоз на пътници изостава в сравнение с развитието на други видове транспорт. Завършването на единното европейско железопътно пространство следва да допринесе за по-нататъшното развитие на железопътния транспорт като надеждна алтернатива на другите видове транспорт. В този смисъл е изключително важно законодателството за създаване на единното европейско железопътно пространство да се прилага ефективно в рамките на установените срокове.

⁽¹⁾ ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 122.

⁽²⁾ ОВ С 356, 5.12.2013 г., стр. 92.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 17 октомври 2016 г. (ОВ С 431, 22.11.2016 г., стр. 1). Позиция на Европейския парламент от 14 декември 2016 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

⁽⁴⁾ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

- (3) Пазарите на Съюза за услуги за железопътен превоз на товари и за международен железопътен превоз на пътници са отворени за конкуренция съответно от 2007 г. и 2010 г. в съответствие с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ и Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾. Освен това някои държави членки отвориха за конкуренция и вътрешните си услуги за превоз на пътници чрез въвеждането на права за свободен достъп, чрез тръжни процедури за договори за обществени услуги или чрез двете. Отварянето на пазара следва да окаже положително въздействие върху функционирането на единното европейско железопътно пространство, което ще доведе до подобряване на услугите за ползвателите.
- (4) Чрез специални изключения от обхвата на Директива 2012/34/ЕС държавите членки следва да могат да отчетат конкретните характеристики на структурата и организацията на железопътните системи на тяхна територия, като същевременно се гарантира целостта на единното европейско железопътно пространство.
- (5) Експлоатацията на железопътната инфраструктура в мрежа включва контрол на управлението и сигнализацията. Докато линията е в експлоатация, управителят на инфраструктура следва по-специално да гарантира, че инфраструктурата съответства на определеното ѝ предназначение.
- (6) За да се установи дали дадено предприятие трябва да се определя като вертикално интегрирано, следва към него да се приложи понятието за контрол по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета ⁽³⁾. Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са напълно независими един от друг, но се контролират пряко от държавата без междинна структура, те следва да се считат за разделени. Министерство, което упражнява контрол както върху железопътното предприятие, така и върху управителя на инфраструктура, не следва да се разглежда като междинна структура.
- (7) С настоящата директива се въвеждат допълнителни изисквания за гарантиране на независимостта на управителя на инфраструктура. Държавите членки следва да имат свободата да избират между различни организационни модели — от пълно структурно отделяне до вертикално интегриране, при условие че са налице подходящи предпазни мерки, които да гарантират безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, управлението на трафика и планирането на дейностите по поддръжка. Държавите членки следва да гарантират, че в границите на установените рамки на таксуване и разпределение управителят на инфраструктура е независим по отношение на организацията и вземането на решения във връзка с основните функции.
- (8) Във вертикално интегрираните предприятия следва да се прилагат предпазни механизми с цел да се гарантира, че други юридически лица в рамките на тези предприятия нямат решаващо влияние върху назначаването и освобождаването на лицата, отговорни за вземането на решения, отнасящи се до основните функции. В този смисъл държавите членки следва да гарантират наличието на процедури по обжалване.
- (9) Държавите членки следва да създадат национална рамка за оценка на конфликтите на интереси. В тази рамка регулаторният орган следва да отчете всички лични финансови, икономически или професионални интереси, които биха могли да повлияят неправомерно на безпристрастността на управителя на инфраструктура. Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са независими един от друг, обстоятелството, че те се контролират пряко от един и същ орган на държавата членка, не следва да се счита за поразяващо конфликт на интереси по смисъла на настоящата директива.
- (10) Вземането на решения от управителите на инфраструктура относно разпределянето на влаковите маршрути и вземането на решения относно налагането на такси за ползване на инфраструктурата са основни функции с решаващо значение за осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура. Следва да се въведат строги предпазни мерки, за да се избегне всякакво неправомерно влияние върху решенията на управителите на инфраструктура, свързани с тези функции. Тези предпазни мерки следва да се адаптират в зависимост от различните управленски структури на железопътните предприятия.
- (11) Следва също да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че функциите по управление на трафика и планиране на поддръжката се упражняват по безпристрастен начин, за да се избегне всякакво нарушение на конкуренцията. В този контекст управителите на инфраструктура следва да гарантират, че железопътните предприятия имат достъп до съответната съществена информация. В този смисъл, когато управителите на инфраструктура са предоставили на железопътни предприятия допълнителен достъп до процеса на управление на трафика, такъв достъп следва да се предостави при равни условия на всички заинтересовани железопътни предприятия.

⁽¹⁾ Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164).

⁽²⁾ Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (регламент за сливанията на ЕО) (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1).

- (12) Когато основните функции се извършват от независим налагащ таксите и/или разпределящ орган, безпристрастността на управителя на инфраструктура по отношение на функциите по управление на трафика и дейностите по поддръжка следва да бъде гарантирана, без да е необходимо те да се прехвърлят на независим орган.
- (13) Регулаторните органи следва да имат правомощието да следят управлението на трафика, планирането на обновяването, както и планираните или непланираните дейности по поддръжка, за да се гарантира, че те не пораждат дискриминация.
- (14) Държавите членки следва като общо правило да гарантират, че управителят на инфраструктура отговаря за експлоатацията, поддръжката и обновяването на мрежата и за развитието на железопътната инфраструктура на тази мрежа. Когато тези функции са възложени на различни образувания, управителят на инфраструктура следва да си запазва надзорните правомощия и да носи крайната отговорност за упражняването им.
- (15) Управителите на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие, могат да възлагат в рамките на това предприятие функции, различни от основните функции, при условията, определени в настоящата директива, ако с това не се поражда конфликт на интереси и поверителността на чувствителната търговска информация е гарантирана. Основните функции не следва да се възлагат на никое друго образувание в рамките на вертикално интегрираното предприятие, освен ако това образувание изпълнява изключително само основни функции.
- (16) При целесъобразност, и по-специално от съображения за ефективност, включително при публично-частни партньорства, функциите по управление на инфраструктурата могат да бъдат поделени между различни управители на инфраструктура. Всеки управител на инфраструктура следва да носи цялата отговорност за упражняването от него функции.
- (17) Следва да се избягват финансови трансфери между управителя на инфраструктура и железопътните предприятия, и във вертикално интегрираните предприятия — между управителя на инфраструктура и други юридически лица на интегрираното предприятие, когато тези трансфери биха могли да доведат до нарушаване на конкуренцията на пазара, по-специално в резултат от кръстосано субсидиране.
- (18) Управителите на инфраструктура могат да използват приходите от дейностите по управление на инфраструктурната мрежа, което включва използването на публични средства, за да финансират собствената си стопанска дейност или да плащат дивиденди на своите инвеститори като начин да си възвърнат инвестициите в железопътната инфраструктура. Такви инвеститори могат да бъдат държавата и частни акционери, но не и предприятия, които са част от вертикално интегрирано предприятие и които упражняват контрол както върху железопътно предприятие, така и върху съответния управител на инфраструктура. Дивидендите от дейности, които не включват използването на публични средства или на приходи от таксите за ползване на железопътната инфраструктура, може също да бъдат използвани от предприятия, които са част от вертикално интегрирано предприятие и упражняват контрол както върху железопътно предприятие, така и върху съответния управител на инфраструктура.
- (19) Принципите на таксуването не следва да изключват възможността приходите от таксите за ползване на инфраструктурата да преминават през държавни сметки.
- (20) Когато във вертикално интегрирано предприятие управителят на инфраструктура няма отделна юридическа правосубектност и основните функции са изнесени извън предприятието чрез прехвърлянето им на независим налагащ таксите и/или разпределящ орган, съответните разпоредби относно финансовата прозрачност и независимостта на управителя на инфраструктура следва да се прилагат *mutatis mutandis* на нивото на определени подразделения на предприятието.
- (21) За да се постигнат ефикасно управление на мрежата и ефикасно използване на инфраструктурата, следва да се осигури по-добра координация между управителите на инфраструктура и железопътните предприятия чрез използването на подходящи координационни механизми.
- (22) С цел да се улесни предоставянето на ефикасни и ефективни железопътни услуги в Съюза следва да бъде създадена Европейска мрежа на управителите на инфраструктура въз основа на съществуващите платформи. За целите на участието в тази мрежа държавите членки следва да имат възможност да определят кой орган или органи следва да бъде(ат) считан(и) за основен(и) управител(и) на инфраструктура.
- (23) Предвид разнородността на мрежите от гледна точка на размерите и гъстотата им и различията, които се наблюдават в организационните структури на националните, местните и регионалните органи и опита им в процеса на отваряне на пазара, държавите членки следва да разполагат с достатъчна гъвкавост, за да организират железопътните си мрежи по начин, който позволява предоставянето на услуги със свободен достъп и на услуги, извършвани в рамките на договор за обществени услуги, и за да се гарантира високо качество на тези услуги, които да бъдат леснодостъпни за всички пътници.

- (24) Предоставянето на железопътните предприятия от Съюза на право на достъп до железопътната инфраструктура във всички държави членки с цел извършване на вътрешни услуги за превоз на пътници може да се отрази на организацията и финансирането на услугите за железопътен превоз на пътници, предоставяни по договор за обществени услуги. Държавите членки следва да имат възможност да ограничават това право на достъп, когато това би нарушило икономическото равновесие на договорите за обществени услуги, въз основа на решение на съответния регулаторен орган.
- (25) Правото на железопътните предприятия да получат достъп до инфраструктурата не засяга възможността компетентният орган да предостави изключителни права в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ или пряко да възложи обществена поръчка за услуги в съответствие с условията, установени в член 5 от посочения регламент. Наличието на такъв договор за обществени услуги не следва да дава възможност на държава членка да ограничи достъпа на други железопътни предприятия до съответната железопътна инфраструктура с цел извършване на услуги за железопътен превоз на пътници, освен ако тези услуги биха нарушили икономическото равновесие на договора за обществени услуги.
- (26) Регулаторните органи следва, въз основа на обективен икономически анализ и при отправено искане от заинтересованите страни, да направят оценка дали икономическото равновесие на съществуващите договори за обществени услуги може евентуално да бъде нарушено.
- (27) Процесът на оценка следва да отчита необходимостта всички пазарни участници да разполагат с достатъчна правна сигурност, с оглед развитието на техните дейности. Процедурата следва да е максимално проста, ефективна и прозрачна и да е в съответствие с процеса на разпределяне на инфраструктурен капацитет.
- (28) Държавите членки могат да обвържат правото на достъп до инфраструктурата със специални условия с оглед на прилагането на интегрирана схема на разписанието за вътрешните услуги за железопътен превоз на пътници, при условие че се гарантира недискриминационен достъп.
- (29) Развитието на железопътната инфраструктура и повишаването на качеството на услугите за железопътен превоз на пътници са основни приоритети, свързани с насърчаването на устойчива система на транспорт и мобилност в Европа. По-специално развитието на високоскоростна железопътна мрежа има потенциала да създаде по-добри и по-бързи връзки между европейските икономически и културни центрове. Високоскоростните железопътни услуги свързват хората и пазарите по бърз, надежден, екологосъобразен и икономически ефективен начин и насърчават пренасочването на пътниците към железопътния транспорт. Поради това е особено важно да бъдат стимулирани както публичните, така и частните инвестиции във високоскоростна железопътна инфраструктура, да бъдат създадени благоприятни условия за положителна възвръщаемост на инвестициите и да бъдат извлечени максимални икономически и социални ползи от тези инвестиции. Следва да бъде запазена възможността държавите членки да избират различни начини, по които да насърчават инвестициите във високоскоростна железопътна инфраструктура и използването на високоскоростни линии.
- (30) С оглед на развитието на пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, като се стимулира оптималното използване на наличната инфраструктура, и с цел да се насърчи конкурентоспособността на тези услуги, което да доведе до ползи за пътниците, свободният достъп до високоскоростни услуги за превоз на пътници следва да бъде ограничаван само при специални обстоятелства и след извършване на обективен икономически анализ от страна на регулаторния орган.
- (31) Следва да бъде насърчавано прилагането на общи системи за информация и продажба на директни билети, разработени от пазара, за да се даде възможност на пътниците да ползват необходимите данни, за да планират своите пътувания и да резервират билети в рамките на Съюза. Предвид значението на дейността за насърчаване на интегрирани системи за обществен транспорт, железопътните предприятия следва да се насърчават да работят за развитието на подобни системи, които правят възможни вариантите за мултимодална, трансгранична мобилност и мобилност от врата до врата.
- (32) Системите за продажба на директни билети следва да бъдат оперативно съвместими и недискриминационни. Железопътните предприятия следва да допринасят за разработването на такива системи, като предоставят по недискриминационен начин и в оперативно съвместим формат всички необходими данни за планиране на пътуването и резервиране на билети. Държавите членки следва да гарантират, че с тези системи няма дискриминация между железопътните предприятия и че те отговарят на необходимостта от гарантиране на поверителността на търговската информация, защитата на личните данни и спазването на правилата за конкуренция. Комисията следва да наблюдава и докладва за развитието на тези системи и при необходимост да представя законодателни предложения.

⁽¹⁾ 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 и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

- (33) Държавите членки следва да гарантират, че предоставянето на железопътни услуги отразява изискванията, свързани с гарантирането на адекватна социална закрила, и същевременно създава условия за плавно напредване на процеса на завършване на единното европейско железопътно пространство. Във връзка с това задълженията, които произтичат в съответствие с националното право от правнообвързващи колективни договори, от споразумения между социалните партньори и от съответните социални стандарти, следва да се спазват. Тези задължения не следва да засягат законодателството на Съюза в областта на социалното и трудовото право. Комисията следва активно да подпомага работата, предприета в рамките на секторния социален диалог по въпросите на железниците.
- (34) В рамките на текущия преглед на Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ Комисията следва да прецени дали са необходими нови законодателни актове за сертифицирането на превозния персонал на влаковете.
- (35) Държавите членки следва да могат да вземат решение относно подходящи стратегии за финансиране с цел ускорено внедряване на Европейската система за управление на влаковете (ETCS), и по-специално относно прилагането на диференцирани такси за достъп до релсов път.
- (36) Управителите на инфраструктура следва да си сътрудничат във връзка с произшествия или инциденти, оказващи въздействие върху трансграничния трафик, с оглед на обмена на съществена информация, която позволява бързо да бъде възстановено нормалното движение.
- (37) С оглед на постигането на целите на единното европейско железопътно пространство регулаторните органи следва да си сътрудничат, за да осигурят недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура.
- (38) По-специално сътрудничеството между регулаторните органи е от основно значение, когато по въпроси, свързани с международните железопътни услуги или с железопътната инфраструктура на две държави, се изискват решения на два или повече регулаторни органи с оглед на координацията на процеса на вземане на решения, за да се избегне правната несигурност и се гарантира ефективността на международните железопътни услуги.
- (39) В процеса на отваряне на националните железопътни пазари за конкуренцията посредством предоставянето на всяко железопътно предприятие на достъп до мрежите държавите членки следва да разполагат с достатъчно дълъг преходен период, за да адаптират националното право и организационните структури. Вследствие на това държавите членки следва да могат да запазят своите съществуващи национални правила за достъп до пазара до края на преходния период.
- (40) Съгласно Съвместната политическа декларация на държавите членки и Комисията от 28 септември 2011 г. относно обяснителните документи ⁽²⁾ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

1) Член 2 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 уводната фраза се заменя със следното:

„3. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г, 8 и 13 и на глава IV следните:“;

б) вмъкват се следните параграфи:

„3а. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8 следните:

местни линии с ненатоварен трафик с дължина под 100 км, използвани за превоз на товари между основна линия и местата на произход и местоназначение на товарите по тези линии, при условие че тези линии се управляват от образувания, различни от основния управител на инфраструктура, и че или а) тези линии се използват само от един оператор на товарни превози, или б) основните функции във връзка с тези линии се осъществяват от орган, който не е под контрола на железопътно предприятие. Когато има само един оператор за товарни превози,

⁽¹⁾ Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51).

⁽²⁾ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

държавите членки могат да изключат тези линии и от прилагането на глава IV, докато друг заявител не поиска капацитет. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на пътници. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8.

3б. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г следните:

регионални мрежи с ненатоварен трафик, управлявани от образувание, различно от основния управител на инфраструктура, и използвани за извършването на регионални услуги за превоз на пътници, предоставяни от едно железопътно предприятие, различно от традиционното железопътно предприятие на държавата членка, докато не се поиска капацитет за пътнически услуги по тази мрежа, при условие че предприятието е независимо от което и да е железопътно предприятие, предоставящо услуги за превоз на товари. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на товари. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.“;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Без да се засяга параграф 3, държавите членки могат да изключат местните и регионалните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на член 8, параграф 3, както и местните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на членове 7, 7а, 7в и глава IV. Държавите членки уведомяват Комисията за своето намерение да изключат такива железопътни инфраструктури. Решението относно това дали подобна железопътна инфраструктура може да се счита за такава без стратегическо значение, се приема от Комисията с актове за изпълнение. При това Комисията отчита дължината на съответните железопътни линии, нивото на тяхното използване и обема на трафика, върху който това би могло да се отрази. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“;

г) вмъква се следният параграф:

„8а. За период от 10 години след 24 декември 2016 г. държавите членки могат да изключат от прилагането на глави II и IV от настоящата директива, с изключение на членове 10, 13 и 56, изолираните железопътни линии с дължина под 500 км с междурелсие, различно от това на основната вътрешна мрежа, свързани с железопътни линии на трета държава, в която не се прилага законодателството на Съюза в областта на железопътния транспорт, и управлявани от управител на инфраструктура, различен от този на основната вътрешна мрежа. Железопътните предприятия, които извършват дейност изключително по такива линии, могат да бъдат освободени от прилагането на глава II.

Такива освобождавания може да се подновяват за срокове, които не надвишават 5 години. Не по-късно от 12 месеца преди датата, на която изтича срокът на освобождаването, държава членка, която възнамерява да го поднови, уведомява Комисията за това. Комисията проверява дали условията за освобождаването, посочени в първа алинея, продължават да са изпълнени. Ако това не е така, Комисията приема с актове за изпълнение решението си за прекратяване на освобождаването. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“;

д) добавят се следните параграфи:

„12. Когато е налице публично-частно партньорство, сключено преди 16 юни 2015 г., и частноправният субект, който е страна в това партньорство, е също железопътно предприятие, отговорно за предоставянето на железопътни услуги за превоз на пътници по инфраструктурата, държавите членки могат да продължат да освобождават този частноправен субект от прилагането на членове 7, 7а и 7г и да ограничат правото на вземане и оставяне на пътници за услугите, предоставяни от железопътни предприятия по същата инфраструктура като услугите за превоз на пътници, предоставяни от частноправния субект в рамките на публично-частното партньорство.

13. Частните управители на инфраструктура, които са страна в публично-частно партньорство, сключено преди 24 декември 2016 г., и които не получават обществено финансиране, се изключват от прилагането на член 7г, при условие че заемите и финансовите гаранции, отпуснати и получени от управителя на инфраструктурата, не облагодетелстват пряко или непряко конкретни железопътни предприятия.“

2) Член 3 се изменя, както следва:

а) точка 2 се заменя със следното:

„2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи за експлоатацията, поддръжката и обновяването на железопътна инфраструктура в мрежа, както и отговарящи за участието в нейното развитие, съгласно правила, установени от държавата членка, в рамките на общата политика за развитие и финансиране на инфраструктурата;“

б) вмъкват се следните точки:

- „2а) „развитие на железопътната инфраструктура“ означава планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизирание на инфраструктурата;
- 2б) „експлоатация на железопътната инфраструктура“ означава разпределяне на влакови маршрути, управление на трафика и налагане на такси за ползването на инфраструктурата;
- 2в) „поддръжка на железопътната инфраструктура“ означава дейностите, предназначени да поддържат състоянието и възможностите на съществуващата инфраструктура;
- 2г) „обновяване на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по подмяна на съществуващата инфраструктура, които не променят цялостната ѝ ефективност;
- 2д) „модернизирание на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по модификация на инфраструктурата, които подобряват цялостната ѝ ефективност;
- 2е) „основни функции“ при управлението на инфраструктура означава вземане на решения относно разпределяне на влаковите маршрути, включващо както определяне, така и оценка на наличието и разпределяне на отделните влакови маршрути, и вземане на решения относно налагането на такси за ползването на инфраструктурата, включително тяхното определяне и събиране в съответствие с тарифната рамка и рамката за разпределяне на капацитет, установени от държавите членки съгласно членове 29 и 39;“

в) добавят се следните точки:

- „31) „вертикално интегрирано предприятие“ е предприятие, в което по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета (*):
 - а) управителят на инфраструктура се контролира от предприятие, което в същото време контролира едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура;
 - б) управителят на инфраструктура се контролира от едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура; или
 - в) едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, се контролират от управителя на инфраструктура.

Това означава също предприятие, съставено от обособени подразделения, включващо управител на инфраструктура и едно или няколко подразделения, предоставящи транспортни услуги, които нямат собствена правосубектност.

Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са изцяло независими едно от друго, но се контролират пряко от държава членка без междинна структура, те не се считат за вертикално интегрирано предприятие за целите на настоящата директива;

- 32) „публично-частно партньорство“ означава правно обвързващо споразумение между публични органи и едно или повече предприятия, различни от основния управител на инфраструктура на държава членка, съгласно което предприятията изцяло или частично изграждат и/или финансират железопътна инфраструктура и/или придобиват правото да упражняват някоя от функциите, изброени в точка 2, за предварително определен срок. Споразумението може да бъде във всяка подходяща правно обвързваща форма, предвидена в националното законодателство;
- 33) „управителен съвет“ означава висшия орган на предприятието, упражняващ изпълнителни и административни функции, който отговаря за текущото управление на предприятието;
- 34) „надзорен съвет“ означава най-висшия орган на предприятието, който упражнява надзорни функции, включително контрол върху управителния съвет и вземане на общи стратегически решения по отношение на предприятието;
- 35) „директен билет“ означава билет или билети, представляващ(и) договор за транспорт за последователни железопътни услуги, предоставян(и) от едно или няколко железопътни предприятия;
- 36) „високоскоростни услуги за превоз на пътници“ означава железопътни услуги за превоз на пътници, осъществявани без междинни спирки между две места, с разстояние между тях от най-малко 200 km, по специално изградени високоскоростни железопътни линии, оборудвани за скорости, които обикновено са равни или превишават 250 km/h, и по които се поддържат такива средни скорости.

(*) Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (Регламент за сливанията на ЕО) (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1).“

3) В член 6 параграф 2 се заменя със следното:

„2. За целите на настоящия член държавите членки, които прилагат член 7а, параграф 3, изискват от предприятията да бъдат организирани в обособени подразделения, които нямат собствена правосубектност в рамките на отделното предприятие.“

4) Член 7 се заменя със следния текст:

„Член 7

Независимост на управителя на инфраструктура

1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура отговаря за експлоатацията, поддръжката и обновяването на мрежата и изпълнява възложените му функции, свързани с развитието на железопътната инфраструктура на тази мрежа, в съответствие с националното право.

Държавите членки гарантират, че никое друго юридическо лице във вертикално интегрираното предприятие не упражнява решаващо влияние върху решенията, вземани от управителя на инфраструктура във връзка с основните дейности.

Държавите членки гарантират, че членовете на надзорния съвет и на управителния съвет на управителя на инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси.

2. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура е организиран като субект, който е правно отделен от всякакво железопътно предприятие, а при вертикално интегрираните предприятия — от всяко друго юридическо лице в рамките на предприятието.

3. Държавите членки гарантират, че едни и същи физически лица не могат да бъдат едновременно избрани или назначени за:

- a) членове на управителния съвет на управител на инфраструктура и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;
- b) служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;
- в) ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и членове на надзорния съвет на железопътно предприятие;
- г) членове на надзорния съвет на предприятие, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, и членове на управителния съвет на този управител на инфраструктура.

4. При вертикално интегрирани предприятия членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура и лицата, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, не получават никакво възнаграждение, свързано с резултатите, от което и да било друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие, нито получават премии, непосредствено свързани с финансовите резултати на определени железопътни предприятия. На тях може обаче да се предлагат стимули, свързани с цялостната ефективност на железопътната система.

5. Когато информационни системи са общи за различни образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие, достъпът до чувствителна информация във връзка с основните функции е ограничен до упълномощения персонал на управителя на инфраструктура. Чувствителна информация не се предава на други образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие.

6. Разпоредбите на параграф 1 от настоящия член не засягат правото на държавите членки за вземане на решения във връзка с развитието и финансирането на железопътна инфраструктура, нито компетентността на държавите членки по отношение на финансирането и налагането на такси за инфраструктура и с разпределянето на капацитет, както е определено в член 4, параграф 2, и членове 8, 29 и 39.“

5) Въмъкват се следните членове:

„Член 7а

Независимост на основните функции

1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура притежава организационна и управленска независимост по отношение на основните функции в границите, установени в член 4, параграф 2 и членове 29 и 39.

2. За прилагането на параграф 1 държавите членки по-специално гарантират, че:
- а) железопътно предприятие или друго юридическо лице не упражнява решаващо влияние върху управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, без да се засяга ролята на държавите членки във връзка с определянето на тарифната рамка, рамката за разпределянето на капацитет и специалните правила за налагане на такси в съответствие с членове 29 и 39;
 - б) железопътно предприятие или друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие не упражнява решаващо влияние върху назначаването и освобождаването на лицата, отговорни за вземането на решения по отношение на основните функции;
 - в) мобилността на служителите, отговорни за основните функции, не поражда конфликт на интереси.
3. Държавите членки могат да решат, че налагането на такси за инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организацията си и вземането на решения. В такъв случай държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на член 7, параграф 2 и параграф 3, букви в) и г).
- Член 7, параграф 3, буква а) и параграф 4 се прилагат *mutatis mutandis* спрямо ръководителите на подразделения, които отговарят за управлението на инфраструктурата и предоставянето на железопътни услуги.
4. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с основните функции на управителите на инфраструктура, се прилагат за независимия налагащ таксите и/или разпределящ орган.

Член 7б

Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на трафика и планирането на поддръжката

1. Държавите членки гарантират, че функциите по управление на трафика и планиране на поддръжката се упражняват по прозрачен и недискриминационен начин, както и че служителите, отговорни за вземането на решения във връзка с тези функции, не са повлияни от никакъв конфликт на интереси.
2. По отношение на управлението на трафика държавите членки гарантират, че железопътните предприятия разполагат с пълен и навременен достъп до необходимата информация при нарушения на трафика, които ги засягат. Когато управителят на инфраструктура предоставя по-широк достъп до процеса на управление на трафика, той го предоставя на засегнатите железопътни предприятия по прозрачен и недискриминационен начин.
3. Що се отнася до дългосрочното планиране на мащабни дейности по поддръжка и/или обновяване на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура се консултира със заявителите и във възможно най-голяма степен отчита изразените опасения.

Управителят на инфраструктура планира дейностите по поддръжка по недискриминационен начин.

Член 7в

Възлагане на дейности на външни изпълнители и споделяне на функциите на управителя на инфраструктура

1. При условие че не възниква конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може:
 - а) да възлага функции на различно образувание, при условие че последното не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие, нито е контролирано от железопътно предприятие. При вертикално интегрираните предприятия основните функции не се възлагат на никое друго образувание във вертикално интегрираното предприятие, освен ако това образувание изпълнява изключително само основни функции;
 - б) да възлага извършването на дейности по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие.

Управителят на инфраструктура запазва надзорните си правомощия и носи крайната отговорност за упражняването на функциите, изброени в член 3, параграф 2. Всяко образувание, което упражнява основни функции, спазва разпоредбите на членове 7, 7а, 7б и 7г.

2. Чрез дерогация от разпоредбите на член 7, параграф 1 функциите на управителя на инфраструктура могат да бъдат упражнявани от различни управители на инфраструктура, включително от страни по договори за публично-частни партньорства, при условие че всички те изпълняват изискванията на член 7, параграфи 2—6 и членове 7а, 7б и 7г и поемат пълна отговорност за упражняване на съответните функции.
3. Когато на даден оператор на електрическото захранване не са възложени основни функции, той се освобождава от спазването на правилата, приложими за управителите на инфраструктура, при условие че се гарантира спазване на съответните разпоредби относно развитието на мрежата, и по-специално член 8.
4. Под надзора на регулаторния орган или на друг независим компетентен орган, определен от държавите членки, управителят на инфраструктура може да сключи споразумения за сътрудничество с едно или повече железопътни предприятия по недискриминационен начин с оглед на осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението.

Определеният компетентен орган следи изпълнението на такива споразумения и в обосновани случаи излиза със становище за тяхното прекратяване.

Член 7г

Финансова прозрачност

1. При спазване на националните процедури, приложими във всяка държава членка, приходите от дейности по управление на инфраструктурната мрежа, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми. Управителят на инфраструктура може също да използва тези приходи за плащане на дивиденди на собствениците на дружеството, което включва всякакви частни акционери, но изключва предприятия, които са част от вертикално интегрирано предприятие и които упражняват контрол едновременно над железопътно предприятие и над този управител на инфраструктура.
2. Управителите на инфраструктура не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на железопътни предприятия.
3. Железопътните предприятия не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на управители на инфраструктура.
4. Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се предоставят, отпускат и обслужват единствено по пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образувание.
5. Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие, предоставени преди 24 декември 2016 г., продължават до техния падеж, при условие че са били договорени по пазарни лихвени проценти и че действително са били отпуснати и обслужвани.
6. Всички услуги, предлагани от други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие на управителя на инфраструктура, се извършват въз основа на договори и се плащат или на пазарни цени, или на цени, които отразяват производствените разходи плюс разумен марж на печалба.
7. Дълговете на управителя на инфраструктура са ясно отделени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно. Това не пречи окончателното изплащане на дългове да се извършва чрез предприятието, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, или чрез друго образувание в рамките на предприятието.
8. Счетоводствата на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се водят по начин, който гарантира изпълнението на настоящия член и позволява отделно счетоводство и прозрачност на финансовите потоци в рамките на предприятието.
9. В рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие.

10. Разпоредбите на настоящия член се прилагат *mutatis mutandis*, когато основни функции се извършват от независим налагащ таксите и/или разпределящ орган в съответствие с член 7а, параграф 3 и държавите членки не прилагат член 7, параграф 2. Позоваването в настоящия член на управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се счита за позоваване на съответните подразделения на предприятието. Спазването на изискванията, установени в настоящия член, трябва да намери израз в отделните счетоводства на съответните подразделения на предприятието.

Член 7д

Механизми за координация

Държавите членки гарантират наличието на подходящи механизми за осигуряване на координацията между основните управители на инфраструктура и всички заинтересовани железопътни предприятия, както и заявителите, посочени в член 8, параграф 3. Когато е уместно, представителите на ползвателите на железопътни товарни и пътнически услуги и националните, местните и регионалните органи се приканват да участват. Съответният регулаторен орган може да участва в качеството на наблюдател. Координацията засяга, наред с другото:

- а) нуждите на заявителите, свързани с поддържането и развитието на инфраструктурен капацитет;
- б) съдържанието на ориентираните към ползвателите цели за ефективност, съдържащи се в договорните споразумения, посочени в член 30, и на стимулите, посочени в член 30, параграф 1, и тяхното прилагане;
- в) съдържанието и прилагането на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27;
- г) въпроси на интермодалността и оперативната съвместимост;
- д) всеки друг въпрос, свързан с условията за достъп, използване на инфраструктурата и с качеството на услугите на управителя на инфраструктура.

Съгласувано със заинтересованите страни управителят на инфраструктура изготвя и публикува насоки за координацията. Координацията се осъществява най-малко веднъж годишно, като управителят на инфраструктура публикува на уебсайта си преглед на дейностите, предприети съгласно настоящия член.

Координацията съгласно настоящия член не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 5б.

Член 7е

Европейска мрежа на управителите на инфраструктура

1. С оглед на това да бъде улеснено предоставянето на ефективни и ефикасни железопътни услуги в рамките на Съюза, държавите членки гарантират, че техните основни управители на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, в която се срещат редовно, за да:

- а) развиват железопътната инфраструктура на Съюза;
- б) оказват подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство;
- в) обменят добри практики;
- г) наблюдават и изготвят сравнителни показатели за резултатите в областта на експлоатацията;
- д) допринасят за дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15;
- е) търсят решения за трансграничните участъци с недостатъчна пропускателна способност; и
- ж) обсъждат прилагането на членове 37 и 40.

За целите на буква г) тази мрежа набелязва общи принципи и практики за съгласувано наблюдение и планиране на резултатите в областта на експлоатацията.

Координацията по настоящия параграф не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 5б.

2. Комисията е член на мрежата. Тя подпомага работата на мрежата и улеснява координацията.“

6) Член 10 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„1а. Без да се засягат международните задължения на Съюза и държавите членки, държавите членки, които граничат с трета държава, могат да ограничат правото на достъп, предвидено в настоящия член за услуги, извършвани от и до тази трета държава по мрежа с междурелсие, различно от основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, ако възникват нарушения на конкуренцията в трансграничния железопътен транспорт между държавите членки и тази трета държава. Тези нарушения може да произтичат, наред с другото, от липсата на недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и свързаните с нея услуги в съответната трета държава.

Ако в съответствие с настоящия параграф държава членка възнамерява да приеме решение за ограничаване на правото на достъп, тя представя проекта за решение на Комисията и се консултира с другите държави членки.

Ако в рамките на три месеца след представяне на проекта за решение нито Комисията, нито държава членка представи възражения, държавата членка може да приеме решението.

Комисията може да приеме актове за изпълнение, определящи подробно процедурата, която трябва да бъде спазвана при прилагането на настоящия параграф. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1370/2007, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави членки за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните предприятия имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужваните съоръжения, посочени в приложение II, точка 2 към настоящата директива.“;

в) параграфи 3 и 4 се заличават.

7) Член 11 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки могат да ограничават предвиденото в член 10, параграф 2 право на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато един или повече договори за обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за обществени услуги.“;

б) в параграф 2 първа алинея се заменя със следното:

„2. За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги би било нарушено, съответният(съответните) регулаторен(ни) орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава(т) решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от следните субекти, представено в срок от един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4:

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

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

в) управителя на инфраструктура;

г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.“;

в) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Регулаторният орган излага мотивите за своето решение и условията, при които може да бъде поискано преразглеждане на решението, в срок от един месец след обявяването му от един от следните субекти:

а) съответния компетентен орган или компетентни органи;

б) управителя на инфраструктура;

- в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги;
- г) железопътното предприятие, което иска достъп.

Когато регулаторен орган реши, че икономическото равновесие на договор за обществени услуги би било нарушено от планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4, той посочва възможни промени в тази услуга, които ще гарантират изпълнението на условията по член 10, параграф 2 за предоставяне на право на достъп.“;

- г) в параграф 4 се добавя следната алинея:

„Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията приема до 16 декември 2018 г. актове за изпълнение за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член по отношение на вътрешните услуги за превоз на пътници. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“;

- д) параграф 5 се заменя със следното:

„5. Държавите членки могат също да ограничат правото на достъп до железопътната инфраструктура за целите на предоставянето на вътрешни услуги за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение в рамките на една и съща държава членка, когато:

- а) изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено съгласно договор за обществена услуга, възложен преди 16 юни 2015 г.; или
- б) до 25 декември 2018 г. въз основа на справедлива конкурентна тръжна процедура е предоставено допълнително право/разрешение за предоставяне на търговски услуги за превоз на пътници между тези гари в конкуренция с друг оператор;

и операторите не получават компенсация за предоставянето на тези услуги.

Това ограничение може да продължи да се прилага в рамките на по-краткия от двата срока — първоначалния срок на договора или разрешението, или до 25 декември 2026 г.“

- 8) Въмъкват се следните членове:

„Член 11а

Високоскоростни услуги за превоз на пътници

1. С оглед на развитието на пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, като се стимулира оптималното използване на наличната инфраструктура и за да се насърчи конкурентоспособността на тези услуги, което да доведе до ползи за пътниците, без да се засяга член 11, параграф 5, упражняването на предвиденото в член 10 право на достъп по отношение на високоскоростните пътнически услуги може да бъде предмет единствено на изискванията, установени от регулаторния орган в съответствие с настоящия член.

2. Когато регулаторният орган след предвидения в член 11, параграфи 2, 3 и 4 анализ прецени, че предвидената високоскоростна услуга за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга, който обхваща същия или алтернативен маршрут, регулаторният орган указва възможните промени в услугата, които биха гарантирали спазването на условията за даване на право на достъп съгласно член 10, параграф 2. Тези промени може да включват изменение на предвидената услуга.“;

„Член 13а

Общи схеми за информация и продажба на директни билети

1. Без да се засягат Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета (*) и Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (**), държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници, да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася дискриминация между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

2. Комисията наблюдава развитието на пазара на железопътни превози по отношение на въвеждането и използването на общи системи за информация и продажба на директни билети и прави оценка на необходимостта от действие на равнището на Съюза, като взема предвид пазарните инициативи. Тя разглежда по-специално недискриминационния достъп на пътниците, използващи железопътен транспорт, до необходимите данни за планиране на пътуванията и резервиране на билети. В срок до 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно наличието на подобни общи системи за информация и продажба на директни билети, като при необходимост представя заедно с него законодателни предложения.

3. Държавите членки изискват от железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги, да въведат планове за действие в извънредни ситуации и гарантират, че тези планове са координирани по подходящ начин с цел оказване на помощ на пътниците по смисъла на член 18 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 при сериозни нарушения в трафика.

(*) Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).

(**) Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).“

9) В член 19 се добавя следната буква:

„д) не са били осъждани за тежки престъпления, във връзка със задължения, възникнали съгласно националното право, които произтичат от задължителни колективни споразумения, когато това е приложимо.“

10) В член 32 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Таксите за инфраструктура за използване на железопътни коридори, определени в Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията (*), могат да бъдат диференцирани, за да се насърчи оборудването на влаковете с ETCS, която да е в съответствие с версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията (**), и с последващите версии. Това диференциране не води до каквото и да било общо увеличение на приходите на управителя на инфраструктура.

Държавите членки могат да решат, че това диференциране на инфраструктурни такси не се прилага за железопътните линии, посочени в Регламент (ЕС) 2016/919, по които могат да се движат единствено влакове, оборудвани с ETCS.

Държавите членки могат да решат да разширят обхвата на това диференциране по железопътните линии, които не са посочени в Регламент (ЕС) 2016/919.

(*) Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).

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

11) В член 38 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед на предоставянето на услуга за превоз на пътници в държава членка, в която правото на достъп до железопътната инфраструктура е ограничено в съответствие с член 11, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на съответните регулаторни органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни.“

12) В член 53, параграф 3 се добавя следната алинея:

„Регулаторният орган може да изиска от управителя на инфраструктура да му предостави тази информация, ако счете това за необходимо.“

13) В член 54, параграф 1 се заменя със следното:

„1. В случай на нарушаване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение. За тази цел той изготвя план за действие в извънредни ситуации, в който са посочени различните органи, които трябва да бъдат уведомени в случай на тежки произшествия или сериозно нарушаване на движението на влаковете. В случай на нарушаване на движението, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, управителят на инфраструктура споделя всяка уместна информация с другите управители на инфраструктура, чиято мрежа и трафик могат да бъдат засегнати от това нарушаване. Съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик.“

14) Член 56 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 се добавят следните букви:

„з) управлението на трафика;

и) планирането на обновяването и планираната или непланираната поддръжка;

й) спазването на изискванията, включително тези, които се отнасят за конфликти на интереси, посочени в член 2, параграф 13 и членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.“;

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието да наблюдава условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги, включително по-специално пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, както и дейностите на управителите на инфраструктура по отношение на параграф 1, букви а) — й). По-специално регулаторният орган проверява спазването на параграф 1, букви а) — й) по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация срещу заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия, или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.“;

в) в параграф 9 първа алинея се заменя със следното:

„9. Регулаторният орган разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата. Той взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок, и във всеки случай в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита на конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите за железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а) — й).“;

г) параграф 12 се заменя със следното:

„12. Регулаторният орган разполага с правомощия за провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6, и разпоредбите относно финансовата прозрачност, предвидени в член 7г. При вертикално интегрирани предприятия обхватът на тези правомощия се разширява до всички юридически лица. Регулаторният орган има правомощия да изисква всякаква съществена информация. По-специално регулаторният орган има правомощията да изисква от управителя на инфраструктурата, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2 и член 13, да предоставят цялата или част от счетоводната информация, посочена в приложение VIII, която да е толкова подробна, колкото е необходимо и пропорционално.

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

Финансовите потоци, посочени в член 7г, параграф 1, заемите, посочени в член 7г, параграфи 4 и 5, и дълговете, посочени в член 7г, параграф 7, подлежат на наблюдение от регулаторния орган.

Когато държава членка е определила регулаторния орган за независим компетентен орган съгласно член 7в, параграф 4, регулаторният орган извършва оценка на споразуменията за сътрудничество, посочени във въпросния член.“

15) Член 57 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„3а. Когато въпроси, свързани с международна услуга, изискват решения от два или повече регулаторни органи, засегнатите регулаторни органи си сътрудничат в изготвянето на своите решения, за да разрешат въпроса. За тази цел засегнатите регулаторни органи изпълняват функциите си в съответствие с член 56.“;

б) параграф 8 се заменя със следното:

„8. Регулаторните органи разработват общи принципи и практики за вземане на решенията, за които разполагат с правомощия съгласно настоящата директива. Тези общи принципи и практики включват реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали в рамките на параграф 3а. Въз основа на опита на регулаторните органи и на дейностите на мрежата, посочена в параграф 1, и ако е необходимо с цел осигуряване на ефикасно сътрудничество на регулаторните органи, Комисията може да приеме актове за изпълнение за определяне на тези общи принципи и практики. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“;

в) добавя се следният параграф:

„10. За решения, свързани с националната инфраструктура на две държави, и двете засегнати държави членки могат по всяко време след 24 декември 2016 г. да се споразумеят да изискват координация между съответните регулаторни органи, за да съгласуват въздействието на техните решения.“

16) В член 63 параграф 1 се заменя със следното:

„1. До 31 декември 2024 г. Комисията извършва оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.

По-специално в доклада се прави оценка на развитието на високоскоростните железопътни услуги и на наличието на дискриминационни практики по отношение на достъпа до високоскоростни линии. Комисията преценява необходимостта от представяне на законодателни предложения.

До същата дата Комисията преценява дали продължават да съществуват дискриминационни практики или други видове нарушаване на конкуренцията във връзка с управители на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие. Ако е целесъобразно, Комисията представя законодателни предложения.“

Член 2

1. Независимо от член 3, параграф 2 държавите членки приемат и публикуват до 25 декември 2018 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат посочените мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се прави при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

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

Член 3

1. Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Член 1, точки 6— 8 и точка 11 се прилагат от 1 януари 2019 г. съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2020 г.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 14 декември 2016 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
I. KORČOK
