**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.

 **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.) Тази наредба не се прилага за железопътните превози, които се извършват транзитно през територията на Общността и чиито начална и крайна точка са извън територията на Общността.

 **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.) Националната компания "Железопътна инфраструктура" изгражда, поддържа, развива и експлоатира железопътната инфраструктура и управлява системите за контрол и безопасност на движението и предоставя на железопътните превозвачи достъп до инфраструктурата по реда, предвиден в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и в тази наредба, в качеството си на управител на железопътната инфраструктура.

 (2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Всеки друг управител на железопътна инфраструктура спазва изискванията на тази наредба при предоставянето на достъп до обекти на железопътна инфраструктура на железопътни превозвачи.

 (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. ) 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) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) 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) (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. ) Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп до железопътната инфраструктура за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и/или товари, включително и за международен превоз. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в т. 2 от приложение № 1.

 (3) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) При извършване на международен превоз на пътници железопътните превозвачи по ал. 1 имат право да превозват пътници между железопътни гари, разположени по международния маршрут, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България.

 (4) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Когато делът на международния превоз на пътници представлява повече от половината от превоза на пътници, извършван от железопътните превозвачи в Република България, правото на достъп до инфраструктурата се предоставя от 1 януари 2012 г.

 (5) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" определя дали основната цел на международния превоз на пътници е превоз между железопътни гари, разположени на територията на Република България, след отправено искане от органа, възложил обществената услуга, и/или заинтересовани железопътни превозвачи.

 (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.) Лицензиите и сертификатите за безопасност, издадени от чуждестранни железопътни администрации, се признават за валидни при предоставяне правото на достъп за използване на железопътната инфраструктура, ако това е уговорено в двустранните или многостранните договори, по които Република България е страна.

 **Чл. 5.** (1) (Предишен текст на чл. 5 - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 36 от 2016 г. ) Управителят на железопътната инфраструктура може да сключва с управителите на инфраструктурите в други държави споразумения, уреждащи административни, технически и други въпроси, свързани с достъпа до железопътната инфраструктура за извършване на транзитни превози с международни влакове, в съответствие с международните договори, по които Република България е страна.

 (2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., доп., бр. 36 от 2016 г. ) Управителите на железопътни инфраструктури си взаимодействат, когато железопътни превози и другите транспортни услуги се осъществяват при пресичане на повече от една мрежа за постигане на ефективност и конкурентоспособност. 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.

 (3) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., в сила от 1.01.2007 г., доп., бр. 36 от 2016 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, 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.

 (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. ) 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.

 (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 й 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) Достъпът по чл. 4, ал. 2 и 3 може да бъде ограничен за превоза на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществена превозна услуга.

 (2) Достъпът по ал. 1 се ограничава, когато международният превоз на пътници може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на сключения договор за обществена превозна услуга.

 (3) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) Искане за ограничаване на достъпа се отправя до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", 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. ) 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.

 (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) Решението по ал. 5 се приема след извършен обективен икономически анализ и предварително определени критерии.

 (7) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява всички заинтересовани страни за взетото мотивирано решение в срок 3 работни дни от издаването му.

 (8) (Доп. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) Всяко от лицата по ал. 3, и железопътното предприятие, което иска достъп, може да поиска преразглеждане на решението по ал. 5.

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

 **Чл. 5б.** (Нов - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) (1) При условия и по ред, определени със Закона за железопътния транспорт, могат да бъдат въвеждани такси за железопътните превозвачи, извършващи международен превоз на пътници, когато международният железопътен 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 компенсира 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. ) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" 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. ) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия във връзка с достъпа до и използването на инфраструктурата се уреждат с договор.

 **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 Iа**

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

**(Нов – ДВ,** бр. 36 от 2016 г. )

 **Чл. 7а**. (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) (1) Железопътните предприятия използват железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения срещу заплащане на таксата по чл. 35 ЗЖТ, цената на услугите за обслужване и поддръжка и цената на допълнителните и спомагателните 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**. (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 й в сила.

 **Чл. 7д.** (Нов – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) (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 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) Заплащането на услугите за обслужване и поддръжка, както и на допълнителни и спомагателни 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 спомагателни услуги, показатели за използването на инфраструктурата, влиянието на произшествията 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. ) Референтният документ на мрежата се издава 6 месеца преди крайния срок 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. ) Графикът (разписанието) за движението на влаковете се изготвя от управителя на железопътната инфраструктура съгласувано с превозвачите, 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) Графикът се изготвя веднъж за всяка календарна година.

 (2) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Промяната на графика се извършва в полунощ на втората събота на декември или в срокове, определени съгласувано с европейските администрации.

 (3) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) В случай, че управителите на инфраструктурата се договорят и за други дати, те уведомяват Европейската комисия за това.

 (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.) Не по-късно от 11 месеца преди влизане в сила на графика за движението, управителите на инфраструктурата осигуряват предварително установените международни маршрути.

 **Чл. 12.** (1) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) Лицензираните превозвачи подават заявки до управителя на железопътната инфраструктура за получаване на капацитети 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.) Право да подават заявки имат и чуждестранни железопътни превозвачи, при спазване разпоредбите на тази наредба.

 (3) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр. 36 от 2016 г. ) Заявител, който възнамерява да подаде заявка за предоставяне на капацитет за извършване на международен превоз на пътници, предварително уведомява управителя на железопътната инфраструктура и Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

 (4) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) За обстоятелството по ал. 3 Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява:

 1. органа, възложил договор за обществена превозна услуга;

 2. управителя на железопътната инфраструктура; или

 3. железопътен превозвач, изпълняващ договора за обществени услуги по конкретния международен маршрут.

 (5) (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Уведомяването по ал. 4 се извършва поради необходимостта да се определи дали целта на превоза е извършването на международен превоз на пътници, както и възможните икономически последици за съществуващи договори за обществени превозни услуги.

 (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. 12б.** (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.

 **Чл. 13.** (1) (Предишен текст на чл. 13 - ДВ, бр. 87 от 2006 г.) Заявките за получаване на капацитет от инфраструктурата се подават най-малко 6 месеца преди промяната на графика по чл. 11, ал. 2 .

 (2) (Нова - ДВ, бр. 87 от 2006 г., изм., бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г.) Не по-късно от 4 месеца след крайния срок за представяне на заявки от железопътните превозвачи, управителят на инфраструктурата изготвя проектографик.

 **Чл. 14.** (1) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) Заявките за предоставяне на капацитет съдържат заявление с описание на конкретните данни за заявителя и предложенията му относно:

 1. проекта за график за влаковата работа;

 2. условията за използване на трасетата;

 3. престоя на влаковете в гарите и спирките;

 4. списъка на влаковете, осъществяващи превози по силата на международни договори, по които Република България е страна;

 5. списъка на влаковете, които реализират поети задължения за обществена услуга;

 6. параметрите на влаковете (дължина, маса, брой на тр. единици), други особености (отклонения от обичайното натоварване, превозни средства, които не отговарят на RIC/RIV, опасни товари, съгласно GGVE/RID, в т. ч. схемата за композиране на влака, пътници, нуждаещи се от специална грижа и др.);

 7. факторите, валидни при закъснение (ограничения на скоростта, обусловени от спирачния капацитет; повреди на тяговия подвижен състав и др.);

 8. (изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) други данни, необходими за отчета или статистиката на дейностите, по искане на управителя на железопътната инфраструктура.

 (2) (Изм. - ДВ, бр. 87 от 2006 г., бр. 36 от 2016 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.

 (3) (Изм. – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) В случай че изграждането или ремонтът на участъци от инфраструктурата са предоставени на организации извън управителя на 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. ) В случай на смущения в движението на влаковете поради технически дефект или произшествие управителят на железопътната инфраструктура изготвя оперативен план за действие и намеса, в който се посочват органите за съдействие за отстраняване на смущението.

 (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.

 **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, 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) (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 заявилите 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 заявилите ги железопътни предприятия.

(14) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 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 целия маршрут или части от него.

(15) (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 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.

(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. ) Управителят на инфраструктурата може да ограничи предоставения капацитет, когато превозвачът го използва в течение на минимум един месец под праговете, определени в документа за фактическото състояние на мрежата и сключения между тях договор. 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.) Рамковото споразумение не е пречка за използване на инфраструктурата от други превозвачи.

 **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) При изготвянето на графика и в случаите, когато 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) 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 й използване не се дължи на причини извън превозвача.

 (2) Превозвачите не могат да преотстъпват предоставените им от управителя на инфраструктурата железопътни трасета.

 **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) Условията 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. 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 Vа**

**(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. (изм. – 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. ) Условията 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.

 **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 й 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. ) 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.

(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. 36 от 2016 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. ) 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. 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. ) "Разпределение на капацитета" е предоставяне на превозвачите на капацитети от железопътната инфраструктура от страна на управителя на инфраструктурата (управителя на железопътната инфраструктура).

 2. "Наситена инфраструктура" е участък от инфраструктурата с изчерпана или изчерпваща се пропусквателна 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 различните заявки на превозвачите.

 3. "План за подсилване на капацитета" е мярка или серия от мерки, произтичащи от необходимостта да се оптимизира графикът, 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. "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 заявител" 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.) "Транзит" е пресичане на територията на Европейската общност, което се извършва без товарене или разтоварване на стоки и/или без вземане или оставяне на пътници на територията на Европейската общност.

 14. (Нова - ДВ, бр. 44 от 2009 г., в сила от 1.01.2010 г., изм., бр 36 от 2016 г.) "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.

 15. (Нова – ДВ, бр. 36 от 2016 г. ) "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. (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/ЕИО от 23 октомври 2007 г. относно изменение на Директива 91/440 ЕИО 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.

 **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 и 7а

 (Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г. )

|  |  |
| --- | --- |
| Услуги, предоставяни на железопътните предприятия1. 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 вагонни везни, съоръжения за дезинфекция, 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

 (Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г. )

|  |  |
| --- | --- |
| Съдържание на референтния документ на железопътната мрежаРеферентният 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 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:a) 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 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

 (Ново – ДВ, бр. 36 от 2016 г. )

|  |  |
| --- | --- |
| Основни принципи и параметри на договора между държавата и управителя на инфраструктуратаДоговорът 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 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 поддържането на 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) 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 инфраструктураI. 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.II. 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 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 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 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: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 поддържане;г) отчет на оперативните разходи;д) отчет на приходите;е) придружителни бележки за допълване или разясняване на отчетите.

|  |
| --- |
|  |

 |