

НАРЕДБА 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура

Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 64 от 20.07.2001 г., в сила от 1.01.2002 г., доп., бр. 50 от 30.05.2003 г., в сила от 1.01.2002 г., изм. и доп., бр. 87 от 27.10.2006 г., бр. 70 от 8.08.2008 г., бр. 44 от 12.06.2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 10.05.2011 г., бр. 88 от 8.11.2011 г., доп., бр. 110 от 21.12.2013 г., изм. и доп., бр. 36 от 13.05.2016 г., бр. 45 от 7.06.2019 г., в сила от 7.06.2019 г.

Раздел I Общи положения

Чл. 1. (1) (Доп. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) С тази наредба се уреждат условията и редът за достъп и използване на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, свързани с предоставяните железопътни услуги на територията на Република България.

(2) (Отм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., нова, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., отм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

Чл. 2. (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Железопътната инфраструктура на Република България обхваща железните пътища и стационарните съоръжения съгласно § 1, т. 1 от допълнителните разпоредби от Закона за железопътния транспорт.

Чл. 3. (1) (Предишен текст на чл. 3, изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.)
Националната компания "Железопътна инфраструктура" извършва дейности по изграждане, поддържане, развитие, обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура, управлява системите за контрол и безопасност на движението и предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата по реда, предвиден в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и в тази наредба, в качеството си на основен управител на железопътната

инфраструктура.

(2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Всеки друг управител на железопътна инфраструктура спазва изискванията на тази наредба при предоставянето на достъп до обекти на железопътна инфраструктура на железопътни предприятия.

(3) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Управителят на инфраструктурата е длъжен да пази търговската тайна по отношение на информацията, която е получил при търговски и други взаимоотношения във връзка с прилагане на тази наредба.

(4) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура се извършва от съответния управител на инфраструктурата.

(5) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Управителят на инфраструктурата ежегодно изготвя бизнес план за дейността си, в това число и мерки за подобряване на финансовото си състояние.

(6) (Нова - ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Национална компания "Железопътна инфраструктура" осъществява дейността си по начин, постигащ поне изравняване в счетоводния си баланс между приходите от инфраструктурни такси, печалба от други търговски дейности, държавно финансиране и други приходи и разходите по железопътната инфраструктура, при наличие на нормални условия на работа, в рамките на определен срок, който не надвишава пет години.

(7) (Нова - ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Във връзка с изпълнението на задълженията по ал. 6 Национална компания "Железопътна инфраструктура" може да иска съдействие от държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(8) (Нова - ДВ, бр. 36 от 2016 г.) В случаите, когато железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, съобразно установените граници и условия за определяне размера на инфраструктурните такси и в съответствие с раздел Ia държавата може да изисква управителят на железопътната инфраструктура да изравнява счетоводния си баланс без държавно финансиране, без това да изключва възможната дългосрочна цел потребителите да покриват разходите по

инфраструктурата за всички видове транспорт въз основа на недискриминационна и лоялна конкуренция между тях.

Чл. 4. (1) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г.) Железопътната инфраструктура се използва от железопътните предприятия, включително лицензираните превозвачи, в съответствие със ЗЖТ.

(2) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Право на достъп до железопътната инфраструктура на Република България за извършване на услуги за превоз на товари се предоставя при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия на железопътни превозвачи, които са лицензирани в държава – членка на Европейския съюз, за извършване на товарни превози. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва морските и вътрешните пристанища с другите обслужващи съоръжения, посочени в т. 2 от приложение 1, и до инфраструктурата, която обслужва или би могла да обслужва повече от един краен потребител.

(3) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) На железопътни превозвачи, които са лицензирани в държава – членка на Европейския съюз, за извършване превоз на пътници, се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура на Република България за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните превозвачи имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в т. 2 от приложение 1.

(4) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., отм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

(5) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., отм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

(6) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., предишна ал. 2, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Наличието на лицензия не дава право на достъп на превозвача до инфраструктурата - да извършва превози на пътници и/или товари.

(7) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.,

отм., бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.).

Чл. 4а. (Нов – ДВ, бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.) (1) Национална компания "Железопътна инфраструктура" си сътрудничи с основните управители на железопътна инфраструктура от другите държави – членки на Европейския съюз, като участва в мрежа на основните управители на железопътна инфраструктура. Дейността на мрежата се подпомага от Европейската комисия, която е член на мрежата.

(2) Мрежата на основните управители на инфраструктура по ал. 1 провежда редовни заседания и има за цел:

1. развитие на железопътната инфраструктура на Европейския съюз;
2. оказване на подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство;
3. обмен на добри практики;
4. мониторинг и изготвяне на отчет по показатели за дейностите;
5. подпомагане на дейността на Европейската комисия по мониторинг на железопътния пазар;
6. търсене на решения за трансграничните участъци с недостатъчна пропускателна способност;
7. обсъждане на предложения по прилагането на чл. 5 относно влакови маршрути, които преминават през повече от една мрежа.

(3) Мониторингът и отчетът по ал. 2, т. 4 се извършват по определени от мрежата на основните управители на железопътна инфраструктура общи принципи и практики за мониторинг и сравнителен анализ на резултатите по показатели за дейността на управителите на железопътна инфраструктура.

(4) Координацията в мрежата на основните управители на инфраструктура по ал. 1 не засяга правото на заинтересуваните лица (заявители) да подават жалби пред Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" съгласно чл. 29, нито правомощията на агенцията като регулаторен орган съгласно ЗЖТ.

Чл. 5. (1) (Предишен текст на чл. 5 - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г., бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.)
Управителят на железопътната инфраструктура може да сключва с

управителите на инфраструктурите в други държави споразумения, уреждащи административни, технически и други въпроси, свързани с ефикасното създаване и разпределяне на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа от железопътната система в Европейския съюз, включително по рамковите споразумения, сключени съгласно чл. 18. Със споразуменията управителите на железопътна инфраструктура установяват подходящи процедури и организират влакови маршрути, преминаващи през повече от една мрежа.

(2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., доп., бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Принципите и критериите за разпределянето на капацитета, установени в рамките на сътрудничеството по ал. 1, се публикуват в референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с т. 3 от приложение 2. Към дейността по разпределяне на капацитета могат да бъдат включени представители на управители на инфраструктура от трети държави извън Европейския съюз. Управителите на железопътната инфраструктура уведомяват Европейската комисия за срещите, на които се разработват общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктурата, и отправят покана за участие на неин представител като наблюдател по време на срещите. При всички срещи или други дейности, предприети с цел разпределяне на инфраструктурен капацитет за влакови услуги за повече от една мрежа, решенията се вземат само от представители на управителите на инфраструктурата.

(3) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., доп., бр. 36 от 2016 г., изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) С цел постигане на ефективност при използването и разпределянето на капацитета на трансевропейската железопътна система и конкурентоспособност на железопътния транспорт, особено по отношение на железопътен превоз на товари в международно съобщение, управителите могат да създават съвместни организации. Управителят на железопътната инфраструктура – участник в организациите и в споразуменията по ал. 1, публикува на интернет сайта си публично достъпна информация за членството в тях, за целите, средствата, предмета на дейност и критериите, използвани за определяне и разпределяне на инфраструктурния капацитет.

(4) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) За влакови маршрути, пресичащи повече от една мрежа, управителите на железопътната инфраструктура гарантират, че заявителите могат да подадат заявка на "едно гише", което е съвместен орган, създаден от управителите

на железопътната инфраструктура, или един-единствен управител на железопътната инфраструктура, свързан с влаковия маршрут. Този управител на железопътната инфраструктура действа от името на заявителя, за да получи капацитет от другите включени управители на инфраструктура.

(5) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Управителите на железопътната инфраструктура, участващи в споразумения по ал. 1, предоставят на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" достатъчно информация относно разработването на общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктурата и от системите за разпределяне, основаващи се на информационните технологии, която дава възможност на агенцията да упражнява надзор по ЗЖТ и по тази наредба.

(6) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., предишна ал. 4, изм. и доп., бр. 36 от 2016 г.) Дейностите по ал. 2 и 3 се съобразяват с изискванията на Европейския съюз относно достъпа до железопътна инфраструктура и събирането на такси за използването ѝ с цел създаване на единно европейско железопътно пространство.

(7) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) След преценка на необходимостта управителите на железопътната инфраструктура могат да предложат и организират международни влакови маршрути с цел улесняване експлоатацията на товарни влакове, за които се прилага извънредна (ad hoc) заявка. Такива предварително определени международни влакови маршрути се предоставят на заявителите посредством всеки от участващите управители на железопътната инфраструктура.

Чл. 5а. (Нов - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) (1) (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници по чл. 4, ал. 3 между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на договора.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) За да определи дали е нарушено икономическото равновесие на договор за обществени услуги по ал. 1, Изпълнителна агенция "Железопътна

администрация" извършва обективен икономически анализ по процедура и критерии, определени с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 г. за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 294, 21.11.2018 г., стр. 5 – 14) (Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795).

(3) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Искане за оценка на икономическото равновесие по ал. 2 се отправя до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" в срок до един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници по чл. 12, ал. 3, като то може да бъде подадено от:

1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга;
2. управителя на железопътната инфраструктура;
3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга.

(4) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) В срок до един месец от получаване на искането по ал. 3 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да поиска допълнителна информация, като определя срок за предоставянето ѝ, от:

1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга;
2. управителя на железопътната инфраструктура;
3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга;
4. заявителя за извършване на новата услуга за превоз на пътници.

(5) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася с мотивирано решение по искането, с което определя дали икономическото равновесие на договора за обществена превозна услуга е нарушено в срок до шест седмици от получаването на цялата необходима информация, или от постъпване на искането, в случай че допълнителна информация не е била изисквана.

(6) (Отм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

(7) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява лицата по ал. 4 за решението по ал. 5 и условията, при които могат да поискат преразглеждането му в срок от един месец от уведомяването им. Когато решението по ал. 5 постановява, че икономическото равновесие на договор за обществени услуги би било нарушено от планираната услуга за превоз на пътници, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" посочва възможни промени в тази услуга, които биха гарантирали изпълнението на условията за предоставяне на право на достъп.

(8) (Доп. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Правото на достъп до железопътната инфраструктура за планираната услуга за превоз на пътници по чл. 4, ал. 3 се предоставя, изменя, предоставя се само при определени условия или се отказва от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" въз основа на решението по ал. 5 или след преразглеждането му в случаите по ал. 7.

(9) Решението на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да бъде обжалвано при условията и по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

Чл. 56. (Нов - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) (1) (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) При условия и по ред, определени със Закона за железопътния транспорт, органът, възложил задължения за извършване на обществени превозни услуги, може да наложи такса на железопътните превозвачи, предоставящи услуги за превоз на пътници по маршрути, които попадат в обхвата на договора за задълженията за обществени превозни услуги и този превоз обхваща и превоз между две железопътни гари на територията на Република България.

(2) В случаите по ал. 1 таксата се налага и на железопътни превозвачи, извършващи вътрешен или международен превоз на пътници по маршрутите, които попадат в обхвата на договора за обществена превозна услуга.

(3) Таксата по ал. 1 е предназначена да компенсират задълженията на възложителя за компенсация по договора за обществена превозна услуга. Общо наложените такси не могат да застрашават икономическата жизнеспособност на железопътния превоз на пътници, за които са наложени.

(4) Размерът на таксата не може да надвишава пълното или частичното покриване на разходите по изпълнение на задълженията за обществени превозни услуги, като се отчитат приходите и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

(5) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Таксата се определя при съобразяване с принципите за справедливост, прозрачност, недопускане на дискриминация и пропорционалност, включително и между средната платима от пътниците цена на услугата и размера на таксата.

(6) (Предишна ал. 5 – ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Компетентният орган, сключил договор за възлагане на задължения за извършване на обществени превозни услуги съхранява информация за наложените такси. Информацията се предоставя на Европейската комисия.

Чл. 6. (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия във връзка с достъпа до и използването на инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура, сключен при условията на чл. 33 от ЗЖТ.

Чл. 7. (Доп. - ДВ, бр. 50 от 2003 г., изм. и доп., бр. 87 от 2006 г., бр. 70 от 2008 г., изм., бр. 36 от 2011 г., бр. 88 от 2011 г., отм., бр. 36 от 2016 г.).

Раздел Ia

(Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.)

Такси за използване на железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения и услугите

Чл. 7а. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) (Изм. и доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Железопътните предприятия използват железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения срещу заплащане на таксата по чл. 35 от ЗЖТ и цената

на допълнителните и спомагателните услуги. Услугите, които се предоставят на железопътните предприятия, са посочени в приложение 1.

(2) (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Таксата за използването на железопътната инфраструктура се заплаща след приключване движението на влака до 15-о число на месеца, следващ месеца, за който се дължи.

(3) (Доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Таксите за пакета за минимален достъп (приложение 1, т. 1) и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, се определят на равнището на преките разходи, направени за извършването на влаковата услуга. Таксите се определят в съответствие с методиката по чл. 35, ал. 3, първото изречение от ЗЖТ в зависимост от въздействието на превозните средства върху железопътната инфраструктура.

(4) (Доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" упражнява надзор дали определените от управителя на железопътната инфраструктура такси са в съответствие с методиката по чл. 35, ал. 3 от ЗЖТ и дали не са дискриминационни, като при констатиране на несъответствия дава задължителни предписания. Преговори между заявителите и управителя на железопътната инфраструктура по отношение размера на таксите за използване на инфраструктура се допускат само под надзора на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", която се намесва, ако преговорите могат да нарушат изискванията на този раздел.

(5) (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Не се събират инфраструктурни такси за движението на възстановителни и противопожарни влакове или локомотиви, назначени за възстановяване на прекъснато движение на влаковете и при природни бедствия.

(6) Ежегодно до 30 юни управителят на железопътната инфраструктура предоставя на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" информация за фактически извършените разходи за текущо поддържане на железопътната инфраструктура за предходната година и определя необходимото ниво на размера на инфраструктурни такси за следващата година съгласно изискванията, процедурите и правилата на тази наредба. В необходимото ниво на таксите могат да бъдат включени и надценки, компенсации и/или отстъпки, произтичащи от реализацията на

инфраструктурни проекти, от трафика за движение и от изискванията на транспортния пазар, диференцирано за части от железопътната инфраструктура, които се обявяват публично.

Чл. 76. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) Включването на надценки в необходимото ниво на таксите се допуска след извършване на анализ, доказващ, че пазарът е в състояние да понесе подобни надценки. Размерът на надценките се определя при спазване на принципите на прозрачност, недопускане на дискриминация и гарантиране на максимална конкурентоспособност, особено по отношение на международните превози.

(2) Управителят на железопътната инфраструктура извършва оценка на значението на надценките за конкретните пазарни сегменти, след като разгледа най-малко двойките сегменти, посочени в т. I от приложение 4, и отчете тези, които са от значение. Списъкът на пазарните сегменти, определен от управителите на железопътната инфраструктура, съдържа най-малко следните три сегмента: услуги за превоз на товари, услуги за превоз на пътници в рамките на договора за обществени услуги и други услуги за превоз на пътници.

(3) След оценка на пазарните сегменти управителят на железопътната инфраструктура може да предложи на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" да одобри система за налагане на такси с надценки с определен процент възвръщаемост.

(4) Управителят на железопътната инфраструктура може допълнително да разграничи пазарните сегменти според превозваните товари или пътници.

(5) Управителят определя и пазарни сегменти, в които железопътните предприятия понастоящем не извършват дейност, но могат да предоставят услуги по време на действието на обявените в референтния документ такси. Управителят на железопътната инфраструктура не включва надценка в системата на налагане на такси за тези пазарни сегменти. Списъкът на пазарните сегменти се публикува в референтния документ на железопътната мрежа, преразглежда се най-малко веднъж на всеки 5 години и се контролира от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

(6) За отделни бъдещи инвестиционни проекти или специфични инвестиционни проекти управителят на железопътната инфраструктура може да определя или да продължава да определя

по-високи такси въз основа на дългосрочните разходи на такива проекти, ако те повишават ефективността или намаляват разходите или и двете и не може или не е било възможно да бъдат осъществени по друг начин. Тези правила за налагане на такси може да включват и споразумения за споделяне на риска, свързан с новите инвестиции.

Чл. 7в. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) При превоза на товари от трети държави и до тях по мрежа с различно междурелсие от това на основната железопътна мрежа на територията на Европейския съюз управителят на железопътната инфраструктура може да определи по-високи такси, за да се постигне пълно възстановяване на направените разходи.

Чл. 7г. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) Въз основа на информацията по чл. 7а, ал. 6 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" при необходимост изготвя предложение за промяна на размера на инфраструктурните такси.

(2) Промяната в размера на инфраструктурните такси се обявява от управителя на железопътната инфраструктура в референтния документ на железопътната мрежа 3 месеца преди влизането ѝ в сила.

Чл. 7д. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) (Изм. и доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на железопътната инфраструктура спира да събира частта от инфраструктурната такса, изчислена с оглед ползване на инфраструктурата при недостиг на капацитета – ако има предвидена такава част, за участъци с наситена инфраструктура, когато не е изготвил план за усилване на капацитета или когато не изпълнява плана за усилване на капацитета. С одобрение на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" управителят на железопътната инфраструктура може да продължи да събира частта от инфраструктурната такса за ползване на инфраструктурата при недостиг на капацитет, ако планът за усилване на капацитета не може да бъде изпълнен по независещи от него причини или предвидените действия не са стопански или финансово осъществими.

(2) Въз основа на схема, отчитаща функционирането, която се

прилага за цялата железопътна инфраструктура, инфраструктурните такси следва да се определят по начин, който насърчава железопътните превозвачи и управителите на железопътната инфраструктура да минимизират прекъсването на движението и да подобрят работата на железопътната мрежа. Схемата включва санкции за действия, които прекъсват движението по мрежата, компенсации за железопътните превозвачи, които понасят загуби от прекъсване на движението по мрежата, и стимули, които възнаграждават функциониране, по-добро от планираното. Основните принципи на схемата са посочени в т. II от приложение 4 и се прилагат за цялата мрежа.

Чл. 7е. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) (Изм. и доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Заплащането на допълнителни и спомагателни услуги по т. 3 и 4 от приложение 1 и на такси по ал. 2 не се включва в размера на инфраструктурните такси.

(2) (Доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Размерът на дължимата такса за релсовия достъп в рамките на обслужващите съоръжения по т. 2 от приложение 1 и предоставянето на услуги в тези съоръжения се определя съгласно методиката по чл. 35, ал. 3, изречение второ от ЗЖТ и не надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна печалба.

(3) (Доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Когато допълнителните и спомагателните услуги по т. 3 и 4 от приложение 1 се предлагат само от един доставчик, таксата за такава услуга не трябва да надхвърля разходите за предоставянето ѝ заедно с разумна печалба.

(4) Операторът на обслужващо съоръжение предоставя на управителя на железопътната инфраструктура информация за таксите, подлежащи на включване в референтния документ на железопътната мрежа, или посочва интернет страница, на която тази информация се осигурява безплатно в електронен формат.

(5) (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на железопътната инфраструктура и/или операторът на обслужващото съоръжение трябва да могат да предоставят доказателства на железопътните предприятия, че всички такси за ползването на инфраструктура и услуги, които са действително фактурирани на железопътното предприятие, съответстват на методиката, правилата и когато е приложимо – на стойностите,

предвидени в референтния документ на железопътната мрежа.

(6) Управителят на железопътната инфраструктура на всяко тримесечие представя в Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" анализ на използването на капацитета, реализираните приходи от инфраструктурни такси и от допълнителни и спомагателни услуги, показатели за използването на инфраструктурата, влиянието на производствата върху използването на капацитета и мерки за възстановяване на устойчивостта и за подобряване на инфраструктурата.

Раздел II

Референтен документ на железопътната мрежа (Загл. изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.)

Чл. 8. (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 88 от 2011 г., бр. 36 от 2016 г.) (1) Управителят на железопътната инфраструктура след консултации със заинтересованите страни изготвя ежегодно референтен документ на железопътната мрежа.

(2) Референтният документ на железопътната мрежа съдържа най-малко информацията, посочена в приложение 2.

Чл. 9. (1) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г., изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Референтният документ на мрежата се публикува 6 месеца преди крайния срок по чл. 13, ал. 1 за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) При необходимост документът по ал. 1 подлежи на актуализация.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г.) Референтният документ на железопътната мрежа се публикува в електронен формат на интернет страницата на управителя на железопътната инфраструктура на поне два официални в Европейския съюз езика. Документът може да бъде и предоставен срещу заплащане на стойността на направените разходи за предоставянето му.

Раздел III

Заявки за предоставяне на капацитет и изготвяне на график за движение по железопътната инфраструктура

Чл. 10. (1) (Предишен текст на чл. 10, доп. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Графикът (разписанието) за движението на влаковете се изготвя от управителя на железопътната инфраструктура съгласувано с заявителите, а за пътническите превози - и с общините.

(2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура утвърждава графика за движение на влаковете най-малко 15 дни преди датата на влизането му в сила в съответствие с чл. 11, ал. 2.

Чл. 11. (1) (Изм. и доп. - ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Графикът за движение на влаковете се изготвя веднъж на календарна година. Управителят на инфраструктура се придържа към установения в приложение 6 график за разпределяне на капацитета.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Промяната на графика се извършва всяка година в полунощ на втората събота на месец декември. Когато корекция на графика се прави след края на зимата, особено за да се вземат предвид промените в регионалните разписания за превоза на пътници, ако има такива, промяната влиза в сила в полунощ на втората събота на месец юни или на такива интервали между тези дати, каквито са необходими.

(3) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) В случай, че управителите на инфраструктурата се договорят и за други дати, те уведомяват Европейската комисия за това, ако може да бъде засегнат международният превоз

(4) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Преди да започнат консултации по изготвянето на графика за движението, управителите на инфраструктурата се договарят кои международни влакови маршрути да бъдат включени в графика.

(5) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Не по-късно от 11 месеца преди влизане в сила на

графика за движението, управителите на инфраструктурата осигуряват в сътрудничество с другите заинтересовани управители на инфраструктура установяването на предварителни международни влакови маршрути. Управителите на инфраструктурата гарантират, че тези влакови маршрути се поддържат в следващите етапи на процеса, доколкото това е възможно.

Чл. 12. (1) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на железопътна инфраструктура предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата по реда, предвиден в глава втора, раздел III от Закона за железопътния транспорт.

(2) (В сила от 1.01.2007 г., изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., отм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

(3) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Заявител на инфраструктурен капацитет по определен маршрут за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, уведомява за планираната услуга Национална компания "Железопътна инфраструктура" и Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" не по-късно от 18 месеца преди влизане в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява в срок до 10 дни всеки компетентен орган, който е възложил обществени услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договор за обществени услуги за железопътен превоз по маршрута на планираната услуга.

(4) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., отм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

(5) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., отм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.).

(6) (Предишна ал. 3 - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Разпределянето на капацитетите се извършва на справедлива и недискриминационна основа при спазване на действащото законодателство.

Чл. 12а. (Нов – ДВ, бр. 110 от 2013 г.) (1) Заявки за получаване на

капацитет за железопътната инфраструктура, попадаща в обхвата на коридора по т. 7 от Приложението към Регламент (ЕС) 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ, L 276 от 2010 г.) (Регламент 913/2010), могат да подават и одобрени кандидати по чл. 15 от Регламент 913/2010.

(2) Одобреният кандидат по ал. 1 може да заяви ползването на предварително установените международни влакови маршрути и резервния капацитет по чл. 14, параграфи 3 и 5 на Регламент 913/2010 пред органа, отговорен за обслужване на едно гише на коридора съгласно чл. 13 от Регламент 913/2010.

(3) В случаите по ал. 1 одобреният кандидат определя железопътен превозвач, който ще осъществява превоза на товари съгласно изискването на чл. 15 от Регламент 913/2010.

Чл. 126. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) Заявки за инфраструктурен капацитет могат да се подават от заявители. За използване на инфраструктурен капацитет заявителите определят железопътно предприятие, което да сключи договор с управителя на железопътната инфраструктура в съответствие с чл. 6. Заявителите имат право и самостоятелно да сключват договор с управителите на железопътната инфраструктура.

(2) Управителят на железопътната инфраструктура може да определи подходящи, прозрачни и недискриминационни изисквания към заявителите с цел гарантиране на очаквани приходи и използване на инфраструктурата.

(3) Изискванията по ал. 2 се публикуват в референтния документ на железопътната мрежа и могат да включват представянето само на финансова гаранция, която е пропорционална на очакваната дейност на заявителя и гарантира изготвянето на съвместими с изискванията на референтния документ предложения за инфраструктурен капацитет.

(4) (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Правото на ползване на разпределен от управителя на железопътната инфраструктура инфраструктурен капацитет под формата на влаков маршрут може да бъде предоставено на заявителите за максимален срок не по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание. Управителят на инфраструктура и даден заявител могат да сключат

рамково споразумение по реда, определен в чл. 18, за ползването на съответния железопътен инфраструктурен капацитет за срок, по-дълъг от периода, обхванат в едно работно разписание.

(5) (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Разпределеният от управителя на инфраструктурата на един заявител инфраструктурен капацитет не може да се прехвърля от получателя на друго железопътно предприятие или за други услуги. Не се счита за прехвърляне използването на капацитет от дадено железопътно предприятие в случаите, когато извършва дейността на заявител, който не е железопътно предприятие.

(6) (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Всякакво търгуване с инфраструктурен капацитет е забранено и води до изключване от по-нататъшно разпределяне на капацитет.

Чл. 13. (1) (Предишен текст на чл. 13 - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Крайният срок за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание, е шест месеца преди промяната на графика по чл. 11, ал. 2. Заявките, получени след този краен срок, също се разглеждат от управителя на инфраструктурата в съответствие с т. 6 от приложение 6.

(2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Не по-късно от 4 месеца след крайния срок за представяне на заявки по ал. 1, управителят на инфраструктурата изготвя и публикува проектографик.

Чл. 14. (1) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Заявителите подават заявка за капацитет по образец, изготвен от управителя на инфраструктурата, който се публикува в референтния документ на мрежата съгласно т. 3 от приложение 2.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г., доп., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на инфраструктурата запазва резерв от капацитета за извършване на строителни или ремонтни работи по инфраструктурата, като адекватно отчита влиянието върху заявителите. Тази разпоредба е приложима дори и в случаите на наситена инфраструктура. Заявките за инфраструктурен капацитет за целите на извършване на работи по

поддръжка или ремонт на железопътната инфраструктура се представят в процеса на изготвяне на разписанието.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) В случай че изграждането или ремонтът на участъци от инфраструктурата са предоставени на организации извън железопътната инфраструктура, те са длъжни оперативно да заявят необходимостта от индивидуални трасета не по-късно от 5 дни преди датата на извършване на строителните работи.

(4) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) В случай на нарушаване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда, произшествие или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение, като 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 предоставя всяка уместна информация на 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.

(5) По изключение при наличие на дефект или произшествие, които правят инфраструктурата неизползваема за момента, предоставянето на трасета може да се преустанови без предизвестие за времето, необходимо за възстановяване на годността на инфраструктурата за експлоатация.

(6) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) В случая по ал. 5 управителят на железопътната инфраструктура може да поиска от железопътните предприятия да му предоставят ресурсите, които счита най-подходящи за възможно най-бързото възстановяване прекъсването на движението.

(7) (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите лица за липсата на инфраструктурен капацитет поради непланирани работи по поддръжката или ремонта. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" изисква тази информация при необходимост във връзка с изпълнение на

функциите си като регулаторен орган.

Чл. 15. (1) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура е длъжен, доколкото е възможно, да удовлетвори всички заявки за капацитети на инфраструктурата, особено онези, които се отнасят до трасета, пресичащи повече от една мрежа.

(2) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) В случаите, когато заявките за капацитет изискват координиране, управителят на железопътната инфраструктура може да предложи на заявителите инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения.

(3) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) За разрешаване на случаи на несъвместимост на заявките за разпределяне на капацитет управителят на железопътната инфраструктура извършва консултации със заявителите, като им предоставя в кратък срок, безплатно, в писмена или електронна форма, информацията относно:

1. влаковите маршрути, поискани от всички други заявители по същите маршрути;

2. влаковите маршрути, разпределени временно на всички други заявители по същите маршрути;

3. влаковите маршрути, предложени в замяна на заявения капацитет, при условията на ал. 2;

4. цялата налична информация за критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.

(4) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Информацията по ал. 3 се предоставя, без да се разкриват другите заявители, освен ако съответните заявители не са изразили съгласие за това.

(5) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Принципите, на които се подчинява процесът на координиране на заявките по ал. 2, се определят в референтния документ на железопътната мрежа, като се вземат предвид сложността на организирането на влаковите маршрути и последиците, които изменението може да има за други управители на железопътната инфраструктура. В документа се съдържат правила за бързо разрешаване на спорове във връзка с разпределянето на инфраструктурния капацитет, съгласно които управителят на инфраструктурата взема решение след проведени консултации със засегнатите страни в срок до 10 работни дни от

постъпване на жалбата. Правилата не засягат съществуващите процедури на обжалване по чл. 116, ал. 5 ЗЖТ.

(6) (Предишна ал. 2 – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) При удовлетворяване на заявките управителят задължително спазва следната поредност: експресни пътнически влакове, бързи пътнически влакове, пътнически влакове, директни товарни влакове, участъково-групови влакове, товарни влакове, маневрени влакове. Работните товарни влакове имат предимство пред останалите само в случаите по чл. 14, ал. 4.

(7) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., предишна ал. 3, бр. 36 от 2016 г.) Заявки за предоставяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превози, се приемат и удовлетворяват в оперативен порядък.

(8) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Извънредни (ad hoc) заявки за предоставяне на капацитет, свързани с допълнителен обем на превози, се приемат и удовлетворяват възможно най-бързо, но не по-късно от пет работни дни.

(9) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., предишна ал. 4, изм., бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура оценява необходимостта от резервен капацитет с цел удовлетворяване на заявките по ал. 8 и информира заявителите, които евентуално биха желали да ползват този капацитет. Тези изисквания се прилагат и в случаите на наситена инфраструктура.

Чл. 16. Заявките за маневрена дейност в гарите за подаване и изваждане на вагони на товаро-разтоварни фронтове се изпълняват в оперативен порядък, без да се променя режимът на влаковата работа в гарите.

Чл. 17. (1) Приетата заявка дава право за използване на инфраструктурата със заплащане на съответните такси.

(2) (Доп. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) Операторите на обслужващи съоръжения предоставят по недискриминационен начин достъп на всички железопътни предприятия, включително достъп до релсов път, до съоръженията, посочени в приложение 1, т. 2, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) С изключение на случаите по ал. 4 управителят на железопътната инфраструктура може да извършва

намаления на цените на услугите, които се ограничават до действителните икономии от административни разходи за управителя на инфраструктура. При определяне на равнището на отстъпката не могат да се отчитат икономии от разходи, които вече са включени в наложената такса.

(4) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура може да внедрява системи за намаления за всички потребители на инфраструктурата, предоставящи за определен срок отстъпки за насърчаване развитието на нови железопътни услуги или отстъпки, насърчаващи използването на определени линии, които не се използват достатъчно. Намаленията могат да се отнасят само за такси, наложени за определен участък от инфраструктурата.

(5) (Предишна ал. 4 – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Еднаквите системи за намаления по ал. 3 се ползват за еднакви видове обслужване.

(6) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) За гарантиране на равнопоставен достъп до обслужващите съоръжения, посочени в т. 2, букви "а" – "г", "ж" и "и" от приложение 1, както и предлагането на услуги в тези съоръжения, когато операторът на обслужващото съоръжение е под прекия или косвения контрол на организация или дружество, които също извършват дейност и имат господстващо положение на пазара за железопътни транспортни услуги, за които се използва съответното съоръжение, операторите на тези обслужващи съоръжения се организират в такава структура, която да гарантира тяхната независимост от съответната организация или дружество в организационно отношение, както и във връзка с вземането на решения, без да се изисква създаването на отделен правен субект, като е достатъчно създаването на отделни звена в него.

(7) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) За обслужващите съоръжения по т. 2 от приложение 1 операторът и съответната организация или дружество водят отделно счетоводство, включително отделни счетоводни баланси и отчети за приходите и разходите. Когато експлоатацията на обслужващо съоръжение се осигурява от управител на железопътната инфраструктура или когато операторът на обслужващо съоръжение е под прекия или косвения контрол на управител на железопътната инфраструктура, спазването на посочените в предходното изречение изисквания се счита за доказано, когато са спазени изискванията за независимост на основните функции на управителя на инфраструктурата и когато управителят не предоставя железопътни превозни услуги.

(8) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" определя срока за отговор на оператора на обслужващото съоръжение по заявките за достъп и предоставяне на услуги в обслужващите съоръжения. Операторите на обслужващи съоръжения могат да отказват заявки само при условие, че са налице жизнеспособни алтернативи, предоставящи възможност за извършване на услуги за превоз на товари или пътници по същия маршрут и при икономически приемливи условия.

(9) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Операторът на обслужващото съоръжение е длъжен да мотивира писмено всеки отказ на заявка, като в отказа посочва жизнеспособните алтернативи в други съоръжения.

(10) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) При наличие на несъвместими за изпълнение заявки за ползване на капацитет на обслужващо съоръжение операторът на обслужващото съоръжение следва да осигури изпълнението по възможност на всички заявки. В случай че не съществува жизнеспособна алтернатива и всички заявки за ползване на капацитета на съответното обслужващо съоръжение не могат да бъдат изпълнени, заявител, който е поискал капацитет и той не му е осигурен, има право да подаде жалба до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". В жалбата си заявителят мотивира необходимостта от този капацитет. Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася по жалбата и по целесъобразност може да разпореди предоставянето на заявителя на подходяща част от капацитета.

(11) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Когато обслужващото съоръжение не е било използвано най-малко през последните две последователни години и пред оператора на това обслужващо съоръжение въз основа на доказани потребности е бил изразен интерес за достъп до съоръжението от железопътни предприятия, собственикът на съоръжението е длъжен да оповести, че експлоатацията на съоръжението се предоставя, изцяло или частично, на лизинг или под наем в качеството му на железопътно обслужващо съоръжение, освен ако операторът на съоръжението не докаже, че то е неизползваемо за железопътните предприятия поради текущо преобразуване.

(12) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Когато операторът на обслужващото съоръжение осигурява някои от услугите, посочени в т. 3 от приложение 1 като допълнителни услуги, той ги предоставя по недискриминационен начин на заявителите ги

железопътни предприятия.

(13) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Железопътните предприятия могат да поискат от управителя на инфраструктура или от оператори на обслужващо съоръжение предоставянето под формата на спомагателни услуги на услуги по т. 4 от приложение 1. Операторът на съоръжението не е длъжен да предоставя тези услуги. Когато операторът на обслужващото съоръжение предлага някои от услугите по т. 4 от приложение 1, той ги предоставя по недискриминационен начин на заявителите ги железопътни предприятия.

(14) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г., доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на инфраструктурата определя подходяща такса за капацитет, който е предоставен, но не е използван. Тази такса при неизползване осигурява стимули за ефикасно използване на капацитета. Таксата е задължителна за заявители, на които е предоставен влаков маршрут, и за случаите, в които те не използват редовно целия маршрут или части от него.

(15) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г., доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на инфраструктурата публикува в референтния документ на железопътната мрежа критериите за определянето на таксата по ал. 14. Критериите подлежат на контрол от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" в съответствие с чл. 116 от Закона за железопътния транспорт. Заплащането на таксата се извършва от заявителя или от железопътното предприятие, определено в съответствие с чл. 126, ал. 1.

(16) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на инфраструктурата при проявен интерес информира заинтересованите лица за инфраструктурния капацитет, който вече е предоставен на железопътните предприятия.

Чл. 18. (1) (Изм. - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм. и доп., бр. 36 от 2016 г.) Управителят може да сключва със заявителите рамкови споразумения за уточняване параметрите на капацитетите на инфраструктурата, за която е постъпила заявка. Рамковото споразумение се сключва за период 5 години и може да бъде подновено за срок, равен на първоначалната му продължителност. Общите условия на всяко рамково споразумение се предоставят на разположение на всички заинтересовани лица при спазване на търговската тайна.

(2) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) Рамковото споразумение може да бъде сключено за период, различен от 5 години. Сключването на споразумение със срок, по-дълъг от 5 години, се обосновава с наличието на търговски договори, специални инвестиции или рискове.

(3) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) Когато железопътният превоз се извършва върху специализирана инфраструктура, за която са необходими значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от заявителя, рамковото споразумение може да се сключи за срок 15 години.

(4) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Управителят на железопътната инфраструктура може да удължи срока по ал. 3, когато съществува широкомащабна и дългосрочна инвестиция, обвързана с договорни задължения, включващи многогодишен амортизационен план.

(5) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) В случая по ал. 4 заявителят може да поиска подробно определяне на характеристиките на капацитета, в това число честота, обем и качество на влаковите маршрути, които ще се предоставят на заявителя за срока на рамковото споразумение.

(6) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., доп., бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) В рамковите споразумения се предвижда възможност за изменение или ограничаване на условията им, за да се позволи по-доброто използване на железопътната инфраструктура. Рамковите споразумения може да съдържат санкции за изменение или прекратяване на споразумението.

(7) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) От 1 януари 2010 г. може да се изготви първоначално рамково споразумение за срок 5 години, чийто срок може да се удължи еднократно за срок 5 години въз основа на характеристики на капацитета, използвани от заявителя, извършващ превоз преди 1 януари 2010 г., с оглед отчитане на специалните инвестиции или съществуващите търговски договори.

(8) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" разрешава удължаването на срока по ал. 7.

(9) (Предишна ал. 2 - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Рамковото споразумение не изключва използване на инфраструктурата от други заявители или за други услуги.

Чл. 19. (Доп. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г.) При изготвяне на графика управителят провежда консултации и координация със заинтересуваните лица, като в течение на 30 календарни дни им дава възможност да предоставят своите забележки и коментари, и предприема мерки в отговор на получените забележки и коментари.

Чл. 20. (1) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 г.) В случаите, когато след осъществяване на координация на исканията се окаже невъзможно да бъдат приети цялостно всички заявки за капацитети на инфраструктурата, управителят на железопътната инфраструктура незабавно обявява участъка от тази инфраструктура за наситен.

(2) Действията по ал. 1 се предприемат и когато са налице достатъчно основания да се приеме, че в близко бъдеще участъкът от инфраструктурата ще стане наситен.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) В срок до 6 месеца след обявяване на инфраструктурата за наситена управителят прави анализ на капацитетите освен в случаите, когато вече е утвърден план за усилване на капацитета.

(4) (Доп. - ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) При изготвянето на графика и в случаите, когато не са наложени такси по чл. 7д, ал. 1 или не е постигнат необходимият резултат от налагането им и инфраструктурата е обявена за наситена, управителят прилага критериите за приоритет, предвидени в чл. 32 от Закона за железопътния транспорт. При определяне на приоритета се взема предвид и важността на услугите, главно тези в международно съобщение.

(5) (Нова - ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Критериите за приоритет следва да отчитат общественото значение на една услуга в сравнение с всяка друга услуга, която впоследствие ще отпадне. Процедурите, които трябва да се прилагат, и критериите, които трябва да се използват в случай на наситена инфраструктура, се определят в референтния документ на железопътната мрежа.

(6) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Държавата може да отпусне компенсация на управителя на железопътната инфраструктура, съответстваща на приходите, пропуснати във връзка с необходимостта да се разпредели даден капацитет за определени услуги в съответствие с ал. 4. Тези мерки и компенсацията включват отчитането на последиците от такова отпадане в други държави – членки на ЕС.

Чл. 21. (1) Целта на анализа на капацитетите е да се определят ограниченията на капацитетите на инфраструктурата, които пречат за цялостно удовлетворяване на заявките за капацитети, както и да се предложат методи за изпълнението на допълнителни заявки.

(2) Анализът включва преценка на инфраструктурата, експлоатационните разходи, естеството на железопътните услуги и други фактори.

(3) Предвидените мерки могат да се отнасят до промяна на маршрута, ново програмиране на услугите, промяна в скоростите, подобряване на инфраструктурата и др.

Раздел IV

План за усилване на капацитетите

Чл. 22. След приключване на анализа на капацитетите, но не по-късно от 6 месеца управителят изготвя план за подсилване на капацитетите.

Чл. 23. Планът за подсилване на капацитетите се изготвя след консултации с ползвателите на инфраструктурата и съдържа:

1. причините за насищането;
2. вероятното развитие на трафика;
3. пречките, които спъват развитието на инфраструктурата;
4. решенията за подсилване на капацитетите и тяхната стойност, в т. ч. и по отношение необходимостта от промяна на таксите;
5. действията, които следва да се предприемат, и график за

изпълнението им.

Чл. 24. (1) (Нова – ДВ, бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.) В референтния документ за железопътната мрежа управителят на инфраструктурата определя условията, при които ще отчита предходните равнища на използване на влаковите маршрути при определяне на приоритетите за процеса на разпределяне.

(2) (Предишна ал. 1, изм. - ДВ, бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.) Управителят на инфраструктурата може да наложи отказ от предоставено трасе предимно в случаите на наситена инфраструктура, когато превозвачът го използва в течение на минимум един месец под праговете, определени в документа за фактическото състояние на мрежата и договора със съответния превозвач, при условие че недостатъчното ѝ използване се дължи на неикономически причини, независещи от заявителя.

(3) (Предишна ал. 2, изм. и доп. - ДВ, бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.) Заявителите не могат да преотстъпват предоставените им от управителя на инфраструктурата железопътни трасета, освен в случаите по чл. 126, ал. 5.

Чл. 25. (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура е длъжен незабавно да уведомява превозвачите за състоянието на използваната инфраструктура, в т. ч. за необходимите изменения в графика за движението на влаковете, произтичащи от дефекти в инфраструктурата, налагащи планов или извънреден ремонт, строителство или други ограничения, предизвикани от аварии или произшествия.

Чл. 25а. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) Когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, управителят на железопътната инфраструктура след консултация със заинтересованите лица може да определи част от инфраструктурата да бъде използвана за определени видове превози. В тези случаи управителят на железопътната инфраструктура може да даде приоритет на този вид превози при разпределянето на инфраструктурния капацитет.

(2) Определянето по ал. 1 не изключва използването на определената инфраструктура за друг вид превози, когато има наличен капацитет.

(3) Когато дадена инфраструктура е определена в съответствие с ал. 1, това се посочва в референтния документ на железопътната мрежа.

Раздел V

Договор за използване на железопътната инфраструктура

Чл. 26. (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) (1) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия се уреждат с договора по чл. 33 от Закона за железопътния транспорт.

(2) Условието на договора по ал. 1 се съгласуват с Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

Чл. 27. (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) В случай че превозвачът не започне осъществяването на дейността по превоза на пътници и товари в срок до 3 месеца след сключване на договора, управителят на железопътната инфраструктура може да го прекрати едностранно без предизвестие.

Чл. 27а. (Нов – ДВ, бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.) (1) Условието за достъп до граничните гари за предоставяне на трансгранични железопътни услуги от железопътни предприятия, които оперират в съседни държави, се определят с трансграничните споразумения. Разпоредбите, съдържащи се в трансграничните споразумения, не дискриминират железопътните предприятия и не ограничават свободата на железопътните предприятия да извършват трансгранични услуги.

(2) Достъпът по ал. 1 се предоставя от управителя на инфраструктурата след съгласуване с Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде уговорено в трансгранично споразумение между държавите или в споразумение между националните органи по безопасността.

(3) Министърът на транспорта, информационните технологии и

съобщенията или упълномощено от него лице нотифицира Европейската комисия за всички трансгранични споразумения преди тяхното сключване – за нови или ревизирани споразумения с държави – членки на Европейския съюз.

(4) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице информира редовно Европейската комисия за всички преговори по ал. 3 и когато е необходимо, кани представители на Европейската комисия за участие в качеството на наблюдатели.

(5) Без да се засяга разпределението на компетентността между Европейския съюз и държавите членки и в съответствие с правото на Съюза, Република България чрез министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице нотифицира Европейската комисия относно намерението си да започне преговори или да сключи нови или ревизирани трансгранични споразумения с трети държави.

(6) Преговори за сключване на споразумения по ал. 5 с трети държави могат да се водят след получаване на решение на Европейската комисия, прието с акт за изпълнение, с което Европейската комисия се произнася относно прилагането временно и/или сключването на нови трансгранични споразумения или ревизирането на трансграничните споразумения, при условие че тези споразумения съответстват на правото на Европейския съюз и не пречат на постигането на целите на транспортната политика на Съюза.

Чл. 28. (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Управителят на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия работят съвместно, като се съобразяват с особеностите и изискванията за използване на железопътната инфраструктура. Всяка страна е длъжна да предостави на другата цялата информация, необходима за осигуряване на високо ниво на ефективност на превозите и безопасност на движението.

Раздел Va

(Нов - ДВ, бр. 70 от 2008 г.)

Осигуряване на стимули от държавата за управителите на железопътната инфраструктура

Чл. 28а. (Нов - ДВ, бр. 70 от 2008 г.) (1) Държавата осигурява стимули на управителя на инфраструктурата с цел намаляване на разходите за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура и на размера на инфраструктурните такси, като се съобразява с безопасността и необходимостта от поддържане и подобряване на качеството на железопътната инфраструктура. Размерът на стимулите се определя в договора по чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт.

(2) Получаването на стимулите по ал. 1 е обвързано с постигане на по-високи качествени критерии от планираните нива по отношение на:

1. повишаване скоростта на движение по железопътната мрежа в ремонтираните участъци;
2. повишаване качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка;
3. повишаване безопасността на превозите чрез намаляване броя на инцидентите по вина на управителя на инфраструктурата;
4. (нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) ефективно използване на инфраструктурния капацитет чрез минимизиране на ограниченията в него;
5. (предишна т. 4 – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) други.

(3) При получаване на стимулите управителят на железопътната инфраструктура е длъжен да намали размера на инфраструктурните такси, като конкретните параметри на намаляването се определят в договора по чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт.

(4) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Срокът на договора по ал. 1 не може да бъде по-кратък от 5 години.

(5) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Основните принципи и параметри на договора по ал. 1 се съдържат в приложение 3.

(6) (Предишна ал. 5 – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Условието на договора следва да осигуряват финансиране за целия срок на договора и да установяват метод на разпределяне на разходите. Методът на разпределяне на разходите се актуализира периодично в съответствие с най-добрата международна практика.

Чл. 286. (Нов – ДВ, бр. 45 от 2019 г. , в сила от 7.06.2019 г.) При спазване на действащото законодателство 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 – концесионер, може също да използва тези приходи за плащане на дивиденди на собствениците на дружеството, включително частни акционери.

Раздел VI

Контрол

Чл. 29. (1) (Предишен текст на чл. 29 - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" упражнява контрол и извършва проверки по своя инициатива или по жалба на заинтересувани лица (заявители) в съответствие с чл. 116, ал. 5 ЗЖТ.

(2) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" най-малко на всеки две години провежда консултации с ползвателите на услуги на железопътен товарен и пътнически превоз с цел обсъждане на предложенията им относно железопътния пазар.

(3) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., предишна ал. 2, изм., бр. 36 от 2016 г.) При осъществяване на дейността по ал. 1 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да изисква информация от управителя на инфраструктурата, заявителите, подали заявление за предоставяне на капацитет и други заинтересовани лица, която трябва да ѝ бъде предоставяна незабавно.

(4) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., предишна ал. 3, изм., бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" извършва обмен на информация с другите регулаторни органи на държавите – членки на ЕС, относно функциите си, принципите и механизма на вземане на решения и по-специално процедурите и проблемите при тълкуването на правото на Европейския съюз в областта на железопътния транспорт.

(5) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" участва в работата на координираната от Европейската комисия Европейска мрежа на регулаторните органи в областта на железопътния транспорт.

(6) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г., доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" си сътрудничи с другите регулаторни органи, включително чрез споразумения за сътрудничество, за целите на взаимопомощта в задачите за мониторинг на пазара и в разглеждането на жалби и провеждането на разследвания и при разработването на общи принципи и практики за вземане на решения, като това включва реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали при разрешаване на случаи по ал. 9.

(7) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) В случай на жалба или на разследване по собствена инициатива във връзка с предоставянето на достъп или налагането на такси, свързани с международен влаков маршрут, както и при контрола на конкуренцията на пазара на международни железопътни транспортни услуги, Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се консултира с регулаторните органи на държавите членки, през които минава съответният международен влаков маршрут, и по целесъобразност с Комисията, като изисква цялата необходима информация, преди да вземе решение.

(8) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) При провеждане на консултациите по ал. 7 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" предоставя цялата информация, която има правомощия да изисква съобразно вътрешното законодателство. Посочената информация може да се използва само за целите на разглеждането на жалбата или провеждането на разследването по ал. 6.

(9) (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Когато въпроси, свързани с международна услуга за превоз на пътници или международна услуга за превоз на товари, изискват решения от два или повече регулаторни органи, при изготвянето на своите решения Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" си сътрудничи със съответните регулаторни органи.

(10) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г., предишна ал. 9, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" съвместно с други регулаторни органи преразглежда решения и практики на сдружения на управители на

железопътната инфраструктура, свързани с международния железопътен транспорт.

Чл. 29а. (Нов - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" е регулаторният орган в областта на железопътния транспорт и е функционално независима от всеки орган, който възлага договор за обществена превозна услуга.

Чл. 30. (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) (1) (Доп. - ДВ, бр. 70 от 2008 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася с мотивирано решение по жалбата по чл. 29, ал. 1 по реда и в сроковете по чл. 116 от Закона за железопътния транспорт.

(2) Решенията по ал. 1 могат да се обжалват по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(3) (Нова - ДВ, бр. 36 от 2016 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" публикува своите решения на електронната си страница.

(4) (Нова - ДВ, бр. 36 от 2016 г., доп., **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" разполага с правомощия да извършва одити или да възлага започването на външни одити на управители на железопътната инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство и на разпоредбите по чл. 286. В това отношение регулаторният орган има право да изисква всяка относима информация. По-специално регулаторният орган има право да изисква от управителя на железопътната инфраструктура, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, да предоставят цялата или част от счетоводната си информация, посочена в приложение 5.

Чл. 31. Националната компания "Железопътна инфраструктура" има право да дава указания на персонала на превозвачите във връзка с неправилно използване на железопътната инфраструктура.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Разпределяне на капацитета" е предоставяне на заявителите на капацитети от железопътната инфраструктура от страна на управителя на железопътната инфраструктура.

1а. (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Управител на железопътна инфраструктура" е всяко държавно предприятие или дружество по Търговския закон, отговарящо за експлоатацията, поддържането и обновяването на железопътната инфраструктура в мрежа, както и отговарящо за участието в нейното развитие, съгласно правила, регламентирани в ЗЖТ, в рамките на общата политика на Република България за развитие и финансиране на инфраструктурата.

2. (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Наситена инфраструктура" е участък от инфраструктурата с изчерпана или изчерпваща се пропускателна възможност, за който заявките за получаване на капацитет от инфраструктурата не могат да бъдат изцяло удовлетворени в определени периоди от време, вкл. и след координиране на отделните заявки за капацитет.

3. (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "План за подсилване на капацитета" е мярка или серия от мерки, заедно с график за прилагането им, целящи намаление на пречките, водещи до обявяване на даден участък от инфраструктурата за "наситена инфраструктура".

4. "Капацитет на инфраструктурата" е възможността да се планират заявените трасета за даден участък от инфраструктурата в определен период.

5. (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) "Трасе" е договореният и определен с графика за движение на влаковете капацитет от железопътната инфраструктура, предоставен за преминаване на влак в определен период от време, по определен маршрут, от една гара до друга гара, в съответствие с договорените параметри.

6. (Изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Работното разписание (график)" са данните, които определят всички планирани движения на влаковете и на подвижния състав по инфраструктурата, през периода на валидност на графика.

7. (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., бр. 36 от 2016 г.) "Заявител" е железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) 1370/2007 и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес.

7а. (Нова – ДВ, бр. 110 от 2013 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) "Одобрен кандидат" е заявител, който има право да заяви инфраструктурен капацитет в съответствие с Регламент (ЕС) 913/2010.

8. (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) "Координация" е процес, посредством който разпределящият капацитета и заявителите се опитват да намерят решение на конфликтни заявки за капацитет.

9. (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) "Рамково споразумение" е споразумение, обвързващо страните относно определените в него права и задължения на заявителя и на разпределящия капацитета при удовлетворяване на заявките.

10. (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) "Мрежа" е цялата железопътна инфраструктура, управлявана от управител на железопътната инфраструктура.

11. (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г.) "Референтен документ на железопътната мрежа" е документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет.

12. (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) "Заинтересовани лица" са лицата, които са подали заявка за капацитет на железопътната инфраструктура, както и други лица, на които графикът за движение на влаковете може да влияе относно тяхната възможност да извършват железопътни услуги през периода на действие на графика.

13. (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Транзит" е пресичане на територията на Европейския съюз, което се извършва без товарене

или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Европейския съюз.

14. (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр 36 от 2016 г., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Международна услуга за превоз на пътници" е превоз на пътници, при който влакът пресича границата на Република България и чиято основна цел е превозването на пътници между гари, разположени в различни държави; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат поне една граница.

15. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г., изм., **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Международна услуга за превоз на товари" е превоз на товари, при който влакът пресича границата на Република България и чиято основна цел е превозването на товари между различни държави; влакът може да бъде съединен и/или разделен и отделните секции могат да имат различен произход и направление, при условие че всички вагони пресичат най-малко една граница.

15а. (Нова – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.** , в сила от 7.06.2019 г.) "Влаков маршрут" е необходимият инфраструктурен капацитет за придвижването на един влак между два пункта (две гари) в определен период.

16. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) "Алтернативен маршрут" е различен маршрут между една и съща начална и крайна гара, когато съществува взаимозаменяемост между двата маршрута за извършването на съответната услуга за превоз на товари или пътници от железопътното предприятие.

17. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) "Жизнеспособна алтернатива" е достъп до друго обслужващо съоръжение, което е икономически приемливо за железопътното предприятие и което му позволява да извършва съответната услуга за превоз на товари или пътници.

18. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) "Обслужващо съоръжение" е инсталацията, включително теренът, сградата и оборудването, която е специално изградена цялостно или частично, така че да позволява предоставянето на една или повече от услугите, посочени в приложение 1, т. 2 – 4.

19. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) "Оператор на обслужващо съоръжение" е лице или негова структура, което отговаря за управлението на едно или повече обслужващи съоръжения или за

предоставянето на железопътните предприятия на една или повече услуги, посочени в приложение 1, т. 2 – 4.

20. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г.) "Разумна печалба" е ниво на възвръщаемост на собствения капитал при отчитане на риска, включително риска за прихода, който операторът на обслужващото съоръжение е поел, или отсъствието на такъв риск и не надхвърля средните нива за съответния сектор през последните години.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Тази наредба се издава на основание чл. 29, ал. 2 от Закона за железопътния транспорт.

§ 3. (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Наредбата влиза в сила от 1 януари 2002 г., с изключение на разпоредбите по чл. 12, ал. 2, които влизат в сила от датата на влизане в сила на Договора за присъединяване на Република България към Европейския съюз.

§ 4. Указания по приложението на тази наредба дава ръководителят на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

§ 5. (Нов - ДВ, бр. 87 от 2006 г., доп., бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) С тази наредба се въвеждат изискванията на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура, изменена с Директива 2004/49/ЕС относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и Директива 2007/58/ЕО от 23 октомври 2007 г. относно изменение на Директива 91/440 ЕО за развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура.

§ 6. (Нов - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" изпраща на Европейската комисия информация за нормативните актове,

включително и за техните изменения и допълнения, въвеждащи изискванията на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба 41 от 2001 г.

за достъп и използване на железопътната инфраструктура
(ДВ, бр. 87 от 2006 г.)

§ 25. Разпоредбите по § 5 относно чл. 5, ал. 2 - 4, § 7 относно чл. 7, ал. 10 - 15, § 19 относно чл. 29, ал. 3 и § 24 относно приложението влизат в сила от датата на влизане в сила на Договора за присъединяване на Република България към Европейския съюз.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

към Наредбата за допълнение на Наредба 41 от 2001 г.

за достъп и използване на железопътната инфраструктура
(ДВ, бр. 110 от 2013 г.)

§ 3. Тази наредба осигурява мерки на национално ниво за прилагането на Регламент (ЕС) 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

НАРЕДБА

за изменение и допълнение на Наредба 41 от 2001 г.

за достъп и използване на железопътната инфраструктура
(ДВ, бр. 36 от 2016 г.)

.....
§ 30. Навсякъде в наредбата думите "кандидат/кандидатите" се заменят съответно със "заявител/заявителите" с изключение на чл. 12а, думите "документ за състоянието на мрежата" се заменят с "референтен документ на железопътната мрежа", а абревиатурата "НК "ЖИ" се заменя съответно с "управителя/управителят на железопътната инфраструктура".
.....

Допълнителна разпоредба

§ 37. Тази наредба въвежда разпоредби на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба 41 от 2001 г.

за достъп и използване на железопътната инфраструктура
(ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.)

§ 31. Тази наредба въвежда изисквания на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ, L 352/1 от 23 декември 2016 г.).

Приложение

към чл. 7, ал. 1 и чл. 17, ал. 2

(Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.,

в сила от 1.01.2007 г.,

отм., бр. 36 от 2016 г.)

Приложение 1

към чл. 4, 7а, 7е и 17

(Ново - ДВ, бр. 36 от 2016 г.,
изм. и доп., **бр. 45 от 2019 г.**,
в сила от 7.06.2019 г.)

Услуги, предоставяни на железопътните предприятия

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

- а) обработка на заявките за ползване на железопътен инфраструктурен капацитет;
- б) право на ползване на предоставения капацитет;
- в) използване на железопътната инфраструктура, включително на стрелки и железопътни възли;
- г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване на информация относно движението на влаковете;
- д) (изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) използване на електрозахранващо оборудване за тягова електроенергия, когато има такава;
- е) всякаква друга информация, необходима за прилагането или извършването на услугата, за която е предоставен капацитетът.

2. (Доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) Осигуряване на достъп, включително достъп до релсов път в рамките на обслужващите съоръжения, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива, и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

- а) (изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително информационни табла с данни за пътуването и подходящо място за билетно обслужване;
- б) товарни терминали;
- в) разпределителни гари и съоръжения за композиране на влакове, в това число съоръжения за маневриране;
- г) странични коловози за гариране;
- д) съоръжения за поддръжка, с изключение на съоръжения за тежка поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения;
- е) други технически съоръжения, включително вагонни везни, съоръжения за дезинфекция, почистване и измиване;
- ж) (изм. и доп. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) съоръжения, свързани с железопътните дейности в морски и вътрешни пристанища;
- з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ;
- и) съоръжения за зареждане на гориво и доставката на гориво в тези съоръжения, таксите за която са представени във фактурата отделно.

3. Допълнителните услуги могат да включват:

- а) (изм. – ДВ, **бр. 45 от 2019 г.**, в сила от 7.06.2019 г.) тягова електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване, без да се засяга прилагането на Закона за енергетиката;
- б) предварително затопляне на пътнически влакове;
- в) специални договори за:
 - контрол на транспорт на опасни товари;
 - съдействие за движението на влакове със специално предназначение.

4. Спомагателните услуги могат да включват:

- а) достъп до телекомуникационни мрежи;
- б) предоставяне на допълнителна информация;
- в) технически преглед на подвижния състав;
- г) билетно обслужване на пътническите гари;
- д) услуги за тежка поддръжка, предоставяни в съоръжения за поддръжка, предназначени за високоскоростни влакове или други видове подвижен състав, изискващ специални съоръжения.

Приложение 2

към чл. 5, ал. 2,

чл. 8, ал. 2 и чл. 14, ал. 1

(Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г.,

изм., **бр. 45 от 2019 г.**,

в сила от 7.06.2019 г.)

Съдържание на референтния документ на железопътната мрежа

Референтният документ на железопътната мрежа съдържа следната информация:

- 1. Раздел, определящ характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия и условията за достъп до нея. Информацията в този раздел се привежда в съответствие на годишна база с регистрите на железопътната инфраструктура, които се публикуват съгласно чл. 35 от Директива 2008/57/ЕО, или препраща към тези регистри.
- 2. Раздел за принципите на налагане на таксите и тарифите. Тук се съдържат съответните подробности за схемата за налагане на такси, както и достатъчно информация за таксите,

а също и друга относима информация за достъпа, приложим спрямо изброените в приложение 1 услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката, правилата и когато е приложимо, стойностите, използвани с оглед изпълнението на раздел Ia (чл. 7а – 7е) за разходите и таксите. Тук се съдържа също и информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години, ако такава е налична.

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

- а) процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;
- б) изискванията по отношение на заявителите;
- в) графикът на процесите на подаване на заявки и разпределяне и процедурите, които трябва да се спазват при изискване на информация за изготвяне на разписанието и на процедурите за изготвяне на разписание на планирани и непредвидени работи по поддръжката;
- г) принципите, уреждащи процеса на координиране и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес;
- д) процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват при претоварена инфраструктура;
- е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;
- ж) условия за отчитане на предходни равнища на използване на капацитета при определяне на приоритетите за процеса на разпределяне.

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

4. Раздел с информация относно процедурата по издаването на лиценз и сертификат за безопасност или посочване на интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

5. Раздел с информация относно процедурите за разрешаване на спорове и за обжалване, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура и услуги и със схемата, отчитаща функционирането, посочена в чл. 7д, ал. 2.

6. Раздел с информация относно достъпа до обслужващите съоръжения, посочени в приложение 1, и относно таксите във връзка с това. Операторите на обслужващи съоръжения, които не са контролирани от управителя на инфраструктура, предоставят информация за таксите за получаване на достъп до съоръжението и предоставянето на услуги и за техническите условия на достъп, която се помещава в референтния документ на железопътната мрежа, или посочват интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

7. Образец на договор за сключването на рамкови споразумения между управители на инфраструктура и заявители в съответствие с чл. 18, ал. 1.

Приложение 3

към чл. 28а, ал. 5

(Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г.)

Основни принципи и параметри на договора между държавата и управителя на инфраструктурата

Договорът включва най-малко следните елементи:

- 1) обхвата на договора по отношение на инфраструктурата и обслужващите съоръжения, структуриран в съответствие с приложение 1; тук се включват всички елементи на управлението на инфраструктурата, включително поддържането, подновяването и ремонтът на вече експлоатирана инфраструктура; когато е целесъобразно, може да бъде включено и строителството на нова инфраструктура;
- 2) структурата на плащанията или средствата, разпределени за изброените в приложение 1 инфраструктурни услуги за поддържане, подновяване и ремонт и за преодоляване на забавяния в дейностите по тях; когато е целесъобразно, може да бъде включена структурата на плащанията или средствата, разпределени за нова инфраструктура;
- 3) ориентирани към потребителя цели нива на експлоатация, представени чрез показатели и критерии за качество, обхващащи елементи, като:
 - а) експлоатационни характеристики на влаковете, например по отношение на скоростта на

- линията и надеждността и удовлетворението на клиента;
- б) капацитет на мрежата;
- в) управление на активите;
- г) обем на дейността;
- д) нива на безопасност, и
- е) опазване на околната среда;
- 4) степен на възможно забавяне на дейности по поддържането на активи, които ще бъдат постепенно извадени от употреба и следователно ще доведат до промяна във финансовите потоци;
- 5) стимулите съгласно чл. 28а;
- б) минимални задължения за докладване на управителя на инфраструктура, в частност съдържанието и честотата на докладване, включително публикуваната ежегодно информация;
- 7) уговорения срок на договора, който е съобразен със и съответства на продължителността на бизнес плана, договора за концесия или лиценза на управителя на инфраструктура, когато е приложимо, както и на тарифните рамки и правила, установени от държавата;
- 8) правила за справяне със значителни прекъсвания на движението и извънредни ситуации, включително планове за действие в непредвидени ситуации и предварително прекратяване на договора, а също и своевременно информиране на потребителите;
- 9) корективни мерки, в случай че някоя от страните нарушава договорните си задължения или при извънредни обстоятелства, засягащи наличността на публично финансиране; това включва условията и процедурите за предоговаряне и предсрочно прекратяване.

Приложение 4

към чл. 7б, ал. 2 и чл. 7д, ал. 2
(Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г.)

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

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

- а) съотношение на услугите за превоз на пътници спрямо услугите за превоз на товари;
- б) съотношение на железопътния превоз на опасни товари спрямо железопътния превоз на други товари;
- в) съотношение на вътрешните услуги спрямо международните услуги;
- г) съотношение на комбинирания превоз спрямо директния превоз;
- д) съотношение на градските или регионалните услуги за превоз на пътници спрямо междуградските услуги за превоз на пътници;
- е) съотношение на блока влакове спрямо влаковете, композирани от отделни вагони;
- ж) съотношение на редовните влакови услуги спрямо извънредните влакови услуги.

II. Схемата, отчитаща функционирането, се основава на следните основни принципи:

- а) за да бъде постигнато договореното ниво на експлоатация и да не бъде застрашена икономическата приложимост на услугата, управителят на железопътната инфраструктура договаря със заявителите основните параметри на схемата, отчитаща функционирането, по-специално паричната стойност на закъсненията, тавана на плащанията, дължими съгласно експлоатационната схема, по отношение както на отделните влакови пътувания, така и на всички влакови пътувания на дадено железопътно предприятие за даден период от време;
- б) управителят на железопътната инфраструктура съобщава на железопътните предприятия работното разписание, въз основа на което ще бъдат изчислявани закъсненията, най-малко пет дни преди влаковото пътуване; управителят на железопътната инфраструктура може да приложи по-кратък срок на предизвестие при непреодолима сила или късни промени в работното разписание;
- в) всички закъснения се отнасят към един от следните класове или подкласове:
 - 1. управление на експлоатацията/планирането от страна на управителя на железопътната инфраструктура:
 - 1.1. съставяне на разписание;
 - 1.2. композиране на влакове;
 - 1.3. грешки в експлоатационните процедури;
 - 1.4. неправилно прилагане на правилата за приоритет;
 - 1.5. персонал;
 - 1.6. други причини;
 - 2. инфраструктурни съоръжения на управителя на железопътната инфраструктура:
 - 2.1. инсталации за сигнализация;
 - 2.2. инсталации за сигнализация на железопътни прелези;

- 2.3. инсталации за телекомуникация;
- 2.4. оборудване за електрическо захранване;
- 2.5. железен път;
- 2.6. съоръжения;
- 2.7. персонал;
- 2.8. други причини;
3. строително-инженерни причини, дължащи се на управителя на железопътната инфраструктура:
 - 3.1. планирани строителни работи;
 - 3.2. нередности при извършване на строителните работи;
 - 3.3. ограничения на скоростта вследствие на неизправност на железния път;
 - 3.4. други причини;
4. проблеми, дължащи се на други управители на железопътната инфраструктура:
 - 4.1. проблеми, дължащи се на предходния управител на железопътната инфраструктура по маршрута на влака;
 - 4.2. проблеми, дължащи се на следващия управител на железопътната инфраструктура по маршрута на влака;
5. проблеми от търговско естество, дължащи се на железопътното предприятие:
 - 5.1. превишаване на времето за престой;
 - 5.2. заявка на железопътното предприятие;
 - 5.3. операции по натоварване;
 - 5.4. нередности при натоварването;
 - 5.5. търговска подготовка на влака;
 - 5.6. персонал;
 - 5.7. други причини;
6. подвижен състав на железопътното предприятие:
 - 6.1. планиране и промяна на разписанието;
 - 6.2. композиране на влакове от железопътното предприятие;
 - 6.3. проблеми, свързани с пътнически вагони (превоз на пътници);
 - 6.4. проблеми, свързани с товарни вагони (превоз на товари);
 - 6.5. проблеми, свързани с мотриси, локомотиви и автомотриси;
 - 6.6. персонал;
 - 6.7. други причини;
7. проблеми, дължащи се на други железопътни предприятия:
 - 7.1. проблеми, дължащи се на следващото железопътно предприятие по маршрута на влака;
 - 7.2. проблеми, дължащи се на предходното железопътно предприятие по маршрута на влака;
8. външни проблеми, които не се дължат нито на управител на железопътната инфраструктура, нито на железопътно предприятие:
 - 8.1. стачка;
 - 8.2. административни формалности;
 - 8.3. външно влияние;
 - 8.4. влияние на метеорологичните условия и естествени причини;
 - 8.5. закъснение вследствие на външни причини в следващата мрежа;
 - 8.6. други причини;
9. вторични проблеми, които не се дължат нито на управител на железопътната инфраструктура, нито на железопътно предприятие:
 - 9.1. опасни Происшествия, инциденти и рискове;
 - 9.2. заемане на железен път вследствие на закъснение на същия влак;
 - 9.3. заемане на железен път вследствие на закъснение на друг влак;
 - 9.4. маневриране;
 - 9.5. връзка;
 - 9.6. необходимо е допълнително проучване:
- г) по възможност закъсненията се отнасят към една организация, като се отчитат както отговорността за причиняване на прекъсването на движението, така и способността за възстановяване на нормалните условия на движение;
- д) при изчисляване на плащанията се отчита средното закъснение на влаковите услуги, по отношение на които важат сходни изисквания за точност;
- е) управителят на железопътната инфраструктура информира възможно най-бързо железопътното предприятие относно изчислението на плащанията, дължими съгласно схемата, отчитаща функционирането; това изчисление обхваща всички влакови пътувания, имащи закъснение, в рамките на най-много месец;
- ж) без да се засягат съществуващите процедури за обжалване, се осигурява система за разрешаване на спорове във връзка със схемата, отчитаща функционирането, с цел бързо уреждане на тези въпроси; тази система за разрешаване на спорове е безпристрастна по отношение на участващите страни; в случай че се прилага тази система, трябва да бъде

намерено решение в срок 10 работни дни;

з) въз основа на основните договорени параметри на схемата, отчитаща функционирането, управителят на железопътната инфраструктура публикува веднъж годишно средногодишното ниво на експлоатация, постигнато от железопътните предприятия.

Приложение 5

към чл. 30, ал. 4

(Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г.)

Счетоводна информация, която се предоставя при поискване от Изпълнителна агенция "Железопътна администрация"

1. Разделно водене на счетоводството:

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

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

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

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

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

2. Мониторинг на таксите за достъп до железен път:

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

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

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

3. Данни за финансовите резултати:

а) отчет за финансовите резултати;

б) обобщен отчет на разходите;

в) отчет на разходите за поддържане;

г) отчет на оперативните разходи;

д) отчет на приходите;

е) придружителни бележки за допълване или разясняване на отчетите.

Приложение 6

към чл. 11, ал. 1 и чл. 13, ал. 1

(Ново – ДВ, бр. 45 от 2019 г. ,

в сила от 7.06.2019 г.)

График за процеса на разпределяне

1) Работното разписание се съставя веднъж на календарна година.

2) Промяната в работното разписание се извършва всяка година в полунощ на втората събота на декември. Когато корекцията се прави след края на зимата, особено за да се вземат предвид промените в регионалните разписания за превоза на пътници, ако има такива, промяната влиза в сила в полунощ на втората събота на юни или на такива интервали между тези дати, каквито са необходими. Управителите на инфраструктура могат да се договорят за различни дати и в този случай те уведомяват Европейската комисия, ако може да бъде засегнат международният превоз.

3) Крайният срок за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание, е шест месеца преди промяната на работното разписание. Заявките, получени след този краен срок, също се разглеждат от управителя на инфраструктура.

4) Не по-късно от 11 месеца преди промяната на работното разписание управителите на инфраструктура в сътрудничество с другите управители на инфраструктура осигуряват установяването на предварителните международни влакови маршрути. Управителите на инфраструктура гарантират, доколкото е възможно, придържането към тях през следващите етапи на процеса.

5) Управителят на инфраструктура изготвя и публикува проект на работно разписание не по-късно от четири месеца след крайния срок, посочен в т. 3.

6) Управителят на инфраструктура взема решения относно заявките, получени след крайния срок, посочен в т. 3, съгласно процедура, публикувана в референтния документ за мрежата. Управителят на инфраструктура може да промени графика на разпределен влаков маршрут, ако това е необходимо, за да се гарантира възможно най-доброто съгласуване на всички заявки за маршрути и ако промяната е одобрена от заявителя, на когото е бил разпределен този маршрут. Управителят на инфраструктура актуализира проекта за работно разписание не по-късно от един месец преди промяната на работното разписание, за да включи всички влакови маршрути, разпределени след крайния срок по т. 3.

7) При влакове, които преминават от една мрежа в друга и пристигат с предполагаемо закъснение от не повече от 10 часа, а от 14 декември 2019 г. – 18 часа, управителят на инфраструктура на другата мрежа не разглежда влаковия маршрут като анулиран, нито изисква заявка за друг влаков маршрут, дори когато реши да разпредели различен маршрут, освен ако заявителят не го информира, че влакът няма да премине в другата мрежа. Управителят на инфраструктура съобщава незабавно на заявителя актуализирания или новия маршрут, включително, при наличие на разлика, връзката между номера на влаковия маршрут и номера на отменения маршрут.

8) По отношение на временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини като строителни работи, в т.ч. съответните ограничения на скоростта, осово натоварване, дължина на влака, тяга или габарит на коловоза (наричани по-нататък "ограничения на капацитета") с продължителност повече от седем последователни дни, за които над 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия е отменен, пренасочен или заменен с друг вид транспорт, засегнатите управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета и предварителните резултати от консултацията със заявителите за първи път не по-малко от 24 месеца (доколкото те са известни), и в актуализиран вид – втори път не по-малко от 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание.

9) Засегнатите управители на инфраструктура създават механизъм, чрез който да обсъждат съвместно тези ограничения на капацитета – ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа – със заинтересованите заявители, сдруженията на управители на инфраструктура, посочени в чл. 5, ал. 1, и със засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения, когато ограниченията се публикуват за първи път, освен ако управителите и заявителите не постигнат съгласие, че такъв механизъм е излишен. Съвместните обсъждания помагат за изготвянето на разписания, включително осигуряването на обиколни маршрути.

10) При първото публикуване на ограниченията на капацитета съгласно т. 8 управителят на инфраструктура започва консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения относно ограниченията на капацитета. Ако между първото и второто публикуване на ограниченията на капацитета възникне необходимост от координация съгласно т. 11, управителите на инфраструктура провеждат втора консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения в периода между края на въпросната координация и второто публикуване на ограниченията на капацитета.

11) Преди публикуването на ограниченията на капацитета съгласно т. 8, ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа, засегнатите управители на инфраструктура, включително такива, които може да бъдат засегнати от пренасочването на влаковете, координират помежду си ограниченията на капацитета, които биха могли да включват отмяна, пренасочване на маршрут или замяна с други видове транспорт. Координацията преди второто публикуване приключва:

а) не по-късно от 18 месеца преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от 30 последователни дни;

б) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от седем последователни дни;

в) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на седем или по-малко последователни дни.

Ако е необходимо, управителите на инфраструктура канят заявителите, упражняващи дейност по засегнатите линии, и засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения да присъстват на тази координация.

12) По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от седем или

по-малко последователни дни, които не е необходимо да се публикуват съгласно т. 8 и поради които повече от 10 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт, които възникват по време на следващия период на разписание и за които управителят на инфраструктура е информиран не по-късно от 6 месеца и 15 дни преди промените на работното разписание, управителят на инфраструктура се консултира със засегнатите заявители относно предвидените ограничения на капацитета и съобщава актуализираните ограничения на капацитета поне четири месеца преди промяната на работното разписание. Управителят на инфраструктура предоставя информация за предложените влакови маршрути за пътнически влакове не по-късно от четири месеца, а за товарни влакове – не по-късно от един месец преди началото на ограничението на капацитета, освен ако той и засегнатите заявители се споразумеят за по-кратък срок.

13) Управителите на инфраструктура могат да решат да прилагат по-строги прагове за ограничения на капацитета въз основа на по-ниски проценти на прогнозните обеми на трафика или по-кратки периоди на ограничения от посочените в настоящото приложение, или да прилагат критерии в допълнение към споменатите в настоящото приложение, след консултация със заявителите и операторите на съоръжения. Те публикуват праговете и критериите за групиране на ограниченията на капацитета в своите референтни документи за мрежата съгласно т. 3 от приложение 2.

14) Управителят на инфраструктура може да не прилага определените в т. 8 – 12 срокове, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът на ограниченията е извън неговия контрол или ако прилагането на тези срокове би било икономически неефективно, ако то нанася ненужни щети спрямо жизнения цикъл или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящото приложение, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.

15) Информацията, предоставяна от управителя на инфраструктура съгласно т. 8, 12 или 14, включва:

а) предвидения ден;

б) част от денонощието, а при първа възможност – и час на началото и края на ограничението на капацитета;

в) засегнатия от ограничението участък от линията, и

г) където е приложимо, капацитета на заобиколните линии.

Управителят на инфраструктура публикува тази информация или хипервръзка към нея в референтния документ за мрежата, както е посочено в т. 3 от приложение 2.

Управителят на инфраструктура актуализира тази информация.

16) По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от поне 30 последователни дни, които засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура предоставя на заявителите по тяхно искане по време на първия кръг от консултации сравнение на условията, които се очаква да възникнат при поне два варианта на ограничения на капацитета. Управителят на инфраструктура разработва тези варианти въз основа на информацията, предоставена от заявителите по време на подаване на заявките, и съвместно със заявителите.

За всеки от вариантите сравнението включва най-малко следното:

а) продължителността на ограничението на капацитета;

б) очакваните дължими такси за използване на инфраструктурата;

в) наличния капацитет на заобиколните линии;

г) наличните алтернативни маршрути, както и

д) прогнозното време за пътуване.

Преди да избере между вариантите за ограничение на капацитета, управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите заявители и взема предвид въздействието на различните варианти върху тези заявители и върху ползвателите на услугите.

17) По отношение на ограниченията на капацитета, които продължават повече от 30 последователни дни и засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура определя критерии за това кои влакове за всеки тип услуга следва да бъдат пренасочени, вземайки предвид търговските и оперативните ограничения на заявителя, освен ако тези оперативни ограничения не произтичат от управленски и организационни решения на заявителя, и без това да засяга целта за намаляване на разходите на управителя на инфраструктура в съответствие с чл. 28а. Управителят на инфраструктура публикува в референтния документ за мрежата тези критерии заедно с предварителното разпределение на неизползвания капацитет за различните видове влакови услуги, когато действат в съответствие с т. 8. След края на консултацията и без да се засягат задълженията на управителя на инфраструктура, посочени в т. 3 от приложение 2, въз основа на обратната информация, получена от

заявителите, управителят на инфраструктура предоставя на засегнатите железопътни предприятия примерна разбивка по видове услуги на неизползвания капацитет.