**Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура**

(oбн., ДВ, бр. 64 от 2001 г., доп., бр. 50 от 2003 г., изм. и доп., 2006 г., бр. 70 от 2008 г., бр. 44 от 2009 г., изм., бр. 36 от 2011 г., бр. 88 от 2011 г., доп., бр. 110 от 2013 г.)

 **§ 1**. В чл. 1, ал. 1 след думата „инфраструктура“ се добавя „ и обслужващите съоръжения, свързани с предоставяните железопътни услуги“.

**§ 2.** В чл. 3 се създават ал. 6-8:

 „(6) Управителят на железопътната инфраструктура осъществява дейността си по начин, постигащ поне изравняване в неговия счетоводен 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 пет години от влизането в сила на разпоредбата.

 (7) Във връзка с изпълнението на задълженията по ал. 6 управителят на железопътната инфраструктура може да иска съдействие от държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

 (8) 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.

**§ 2.** В чл. 4, ал. 2 се създава изречение второ:

„Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в т. 2 от приложение № 1.“

**§ 3.** В чл. 5 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НК „ЖИ“)“ се заменят с „управителят на железопътната инфраструктура“.
2. В ал. 2 се създава изречение второ:

„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.“

1. В ал. 3 се създават изречения второ и трето:

„Управителят на железопътната инфраструктура – участник в организациите, 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. Принципите и критериите за разпределянето на капацитета, установени в рамките на тези организации, се публикуват от управителите на железопътната инфраструктура в техния референтен документ на железопътната мрежа.“

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) 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.“

4. Създава се ал. 5:

„(5) Управителите на железопътната инфраструктура и органът по ал. 4 предоставят на регулаторните органи по международния маршрут достатъчно информация относно разработването на общи принципи и практики за разпределяне на инфраструктурата и от системите за разпределяне, основаващи се на информационните технологии, въз основа на която да упражняват регулаторен надзор.“

5. Досегашната ал. 4 става ал. 6 като думите „ал. 3 и 4“ се заменят с „ал. 2 и 3“ и накрая на текста се добавя „с цел създаване на единно европейско железопътно пространство“.

 6. Създава се ал. 7:

„(7) 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“.

**§ 4.** В чл. 5а се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва проучване по искането по ал. 3 в срок до един месец от неговото постъпване. В срока по изречение първо изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да изиска допълнителна информация и/или да започне консултации с всички заинтересовани страни. Срокът за получаване на информацията и/или за провеждане на консултации не може да бъде по-дълъг от един месец“.

2. Алинея 5 се изменя така:

„(5 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.“

3. Алинея 7 се изменя така:

(7) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява всички заинтересовани страни за взетото мотивирано решение в срок от 3 работни дни от издаването му.

3. В ал. 8 след думите „по ал. 3“ се поставя запетая и се добавя „ и железопътното предприятие, което иска достъп“.

**§ 5.** В чл. 5б се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 5:

„(5) 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.“

1. Досегашната ал. 5 става ал. 6.

**§ 6.** В чл. 6 думите „НК „ЖИ“ и превозвачите“ се заменят с „управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия“.

**§ 7.** Член 7 се отменя.

**§ 8.** Създава се раздел Ia „Такси за използване на железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения и услугите“ с чл. 7а-7e:

**„Раздел Iа**

**Такси за използване на железопътната инфраструктура, обслужващите съоръжения и услугите**

**Чл. 7а.** (1) Железопътните предприятия използват железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения срещу заплащане на таксата по чл. 35 от ЗЖТ, цената на услугите за обслужване и поддръжка и цената на допълнителните и съпътстващите услуги. Услугите, които се предоставят на железопътните предприятия, са посочени в приложение № 1.

(2) Таксата за използването на железопътната инфраструктура е функция на маршрута на влака - влак-километри и бруто-тон/километри работа и се заплаща след приключване движението на влака до 15-о число на месеца, следващ месеца, за който се дължи.

(3) Таксите за пакета за минимален достъп 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 зависимост от въздействието на превозните средства върху железопътната инфраструктура.

(4) 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) 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 за определени райони на страната, на обезтревителни и кантарни влакове.

(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. 7б.** (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. 1 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 възвращаемост.

(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.** 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.** (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 й в сила.

**Чл. 7д.** (1) 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 разрешение на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ управителят на железопътната инфраструктура може да продължи да събира частта от инфраструктурната такса, 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 разстройването и да подобрят работата на железопътната мрежа. Схемата може да включва санкции за действия, които разстройват работата на мрежата, компенсации за железопътните превозвачи, които понасят загуби от разстройването на работата на мрежата, и стимули, които възнаграждават функциониране, по-добро от планираното. Основните принципи на схемата са посочени в т. 2 от приложение № 4 и се прилагат за цялата мрежа.

**Чл. 7е.** (1) Заплащането на услугите за обслужване и поддръжка, както и на допълнителни и съпътстващи услуги не се включва в размера на инфраструктурните такси.

(2) Размерът на дължимата такса за релсовия достъп в рамките на обслужващите съоръжения и предоставянето на услуги в тези съоръжения, не надхвърля разходите за извършването им заедно с разумна печалба.

(3) Когато допълнителните и спомагателните услуги, се предлагат само от един доставчик, таксата за такава услуга не трябва да надхвърля разходите за предоставянето й 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) Управителят на железопътната инфраструктура и/или операторът на обслужващото съоръжение трябва да докажат 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 съпътстващи услуги, показатели за използването на инфраструктурата, влиянието на произшествията върху използването на капацитета и мерки за възстановяване на устойчивостта и за подобряване на инфраструктурата.“

**§ 9.** Заглавието наРаздел ІІ се изменя така:

 „Раздел II

Референтен документ на железопътната мрежа“.

**§ 10.** Член 8 се изменя така:

 „**Чл. 8.** (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.“

**§ 10.** В чл. 9 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „докладът за фактическото състояние на инфраструктурата“ се заменят с „референтният документ на железопътната мрежа“.
2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) 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.“

**§ 11.** В чл. 10, ал. 2 думите „Генералният директор на НК "ЖИ" се заменят с „Управителят на железопътната инфраструктура“.

**§ 12.** В чл. 12, ал. 1 думите „генералния директор на НК "ЖИ" се заменят с „управителя на железопътната инфраструктура“.

**§ 13.** Създава се чл. 12б:

**„Чл. 12б.** (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.

**§ 14.** В чл. 14 се създава ал. 6:

„(6) 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.“

**§ 15**. В чл. 15 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 думите „Националната компания „Железопътна инфраструктура“ се заменят с „управителят на железопътната инфраструктура“.

2. Създават се нови ал. 2 – 4:

„(2) 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) 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, информация 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) Информацията по ал. 3 се предоставя, без да се разкриват другите заявители, освен ако съответните заявители не са изразили съгласие за това.

3. Създава се ал. 5:

(5) 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 от ЗЖТ

4. Досегашната ал. 2 става ал. 6

5. Досегашната ал. 3 става ал. 7.

6. Създава се ал. 8:

„(8) 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.“

7. Досегашната ал. 4 става ал. 9 и се изменя така:

„(9) 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.“

**§ 16.** В чл. 17 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) 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.“

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) В случаите по ал. 2, операторите на обслужващи съоръжения могат да извършват намаления на цените на допълнителните и съпътстващите услуги до размера на действителните разходи. Операторите на обслужващи съоръжения могат да внедряват системи за намаления, приложими от всички ползватели, или такива, които се предоставят само за определени потоци за движение.“

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) 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.“

1. Досегашната ал. 4 става ал. 5.
2. Създават се ал. 6 – 16:

„(6) За гарантиране на равнопоставен достъп до обслужващите съоръжения, посочени в т. 2, б. „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 косвен 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) 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 косвен 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.

(8) 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) Операторът на обслужващото съоръжение е длъжен да мотивира писмено всеки отказ на заявка, като в отказа посочва жизнеспособните алтернативи в други съоръжения.“

(10**)** 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) 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) 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 заявилите ги железопътни предприятия.

(13) 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 заявилите ги железопътните предприятия.

(14) 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 целия маршрут или части от него.

(15) 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.

(16) Управителят на инфраструктурата при проявен интерес информира заинтересованите лица за инфраструктурния капацитет, който вече е предоставен на железопътните предприятия.“

**§ 17**. В чл. 18 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в изречение първо думите „с кандидатите“ се заменят със „със заявителите“ и думите „от кандидата“ се заличават;

б) създава се изречение трето: „Общите условия на всяко рамково споразумение се предоставят на разположение на всички заинтересовани лица, при спазване на търговската тайна.“

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) 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.“

1. В ал. 6 се създава изречение второ: „Рамковите споразумения може да съдържат санкции за изменение или прекратяване на споразумението.“

**§ 18.** В чл. 19, в края на текста се поставя запетая и се добавя „и предприема мерки в отговор на получените забележки и коментари.“

**§ 19.** В чл. 20 се създават ал. 5 и 6:

„(5) 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) 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.“

**§ 21.** В чл. 25 думите „Националната компания „Железопътна инфраструктура е длъжна“ се заменят с „управителят на железопътната инфраструктура е длъжен“.

**§ 22.** Създава се чл. 25а:

„**Чл. 25а.** (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.“

**§ 23.** Член 26 се изменя така:

„Чл. 26. (1) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия се уреждат с договора по чл. 33 от Закона за железопътния транспорт.

(2) Условията на договора по ал. 1 се съгласуват с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

**§ 24.** Член 28 се изменения така:

„Чл. 28. Управителят на железопътната инфраструктура и железопътните превозвачи 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.“

**§ 25.** В чл. 28а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2:

а) точка 4 се изменя така:

„4. ефективно използване на инфраструктурния капацитет чрез минимизиране на ограниченията в него;“.

б) досегашната т. 4 става т. 5.

2. В ал. 4 думите „3 години“ се заменят с „5 години“.

3. Създава се нова ал. 5:

 „(5) Основните принципи и параметри на договора по ал. 1 се съдържат в Приложение № 3.“

4. Досегашната ал. 5 става ал. 6.

**§ 26.** Вчл. 29 се правят следните изменения и допълнения:

 1. Алинея 1 се изменя така:

„(1)Изпълнителната 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 от ЗЖТ“.

2. Създава се нова ал. 2:

„(2)Изпълнителната 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. Досегашната ал. 2 става ал. 3.

 4. Досегашната ал. 3 става 4 и се изменя така:

„(4) Изпълнителната 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. Създават се ал. 5-9:

„(5) Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ участва в работата на координираната от Европейската комисия Европейска мрежа на регулаторните органи в областта на железопътния транспорт.

(6) Изпълнителната 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.

(7) 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, Изпълнителната 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) При провеждане на консултациите по ал. 6, 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)Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ съвместно с други регулаторни органи преразглежда решения и практики на сдружения на управители на железопътната инфраструктура, свързани с международния железопътен транспорт.“

 **§ 27.** В чл. 30 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) 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.“

1. Създават се ал. 3 и 4:

 „(3) Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ публикува своите решения на електронната си страница.

 (4) Изпълнителната 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. 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.“

**§ 28.** В чл. 25 думите „Националната компания „Железопътна инфраструктура“ се заменят с „управителят на железопътната инфраструктура“.

**§ 29.** В **§** 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. Точка 7 се изменя така:

„7. „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.“

1. Точка 7а се изменя така:

„7а. „Одобрен кандидат“ е заявител, който има право да заяви инфраструктурен капацитет в съответствие с Регламент (ЕС) № 913/2010.“

1. Точка 11 се изменя така:

„11. „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.“

4.Точка 14 се изменя така:

„14. „Международен 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.“

5. Създават се т. 15-20:

„15.„Международен 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.

16. „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. „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. „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. „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. „Разумна печалба“ е ниво на възвращаемост на собствения капитал, при отчитане на риска, включително риска за прихода, който операторът на обслужващото съоръжение е поел, или отсъствието на такъв риск и не надхвърля средните нива за съответния сектор през последните години.

**§ 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“.

**§ 31**. Приложението към чл. 7, ал. 1 се отменя.

**§ 32.** Създават се приложения № 1-5:

**„ПРИЛОЖЕНИЕ № 1**

към чл. 4 и чл. 7а

**УСЛУГИ, ПРЕДОСТАВЯНИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ**

1. Пакетът за минимален достъп обхваща:

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

б) право на ползване на предоставения капацитет;

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

г) управление на влаковете, включително сигнализация, регулиране, диспечерски контрол, както и предаване и осигуряване

на информация относно движението на влаковете;

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

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

2. Осигуряване на достъп, включително достъп до релсов път, до следните обслужващи съоръжения, когато съществуват такива и до услуги, предоставяни в тези съоръжения:

a) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения, включително обозначаване на пътна информация 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 съоръжения за почистване и измиване;

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

з) съоръжения за осигуряване на техническа помощ

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

3. Допълнителните услуги могат да включват:

a) задвижваща електроенергия, таксите за която са представени във фактурата отделно от таксите за използване на електрозахранващо оборудване, без да се засяга прилагането на Директива 2009/72/ЕО;

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:

a) 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. 8, ал. 2**

**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 Iа (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 поддръжката. В него са определени и процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат конкретните критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:

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

б) изискванията по отношение на заявителите;

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

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

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

е) подробности за ограниченията за използване на инфраструктура;

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

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

4. Раздел с информация относно 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 помества в референтния документ на железопътната мрежа, или посочват интернет страница, на която такава информация се предоставя безплатно в електронен формат.

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

**Приложение № 3**

**към чл. 28а, ал. 5**

**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 поддръжката и подновяването 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 поддръжка и подновяване, и за преодоляване на забавяния в дейностите по поддръжката и подновяването. Когато е целесъобразно, може да бъде включена структурата на плащанията или средствата, разпределени за нова инфраструктура;

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

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

б) капацитет на мрежата,

в) управление на активите,

г) обем на дейността,

д) нива на безопасност и

е) опазване на околната среда;

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

5) стимулите съгласно чл. 28а;

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

7) уговореният 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**

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

1. 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:

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

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

в) съотношение на вътрешните услуги спрямо международните услуги;

г) съотношение на комбинирания превоз спрямо директния превоз;

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

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

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

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

a) 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 предишния управител на железопътната инфраструктура

4.2. Проблеми, дължащи се на следващия управител на железопътната инфраструктура

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

5.1. Превишаване на времето за престой

5.2. Заявка на железопътното предприятие

5.3. Операции по натоварване

5.4. Нередности при натоварването

5.5. Търговска подготовка на влака

5.6. Персонал

5.7. Други причини

6. Подвижен състав на железопътното предприятие

6.1. Планиране и промяна на разписанието

6.2. Композиране на влакове от железопътното предприятие

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

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

6.5. Проблеми, свързани с мотриси, локомотиви и автомотриси

6.6. Персонал

6.7. Други причини

7. Проблеми, дължащи се на други железопътни предприятия

7.1. Проблеми, дължащи се на следващото железопътно предприятие

7.2. Проблеми, дължащи се на предишното железопътно предприятие

8. Външни проблеми, които не се дължат нито на управител на 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 произшествия, инциденти и рискове

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

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

9.4. Маневриране

9.5. Връзка

9.6. Необходимо е допълнително проучване;

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

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

е) управителят на 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 с 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 от 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**

**СЧЕТОВОДНА ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО СЕ ПРЕДОСТАВЯ ПРИ ПОИСКВАНЕ ОТ ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ“**

1. Разделно водене на счетоводството

a) 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

a) 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

a) отчет за финансовите резултати;

б) обобщен отчет на разходите;

в) отчет на разходите за поддръжка;

г) отчет на оперативните разходи;

д) отчет на приходите;

е) придружителни бележки за допълване или разясняване на отчетите.“

**Ивайло Московски**

*Министър на транспорта,*

*информационните технологии и съобщенията*