

Брюксел, 1 октомври 2015 г.
(OR. en)

12243/15

Междуинституционални
досиета:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
№ док. Ком.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Относно:	Четвърти пакет в областта на железопътния транспорт: Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози — Общ подход

I. Въведение

На 30 януари 2013 г. Комисията представи четвъртия пакет в областта на железопътния транспорт, съставен от шест законодателни предложения, насочени към премахването на оставащите пречки пред завършването на единното европейско железопътно пространство, което от своя страна да допринесе за нарастване на дела на железопътните превози в общия обем на превозите в рамките на ЕС.

По-конкретно, основната цел на законодателния пакет е да се подобрят качеството и ефективността на железопътните услуги, като се премахнат оставащите правни, институционални и технически пречки и се подобрят резултатите в железопътния сектор и се повиши неговата конкурентоспособност.

Този законодателен пакет може да се раздели на два стълба: „технически“ и „пазарен“ стълб.

През юни 2015 г. беше постигнато споразумение по техническия стълб с Европейския парламент. В рамките на пазарния стълб две предложения на Комисията се обсъждат от Съвета: предложението за директива за изменение на Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура („директивата за управление“) и предложението за регламент за изменение на Регламент (ЕС) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози („регламент за обществените услуги“).

II. Работа в рамките на органите на Съвета

Разглеждането на трите предложения на Комисията от пазарния стълб в рамките на работна група „Сухопътен транспорт“ започна през юли 2014 г. По време на италианското председателство беше проведен ориентационен дебат и беше приет доклад за напредъка. По време на латвийското председателство беше проведен допълнителен ориентационен дебат и беше приет втори доклад за напредъка.

През юли 2015 г. люксембургското председателство представи пред работната група компромисните си предложения за директивата за управление и регламента за обществените услуги. Те бяха разгледани по време на заседанията на работната група на 9, 16 и 23 юли, както и на 8, 10, 16, 17 и 22 септември.

На 30 септември Корепер разгледа преработените компромисни предложения на председателството. На това заседание бяха решени повечето нерешени въпроси. При все това два въпроса остават нерешени. Председателството взе под внимание бележките на делегациите и предлага преработени текстове, които да бъдат разгледани от министрите.

Промените в приложенията към настоящия доклад спрямо доклада до Корепер са обозначени с получер шрифт и подчертаване и [...].

Всички делегации поддържат резерва за разглеждане по тези промени. Обединеното кралство поддържа и резерва за парламентарно разглеждане.

III. Нерешени въпроси

Председателството взе под внимание бележките, направени по двата текста от няколко държави членки на заседанието на Корепер по отношение на преходните периоди.

Председателството е на мнение, че компромисното му предложение по този въпрос е балансирано, тъй като някои държави членки желаят да разполагат с по-дълги преходни периоди, докато други биха искали да ги съкратят. Във всички случаи този въпрос най-вероятно ще бъде обсъден по време на преговорите с Европейския парламент.

След обсъжданията, проведени на заседанието на Корепер, председателството е на мнение, че министрите трябва да вземат решение по посочените по-долу две точки трябва да бъдат решени, за да се постигне общ подход по тези две досиета.

Директива за управление

Съответствие между директивата за управление и регламента за обществените услуги — член 10, параграф 2

В Корепер една делегация представи предложение за текст с цел да се гарантира правната сигурност по отношение на евентуални противоречиви разпоредби в директивата за управление и регламента за обществените услуги по отношение на принципа на свободен достъп до железопътната инфраструктура. Предложеният текст беше подкрепен от още няколко делегации. Други делегации обаче изразиха сериозно безпокойство, тъй като смятат, че едно такова предложение би довело до неравнопоставеност, като по този начин ще се подкопае балансът между регламента за обществените услуги и директивата за управление.

След тези обсъждания председателството представи няколко компромисни предложения в отговор на опасенията, изразени от изказалите се на заседанието на Корепер делегации. В член 10, параграф 2 от директивата за управление беше направена една промяна, а в съответното съображение бяха включени допълнителни пояснения. Тези промени са отразени в текста в приложение I.

Временна дерогация при извънредни обстоятелства — член 5, параграф 3а

В Корепер една делегация предложи няколко изменения, които да бъдат направени в текста на председателството относно член 5, параграф 3а. Тази разпоредба въвежда временна дерогация, ограничена до седем години, която засяга случаите, в които държавите членки обикновено възлагат поръчки чрез конкурентна тръжна процедура, но желаят да имат възможността да възлагат пряко нови поръчки за обществени услуги, когато са налице извънредни обстоятелства. Тези извънредни обстоятелства са посочени в разпоредбата.

Някои от промените, предложени от тази делегация, са включени в предложения от председателството текст, съдържащ се в приложение II, който беше представен и на заседанието на Корепер.

IV. Заключение

Съветът се приканва да разгледа текстовете, поместени в приложенията към настоящия доклад, да разреши оставащите открити въпроси и да приеме общ подход по двата текста на заседанието си на 8 октомври 2015 г.

Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива № 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура

Член 1

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

-1. Член 2 се изменя, както следва:

а) В параграф 3 първото изречение се заменя със следното:

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

аа) Добавя се нов параграф 3а:

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

местни линии с ненатоварен трафик с дължина по-малка от 100 км, използвани за превоз на товари между основна линия и мястото на произход и направление на товарите по тези линии, при условие че тези линии се управляват от образувания, различни от основния управител на инфраструктура, и или а) се използват само от един оператор за товарни превози, или б) основните функции се осъществяват от орган, който не е под контрола на железопътно предприятие [...]. В случай че има само един оператор за товарни превози, държавите членки могат да изключат тези линии и от прилагането на глава IV, докато друг заявител не поиска капацитет. Настоящата разпоредба може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на пътници. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8.“

аб) Добавя се нов параграф 3б:

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

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

б) Параграф 4 се заменя със следното:

„4. Без да се засяга параграф 3, държавите членки могат да изключат местните и регионалните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на член 8, параграф 3, както и местните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на членове 7, 7а, 7в и глава IV. Държавите членки уведомяват Комисията за своето намерение да изключат такива железопътни инфраструктури. Комисията решава, в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2, дали може да се приеме, че тази железопътна инфраструктура е без никакво стратегическо значение, предвид дължината на съответните железопътни линии, нивото на тяхното използване и обема на трафика, върху който това би могло да се отрази.“;

ба) Вмъква се нов параграф 8а:

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

Освобождаването може да се подновява за периоди, които не надвишават пет години. Не по-късно от 12 месеца преди датата, на която освобождаването престава да бъде валидно, държава членка, която възнамерява да го поднови, уведомява Комисията за това. Комисията проверява дали условията за освобождаването, посочени в алинеята по-горе, продължават да са изпълнени. Ако тези условия не са изпълнени, Комисията приема решение за прекратяване на освобождаването в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“

в) Вмъква се параграф 12:

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

г) Вмъква се параграф 13:

„13. Частните управители на инфраструктура, които са част от публично-частно партньорство, сключено преди [датата на влизане в сила на директивата], и които не получават обществено финансиране, се изключват от прилагането на член 7г, при условие че заемите и финансовите гаранции, отпуснати и получени от управителя на инфраструктурата, не облагодетелстват пряко или непряко конкретни железопътни предприятия.“

1. Член 3 се изменя, както следва:

а) Точка 2 се заменя със следния текст: ¹

- 2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи за експлоатацията, поддръжката и обновяването на железопътна инфраструктура в мрежа, и участващи в нейното развитие, както е определено от държавата членка, в рамките на общата политика за развитие и финансиране на инфраструктурата;
- 2а) „развитие на железопътната инфраструктура“ означава планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на инфраструктурата;
- 2аа) „експлоатация на железопътната инфраструктура“ означава разпределяне на влакови маршрути, управление на трафика и налагане на такси за ползването на инфраструктурата;²
- 2б) „поддръжка на железопътната инфраструктура“ означава дейностите, предназначени да поддържат състоянието и капацитета на съществуващата инфраструктура;

¹ Би могло да се добави съображение, в което да се пояснява, че е възможно експлоатацията на железопътната инфраструктура да се извършва от отделни структури, вертикално интегрирани предприятия или вертикално интегрирани предприятия в комбинация с подизпълнение.

² Би могло да се добави съображение, в което да се пояснява, че експлоатацията на железопътната инфраструктура включва контрол, управление и сигнализация. Ще бъде включено съображение, в което да се пояснява, че в този контекст следва да се гарантира, че инфраструктурата е подходяща за определената ѝ употреба.

- 2в) „обновяване на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по подмяна на съществуващата инфраструктура, които не променят цялостната ѝ ефективност;
- 2г) „модернизиране на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по модификация на инфраструктурата, които подобряват [...] цялостната ѝ ефективност;
- 2д) „основните функции“ при управлението на инфраструктура са вземане на решения за разпределяне на влакови маршрути, включващо както определяне, така и оценка на наличието и разпределяне на отделните влакови маршрути, и вземане на решения относно налагането на такси за ползването на инфраструктурата, включително тяхното определяне и събиране в съответствие с тарифната рамка и рамката за разпределяне на капацитет, установени от държавите членки съгласно членове 29 и 39.“

б) Добавят се следните точки:

„31) „вертикално интегрирано предприятие“ е предприятие, в което по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета:

— управителят на инфраструктура се контролира от предприятие, което в същото време контролира едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, или

— управителят на инфраструктура се контролира от едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, или

— едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, се контролират от управителя на инфраструктура.

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

Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са абсолютно независими едно от друго, но се контролират пряко от държава членка без междинна структура, те не се считат за вертикално интегрирано предприятие за целите на настоящата директива³.

32) „публично-частно партньорство“ означава обвързващо споразумение между публични органи и едно или повече предприятия, различни от основния управител на инфраструктура на държава членка⁴, съгласно което предприятията изцяло или частично изграждат и/или финансират железопътна инфраструктура и/или придобиват правото да упражняват някои от функциите, изброени в точка 2 за предварително определен период от време. Споразумението може да бъде във всяка подходяща правно обвързваща форма, предвидена в националното законодателство.

33) „управителен съвет“ означава [...] **висшият** орган на предприятието, упражняващ изпълнителни и административни функции, който е отговорен и подотчетен за текущото управление на предприятието.

33а) „надзорен съвет“ означава [...] **най-висшият** орган на предприятието, който упражнява надзорни функции, включително контрол върху управителния съвет и вземане на общи стратегически решения по отношение на предприятието.

2. В член 6 параграф 2 се заменя със следния текст:

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

³ За целите на определението понятието „абсолютна независимост“ може да бъде пояснено в съображение. „Междинната структура“ следва да не се тълкува като министерство.

⁴ Фактът, че държавата членка определя кое образувание е основният управител на инфраструктура, може да се поясни в съображение.

3. Член 7 се заменя със следния текст:

„Член 7

Независимост на управителя на инфраструктура

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

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

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

- членове на управителния съвет на управител на инфраструктура и на железопътно предприятие,
- служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, и членове на управителния съвет на железопътно предприятие,
- ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и на железопътно предприятие.

4. При вертикално интегрирани предприятия членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура и служителите, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, не получават никакви финансови облаги от железопътни предприятия, нито премии, непосредствено свързани с финансовите резултати на [...] определени железопътни предприятия. Могат обаче да им се предлагат стимули, свързани с цялостната ефективност на железопътната система.

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

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

4. Вмъкват се следните членове от 7а—7ж:

„Член 7а

Независимост на основните функции

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

2. За прилагането на параграф 1 държавите членки по-специално гарантират, че:

– железопътно предприятие или друго юридическо лице не упражнява решаващо влияние върху управителя на инфраструктура по отношение на основните дейности, без да се засяга ролята на държавите членки във връзка с определянето на тарифната рамка, рамката за разпределянето на капацитет и специалните правила за налагане на такси в съответствие с членове 29 и 39;

– железопътно предприятие не упражнява решаващо влияние върху назначаването и освобождаването на служителите, отговорни за вземането на решения по отношение на основните функции⁵;

– мобилността на служителите, отговорни за основните функции, не поражда конфликт на интереси.

⁵ Може да се включи съображение, в което да се поясни, че са обхванати и процедурите по обжалване.

3. Държавите членки могат да решат, че налагането на такси за инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организация и вземане на решения. В такъв случай държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на член 7, параграф 2 и член 7, параграф 3, трето тире.⁶ Член 7, параграф 3, първо тире и член 7, параграф 4 се прилагат *mutatis mutandis* спрямо ръководителите на подразделения, които отговарят за управлението на инфраструктурата и предоставянето на железопътни услуги.

4. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с основните функции на управителите на инфраструктура, се прилагат за независимия определящ таксите орган и/или разпределящ орган.

Член 7б

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

1. Функциите по управление на трафика и планиране на поддръжката се упражняват по прозрачен и недискриминационен начин.
2. По отношение на управлението на трафика държавите членки гарантират, че железопътните предприятия разполагат с пълен и навременен достъп до необходимата информация при нарушения на трафика, които ги засягат. Когато управителят на инфраструктура предоставя по-широк достъп до процеса на управление на трафика, той го предоставя на засегнатите железопътни предприятия по прозрачен и недискриминационен начин.
3. Що се отнася до дългосрочното планиране на мащабни дейности по поддръжка и/или обновяване на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура се консултира със заявителите и във възможно най-голяма степен отчита изразените опасения.

⁶ Би могло да бъде включено съображение, за да се обясни как съответните разпоредби от тази директива се прилагат *mutatis mutandis* спрямо вертикално интегрирани предприятия, при които управителят на инфраструктура и железопътното предприятие нямат отделна юридическа правосубектност, но са организирани в отделни подразделения в рамките на едно и също предприятие.

Член 7в

Възлагане на дейности на външни изпълнители и споделяне на функциите на управителя на инфраструктура⁷

1. При условие че не възниква конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може:

- а) да възлага функции на различно образувание, при условие че последното не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие, нито е контролирано от железопътно предприятие;
- б) да възлага извършването на дейности по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи [...] на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие.

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

2. Чрез дерогация от разпоредбите на член 7, параграф 1, функциите на управителя на инфраструктура могат да бъдат упражнявани от различни управители на инфраструктура, включително от страни по договори за публично-частни партньорства, при условие че всички те изпълняват изискванията на член 7, параграфи 2—6, членове 7а, 7б и 7г и поемат пълна отговорност за упражняване на съответните функции.

⁷ Може да се добави съображение, в което да се поясни, че в рамките на националното право функциите на управителя на инфраструктура да бъдат възлагани на външни изпълнители чрез законодателен акт.

2а. Когато на даден оператор на електрическото захранване не са възложени основни функции, той се освобождава от спазването на правилата, приложими за управителите на инфраструктура, при условие че се гарантира спазване на съответните разпоредби относно развитието на мрежата, и по-специално член 8.

3. Под надзора на независим компетентен орган, определен от държавите членки, управителят на инфраструктура може да сключи оперативни споразумения с едно или повече железопътни предприятия по недискриминационен начин с оглед на осигуряването на предимства за потребителите като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението.

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

Финансова прозрачност

В допълнение към член 6 се прилагат следните разпоредби:

- а) При спазване на националните процедури, приложими във всяка държава членка, приходите от дейности по управление на инфраструктурата, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми, и за изплащане на дивиденди на [...] собствениците⁹ на дружеството, сред които могат да бъдат всякакви частни акционери¹⁰.
- б) Управителите на инфраструктура не предоставят, пряко или непряко, заеми на железопътни предприятия.
- бб) Железопътните предприятия не предоставят, пряко или непряко, заеми на управители на инфраструктура.
- в) Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се предоставят, отпускат и обслужват единствено по пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образувание.
- вв) Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие, предоставени преди [датата на влизане в сила на настоящата директива], продължават до техния падеж, при условие че са били договорени по пазарни лихвени проценти и че действително са били отпуснати и обслужвани.

⁸ Би могло да се включи съображение, в което да се уточни, че разпоредбата в член 31 не изключва възможността държава членка да предвиди приходите на управителите на инфраструктура от такси за ползване на инфраструктурата да преминават през държавни сметки.

⁹ Би могло да се включи съображение, в което да се уточни, че собствениците на дружеството включват държавата и всякакви частни акционери с изключение на холдинг.

¹⁰ Би могло да се включи съображение, в което да се уточни наличието на възможността управителят на инфраструктура да плаща тези приходи и дивиденди пряко или чрез друго образувание в рамките на същото предприятие.

- г) Всички услуги, предлагани от други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие на управителя на инфраструктура, се извършват въз основа на договори и се плащат или на пазарни цени, или на цени, които отразяват производствените разходи плюс разумен марж на печалба.
- гг) Дълговете на управителя на инфраструктура са ясно разграничени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно. Това не пречи окончателното изплащане на дългове да става чрез предприятието, упоменато в член 3, точка 31, първо тире, или чрез друго образуване в рамките на предприятието.
- гд) Счетоводствата на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се водят по начин, който гарантира изпълнението на настоящите разпоредби и позволява отделно счетоводство и прозрачност на финансовите потоци в рамките на предприятието.
- е) В рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие.

Разпоредбите на настоящия член се прилагат *mutatis mutandis*, когато основни функции се извършват от независим орган по налагането на такси и разпределянето на капацитета в съответствие с член 7а, параграф 3 и държавите членки не прилагат член 7, параграф 2. Упоменаването в член 7г на управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие трябва да се разбира като упоменаване на съответните подразделения на предприятието. Съответствието с изискванията, установени в член 7г, се доказва в отделните счетоводства на съответните подразделения на предприятието.

Член 7д

Механизми за координация

Когато е целесъобразно, държавите членки правят необходимото, за да се гарантира наличието на подходящи механизми за координация между основните управители на инфраструктура и всички заинтересовани железопътни предприятия и заявители, както е посочено в член 8, параграф 3. Представители на потребителите и местните/регионалните власти могат да бъдат поканени да участват. Координацията засяга наред с другото:

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

Член 7е

Европейска мрежа на управителите на инфраструктура¹¹

1. Държавите членки правят необходимото, за да се гарантира, че основните управители на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа и се срещат редовно, за да:

- а) развиват железопътната инфраструктура на Съюза,
 - б) оказват подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство,
 - в) обменят добри практики,
 - г) наблюдават изпълнението, както и
 - д) допринасят за дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15.
2. Комисията членува в мрежата и подкрепя нейната работа.“

¹¹ Би могло да се включи съображение, с което да се поясни, че съществуващите структури ще получат правно основание.

5. Член 10 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. **Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007**, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави членки за извършване на [...] железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните предприятия имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъп до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в точка 2 от приложение II.“¹²

¹² Би могло да се включи съображение, с което да се изясни, че тази разпоредба за гарантиране на свободен достъп до железопътната инфраструктура за предоставянето на вътрешни услуги за превоз на пътници не засяга прерогативите на компетентните органи, когато вземат решение кое предприятие да вземат предвид за пряко възлагане на договори за обществени услуги: „Правото на железопътните предприятия да получават достъп до инфраструктурата не засяга възможността на компетентния орган да предостави изключителни права в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 или да възложи обществена поръчка за услуги пряко в съответствие с условията, установени в член 5 от същия регламент. Наличието на подобен договор за обществени услуги следва да не дава възможност на държава членка да забранява достъпа на други железопътни предприятия до съответната железопътна инфраструктура за предоставянето на услуги за железопътен превоз на пътници, освен ако тези услуги биха застрашили икономическото равновесие на договора за обществени услуги.“

б) добавя се нов параграф 1а:

„1а. Без да се засягат международните задължения на Съюза и държавите членки, държавите членки, които граничат с трета държава, могат да ограничат правото на достъп, предвидено в член 10 за услуги, извършвани от/до тази трета държава по мрежа с междурелсие, различно от основната железопътна мрежа в рамките на ЕС, ако възникват нарушения на конкуренцията в трансграничния железопътен транспорт между държавите членки и тази трета държава. Тези нарушения може да произтичат, наред с другото, от липсата на недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и свързаните с нея услуги в съответната трета държава.

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

Ако в рамките на три месеца нито Комисията, нито държава членка представи възражения, държавата членка може да приеме решението.

Комисията може да приеме мерки, определящи подробно процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на настоящия параграф. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“

13

в) Параграфи 3 и 4 се заличават.

¹³ В съображение може да се поясни, че по усмотрение на държавите членки условията за предоставяне на право на достъп до железопътната инфраструктура с цел извършване на железопътни услуги за превоз на пътници могат да включват условия, с които да се даде възможност за система от железопътни услуги за превоз на пътници в рамките на интегрирана схема на разписанието.

6. Член 11 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

б) първата алинея от параграф 2 се заменя със следното:

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

- а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги;
- б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по настоящия член;
- в) управителя на инфраструктура;
- г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.

в) параграф 3 се заменя със следното:

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

- а) съответния компетентен орган или компетентни органи;
- б) управителя на инфраструктура;
- в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги;
- г) железопътното предприятие, което иска достъп.

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

- г) В параграф 4 се добавя следното второ изречение:

„Комисията приема подобни мерки до [36 месеца от влизането в сила на настоящата директива] във връзка с вътрешните услуги за превоз на пътници.“;

д) Параграф 5 се заменя със следното:

„5. Държавите членки могат също да ограничават правото на достъп до железопътната инфраструктура за целите на предоставянето на вътрешни услуги за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение в рамките на една и съща държава членка, когато изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено съгласно договор за обществена услуга, възложен преди 16 юни 2015 г., и когато операторът на обществената услуга не получава компенсация за предоставянето на тези услуги. Това ограничение може да продължи да се прилага в рамките на по-краткия от двата срока – първоначалния срок на договора или 10 години от датата на влизане в сила на настоящата директива.“¹⁴

7. Въмква се следният член 13а:

„Член 13а

Общи схеми за информация и интегрирана продажба на билети

1. Без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007¹⁵ и Директива 2010/40/ЕС¹⁶, държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася неравнопоставеност между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници.

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

¹⁴ Този въпрос следва да бъде адекватно отразен и в текста на регламента за обществените услуги, с цел, наред с другото, да се осигури известна съгласуваност между сроковете, включени в регламента за обществените услуги и директивата за управлението.

¹⁵ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

¹⁶ ОJ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1.

8. В член 38 параграф 4 се заменя със следното:

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

9. В член 63 параграф 1 се заменя със следното:

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

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

10. В член 56, параграф 1 се вмъкват следните букви з), и) и й):

„з) управлението на трафика;

и) планирането на поддръжката и обновяването;

й) спазването на изискванията по член 2, параграф 13, членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.“

11. Позоваването на „буква ж)“ в член 56, параграфи 2 и 9 се заменя с позоваване на „буква й)“.

12. Член 56, параграф 12 се изменя, както следва:

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

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

Финансовите потоци, посочени в член 7г, буква а), заемите, посочени в член 7г, букви в) и вв), и дълговете, посочени в член 7г, буква гг), подлежат на наблюдение от регулаторния орган.

Когато държава членка е определила регулаторния орган за независим компетентен орган съгласно член 7в, параграф 3, регулаторният орган извършва оценка на споразуменията за сътрудничество, посочени във въпросния член.“

13. Член 32, параграф 4 се изменя, както следва:

„Таксите за инфраструктура за използване на железопътни коридори, уточнени в Решение 2009/561/ЕО на Комисията, могат да се разграничават, за да се насърчи оборудването на влаковете с ETCS, съответстваща на версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията и последващите версии. Това разграничаване не води до каквото и да било общо увеличение на приходите на управителя на инфраструктура.

Държавите членки могат да решат, че това разграничаване на инфраструктурни такси не се прилага за железопътните линии, посочени в Решение 2009/561/ЕО, по които могат да се движат единствено влакове, оборудвани с ETCS.

Държавите членки могат да решат да разширят обхвата на това разграничаване до железопътните линии, които не са посочени в Решение 2009/561/ЕО.“

14. В член 57 се добавя нов параграф 10:

„10. По отношение на решения, които се отнасят до националната инфраструктура на две държави членки, държавите членки могат да изискват осъществяването на координация между съответните регулаторни органи, за да се гарантира съгласуваност на въздействието на решенията.“

Член 2¹⁷

1. Независимо от член 3, параграф 2, държавите членки приемат и публикуват не по-късно от 36 месеца след датата на влизане в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

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

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

Член 3

1. Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Член 1, точки 5—12 се прилагат от 1 януари 2020 г. съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2020 г.

¹⁷ Следното съображение може да бъде включено с цел да се поясни, че държавите членки могат да запазят съществуващите вътрешни правила относно достъпа до пазара съгласно националното право по време на преходния период: „В процеса на отваряне на националните железопътни пазари за конкуренцията посредством предоставянето на достъп до мрежите на всяко железопътно предприятие държавите членки следва да разполагат с достатъчно дълъг преходен период, за да адаптират националното право и организацията си в национален мащаб. Поради това държавите членки следва да могат да запазят съществуващите национални правила относно достъпа до пазара до края на преходния период.“

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози

Член 1

Регламент (ЕО) № 1370/2007 се изменя, както следва¹⁸:

1. След член 2, буква а) се вмъква следната буква:

„аа) „обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт“ означава обществен пътнически превоз с железопътен транспорт, с изключение на пътническият превоз с други видове релсов транспорт, като например метро или трамваен транспорт“.

2. Вмъква се следният член 2а:

„Член 2а

Уточняване на задълженията за извършване на обществени услуги

1. Компетентният орган уточнява задълженията за извършване на обществени услуги в обществения пътнически превоз и обхвата на тяхното прилагане в съответствие с член 2, буква д).

Тези уточнения съответстват на целите на политиката за обществен транспорт.

2. Уточняването на задълженията за извършване на обществени услуги и съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за извършване на обществени услуги позволяват:
 - а) постигане на целите на политиката за обществен транспорт по икономически ефективен начин. Това включва възможността за групиране на разходопокривни услуги с такива, при които няма покриване на разходите.

¹⁸ Би могло да се добави следното съображение: „Настоящият регламент има за специфична цел повишаването на качеството, прозрачността, ефикасността и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт“.

- б) финансова подкрепа в дългосрочен план за предоставянето на обществени услуги за пътнически превоз в съответствие с изискванията, установени в политиката за обществения транспорт.“^{19 20}

3. Член 4 се изменя, както следва:

0а) В параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) определят се ясно задълженията за извършване на обществени услуги, установени в член 2, буква д) и член 2а, които доставчикът на обществени услуги трябва да изпълнява, и съответните географски райони;“

а) Последното изречение в параграф 1, буква б) се заменя със следното:

„При обществени поръчки за услуги, които не са възложени в съответствие с член 5, параграф 1 или 3, тези параметри се определят така, че да не е възможно изплащаната компенсация да надвиши сумата, необходима за покриване на нетния финансов ефект върху извършените разходи и реализираните приходи при изпълнение на задълженията за извършване на обществени услуги, като се отчитат приходите от тази дейност, които остават при оператора, и разумната печалба;“

б) Параграф 6 се заменя със следното:

„б. Когато в съответствие с националното право компетентните органи изискват от операторите на обществени услуги да спазват определени норми за качество и социални норми или да въведат норми за качество или социални критерии, тези норми и критерии се включват в тръжната документация и в поръчките за обществени услуги.“

в[...] Добавя се следният параграф 8:

¹⁹ Би могло да се добави следното съображение: „Задълженията за извършване на обществени услуги следва да бъдат в съответствие с политиката за обществения транспорт. Това обаче не дава право на компетентните органи да получават специфично финансиране“.

²⁰ Би могло да се добави следното съображение: „За да се отчете многообразието на териториалната и политическата организация на държавите членки, обществена поръчка за услуги може да бъде възложена от компетентен орган, който представлява комбинация от публични органи. При такива обстоятелства следва в ясни правила да се определи съответната роля на всеки един от тях в процеса на възлагане на обществена поръчка за услуги.“

„8. Компетентните органи предоставят на всички заинтересовани страни съответната информация за изготвянето на оферта в рамките на конкурентна тръжна процедура, като вземат под внимание законната защита на поверителната търговска информация. Това включва информация относно потребителското търсене, цените, разходите и приходите, свързани с обществения пътнически транспорт — обект на тръжната процедура, и подробности относно спецификациите на инфраструктурата, свързани с експлоатацията на изискваните превозни средства или подвижен състав, за да се позволи изготвянето на адекватни бизнес планове. Управителите на железопътна инфраструктура подпомагат компетентните органи, като им предоставят нужните спецификации на инфраструктурата. При неспазване на изложените по-горе разпоредби се осигурява възможността за преразглеждане на съответните решения, предвидена в член 5, параграф 7.“

4. Член 5 се изменя, както следва:

0а) В параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„Освен ако националното право не забранява това, всеки компетентен местен орган, независимо дали индивидуален орган или група от органи, предоставящи интегрирани обществени услуги за пътнически превоз, може да реши сам да извършва такива услуги или пряко да възложи обществени поръчки за услуги на правно обособено образувание, върху което компетентният местен орган или при наличие на група от органи — поне един компетентен местен орган, упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения.

В случая с обществените услуги в железопътния транспорт групата органи, упомената в предходната алинея, може да се състои само от местни компетентни органи, чийто географски район на компетентност няма национален обхват. Обществените услуги за пътнически превоз или обществените поръчки за услуги, посочени в предходната алинея, могат да обхващат само транспортните нужди на градски агломерации и/или селски райони.“²¹

0аа) В член 5, параграф 3 думите „посочени в параграфи 4, 5 и 6“ се заменят с думите „посочени в параграфи 3а, [...] 4, 4а, 5 и 6“.

²¹ Би могло да се добави съображение, в което да се поясни, че по преценка на държавите членки в националното законодателство може да се определи какво съответства на понятията „градски агломерации“ и „селски райони“: „Предвид разнообразието от административни подразделения, което съществува в държавите членки, когато става въпрос за поръчки за предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт, възложени пряко от група местни компетентни органи съгласно предвиденото в член 5, параграф 2, държавите членки са тези, на чиято преценка се оставя да определят кои местни органи са компетентни по отношение на засегнатите „градски агломерации“ и „селски райони“.“

06) Добавя се следният параграф 3а:

„3а. За обществените поръчки за услуги за железопътния транспорт, възлагани въз основа на конкурентна тръжна процедура, компетентният орган може да реши временно да възлага пряко нови поръчки, когато компетентният орган счита, че прякото възлагане е оправдано поради [...] извънредни обстоятелства [...]. Такива извънредни обстоятелства включват ситуации, при които:

— качеството и броят на офертите се считат за недостатъчни, за да се гарантира добро съотношение между разходи и ползи, или

— компетентният орган и/или други компетентни органи вече провеждат няколко конкурентни тръжни процедури, което би могло да се отрази на броя и качеството на офертите, които е вероятно да бъдат получени, ако поръчката се възлага чрез конкурентна тръжна процедура, или

— се налагат промени в обхвата на една или повече обществени поръчки за услуги, с цел да се оптимизира предоставянето на обществени услуги.

Компетентният орган издава обосновано решение и уведомява Комисията за това без излишно забавяне.

[...] Срокът на поръчките, възлагани в съответствие с настоящия параграф, не може да надвишава [7] години.

Поръчките, възложени в съответствие с настоящия параграф, се публикуват, като се държи сметка за законната защита на поверителната търговска информация и търговските интереси.“²²

²² Би могло да се добави съображение, с което да се уточняват случаите, обхванати от настоящата разпоредба.

0в) Добавя се следният параграф 3б:

„3б. В изпълнение на член 5, параграф 3 компетентните органи могат да решат да приложат следната процедура:

Компетентните органи могат да оповестят намеренията си за възлагане на обществена поръчка за услуги в областта на железопътния транспорт, като публикуват обявление в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Обявлението съдържа подробно описание на услугите, които ще бъдат предмет на обществената поръчка, както и вида и продължителността на поръчката.

Операторите могат да изразят интерес в рамките на период, определен от компетентните органи, който не може да бъде по-кратък от 60 дни от датата на публикуване на обявлението.

Ако след този период:

а) само един оператор е изразил интерес да участва в процедурата за възлагане на обществената поръчка за услуги и

б) е доказал надлежно, че ще може реално да предостави услугата за превоз, спазвайки задълженията, установени в обществената поръчка за услуги, и

в) липсата на конкуренция не е следствие от изкуствено стесняване на параметрите на обществената поръчка, и

г) когато няма разумна алтернатива,

компетентните органи могат да започнат преговори с този оператор, за да възложат поръчката без по-нататъшно публикуване на информация за открита тръжна процедура.“

а) Параграф 4 се заменя със следното:

„4. Освен ако националното право не забранява това, компетентният орган може да реши да възложи пряко обществени поръчки за услуги:

а) когато средната им годишна стойност възлиза на: по-малко от 1 000 000 EUR или по-малко от 7 500 000 EUR в случая с обществени поръчки за услуги, включващи обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт, или

б) когато се отнасят до предоставянето на годишна основа на по-малко от 300 000 километра обществени услуги за пътнически превоз или по-малко от 500 000 километра в случай на обществени поръчки за услуги, включващи обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт.²³

Когато обществена поръчка за услуги се възлага пряко на малко или средно предприятие, работещо с не повече от 23 пътни превозни средства, тези прагове могат да се увеличат или до средна годишна стойност, оценявана на по-малко от 2 000 000 EUR, или до предоставяне на обществени услуги за пътнически превоз, възлизащи на по-малко от 600 000 километра годишно.“

²³

Би могло да се включи съображение, с което да се уточни, че по-високият праг се прилага за обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт или за обществени услуги за пътнически превоз, при които железопътният транспорт представлява повече от 50% от стойността на въпросните услуги.

aa) Добавя се следният параграф 4a:

„4a. Освен ако националното право не забранява това, компетентният орган може да реши да възложи пряко обществена поръчка за услуги в областта на железопътния обществен транспорт:

a) i) когато счита, че прякото възлагане е оправдано поради съответните структурни и географски характеристики на въпросния пазар и мрежа, по-конкретно техния размер, характеристики на търсенето, сложност на мрежата, **нейната техническа и географска изолираност** и услугите, включени в поръчката, и

(ii) когато такава поръчка би довела до подобряване на качеството на услугите и/или ефективността на разходите в сравнение с предишната обществена поръчка за услуги.

Въз основа на това компетентният орган издава обосновано решение и уведомява Комисията за това без излишно забавяне.

За държави членки, в които при влизане в сила на настоящия регламент максималният годишен обем е по-малко от 23 милиона влак-километра и които разполагат само с един компетентен орган на национално равнище и с една обществена поръчка за услуги, която обхваща цялата мрежа, се счита, че изпълняват условията на точка i). Когато тези държави членки решат да възложат пряко обществена поръчка за услуги, те уведомяват Комисията за това. Обединеното кралство може да реши да приложи тази подточка спрямо Северна Ирландия.

Когато компетентният орган реши да възложи пряко обществена поръчка за услуги, той определя измерими, прозрачни и проверими изисквания по отношение на изпълнението. Тези изисквания се включват в поръчката.

Изискванията по отношение на изпълнението обхващат по-специално точността на услугите, честотата на експлоатация на влаковете, качеството на подвижния състав и капацитета за превоз на пътници.

В поръчката се посочват специфични показатели по отношение на изпълнението, които дават възможност за периодично оценяване от страна на компетентния орган и определят ефективни и възпиращи мерки, които да бъдат налагани при неспазване от железопътното предприятие на изискванията по отношение на изпълнението.

Компетентният орган периодично оценява и оповестява дали железопътното предприятие е постигнало целта си да изпълни свързаните с изпълнението изисквания, както е посочено в поръчката. Той предприема подходящи и своевременни мерки, включително ефективни и възпиращи договорни санкции, в случай че необходимото подобряване на качеството и/или ефективността на разходите не е постигнато. Компетентният орган може по всяко време, изцяло или частично, да суспендира или прекрати поръчката, възложена по силата на настоящата разпоредба, ако операторът не изпълнява изискванията, свързани с изпълнението.

б) когато засяга само услуги за железопътен пътнически превоз от оператор, управляващ едновременно цялата железопътна инфраструктура, по която се предоставят услугите, или по-голямата част от нея и която е изключена от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г, 8 и 13 и глава IV от Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство в съответствие с член 2, параграф 3, буква а) или б) от Директива 2012/34/ЕС.

Чрез дерогация от член 4, параграф 3 продължителността на пряко възложени поръчки съгласно настоящия параграф не надвишава 10 години, освен когато са приложими разпоредбите на член 4, параграф 4.

Поръчките, възложени в съответствие с настоящия параграф, се публикуват, като се държи сметка за законната защита на поверителната търговска информация и търговските интереси.“

аб) Параграф 5 се заменя със следното:

„5. В случай на прекъсване на услугите или на непосредствен риск от такова прекъсване компетентният орган може да предприеме [...] спешни мерки. Тези спешни мерки са във вид на пряко възлагане или формално съгласие за удължаване на обществена поръчка за услуги или във вид на изискване за изпълнение на някои задължения за предоставяне на обществени услуги. Операторът на обществени услуги има право да обжалва решението за налагане на задълженията за извършване на някои обществени услуги. Възлагането или удължаването на обществена поръчка за услуги чрез спешна мярка или налагането на такава поръчка не надвишава две години.“

б) Добавя се следният параграф 6а:

„6а. Компетентните органи могат да решат, с цел засилване на конкуренцията между железопътните предприятия, поръчките за обществен пътнически железопътен транспорт, обхващащи части от една и съща мрежа или съвкупност от маршрути, да се възлагат на различни железопътни предприятия. За тази цел компетентните органи могат да решат преди началото на тръжната процедура да ограничат броя на поръчките, които ще бъдат възложени на едно и също железопътно предприятие.“

5. Вмъква се следният член **5a[...]**:

„Член **5a[...]**

Железопътен подвижен състав

С оглед да се гарантира конкурентна процедура по възлагане, компетентните органи правят оценка на необходимостта от мерки, които да осигурят ефективен и недискриминационен достъп до подходящ подвижен състав.“²⁴

²⁴ Би могло да се включи съображение, за да се поясни, че въпросната разпоредба цели да гарантира реална конкуренция в хода на тръжната процедура.

6. В член 6 параграф 1 се заменя със следното:
- „1. Всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, се подчинява на разпоредбите на член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации от какъвто и да е характер във връзка с обществена поръчка за услуги, която не е възложена съгласно член 5, параграф 1 или 3, или във връзка с общо правило, също се подчиняват на разпоредбите в приложението.“
7. Член 7 се изменя, както следва:
- а) Параграф 1 се заменя със следното:
- „1. Всеки компетентен орган оповестява веднъж годишно подробен доклад относно задълженията за извършване на обществените услуги, за които отговаря, началната дата и продължителността на обществените поръчки за услуги, избраните оператори на обществени услуги и компенсационните плащания и изключителните права, предоставени на тези оператори чрез възстановяване на разходите. Докладът прави разграничение между автобусен и железопътен транспорт, позволява да бъдат контролирани и оценени работата, качеството и финансирането на мрежата за обществен транспорт и при необходимост съдържа информация за естеството и обема на всички предоставени изключителни права. Държавите членки улесняват централния достъп до тези доклади, например посредством публикуването им на обща интернет страница.“
- б) В параграф 2 се добавя следната буква:
- „г) предвидената начална дата и продължителност на обществената поръчка за услуги.“

8. Член 8 се изменя, както следва:

а) В параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„2. Без да се засяга параграф 3,

- i) член 5 се прилага за възлагането на обществени поръчки за услуги за автомобилен превоз на пътници и релсов превоз на пътници, различен от метро или трамваен транспорт, считано от 3 декември 2019 г.
- ii) Член 5, с изключение на параграф 4а, се прилага за услугите за железопътен превоз на пътници, считано от 3 декември 2019 г.
- iii) Член 5, параграф 4а започва да се прилага за услугите за железопътен превоз на пътници 10 години след влизането в сила на настоящия регламент.
- iv) Член 5, параграф 6 и член 7, параграф 3 спират да се прилагат 10 години след влизането в сила на настоящия регламент.

Обществените поръчки за услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт, които са възложени пряко в съответствие с член 5, параграф 6, могат да продължат до изтичането на срока им.“

б) Вмъква се следният параграф 2а:

„2а. Обществените поръчки за услуги за железопътен превоз на пътници, които са пряко възложени въз основа на процедура, различна от справедлива конкурентна процедура, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент до 3 декември 2019 г., могат да продължат до изтичането на срока им. Чрез дерогация от член 4, параграф 3 продължителността на такива поръчки не надхвърля десет години, освен когато са приложими разпоредбите на член 4, параграф 4.“

в) В параграф 3 буква г) се заменя със следното:

„г) след 26 юли 2000 г. и преди [влизането в сила на настоящия регламент] въз основа на процедура, различна от справедлива конкурентна тръжна процедура.“

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
