**ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО С ПРАВОТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **НАИМЕНОВАНИЕ И ИНДЕНТИФИКАЦИОНЕН НОМЕР НА СЪОТВЕТНАТА ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ** | **НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА НА БЪЛГАРСКИЯ АКТ/ДЕЙСТВАЩИТЕ АКТОВЕ, С КОИТО СЕ ВЪВЕЖДАТ ИЗИСКВАНИЯТА** | **СТЕПЕН НА СЪОТВЕТСТВИЕ** |
| **ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/2370 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 14 декември 2016 година за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура****CELEX номер: 32016L2370** | **ЗАКОН за железопътния транспорт (ЗЖТ)****ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ (Обн., ДВ, бр. 20 от 08.03.2019г.)** **(ЗИД на ЗЖТ)****НАРЕДБА № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на** **железопътната инфраструктура** **(НАРЕДБА № 41)****НАРЕДБА за изменение идопълнение на Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (Обн., ДВ, бр. 45 от 07.06.2019 г.)****(НИД на Наредба № 41)****УСТРОЙСТВЕН ПРАВИЛНИК на Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“** **(УП на ИАЖА)****ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 133 на МС от 31.05.2019 г. за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, приет с Постановление № 167 на Министерския съвет от 2001 г. (Обн., ДВ, бр. 44 от 4.06.2019 г.)****(ПМС № 133 от 31.05.2019 г.)****НАРЕДБА № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт****(Наредба № 58)****ТЪРГОВСКИ ЗАКОН** | **Пълно****Частично** конкретизация   на българския акт, с който ще се въведе съответното  изискване, включително  дата/срок;коментар на причините за невъвеждане или частичновъвеждане на разпоредбите;**Не подлежи на въвеждане**Коментар;**Република България не се възползва от предложената опция;**Коментар. |
| *Член 1***Директива 2012/34/ЕС се изменя, както следва:**1. Член 2 *(„Изключения от приложното поле“)* се изменя, както следва:

а) в параграф 3 уводната фраза се заменя със следното:„3. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г, 8 и 13 и на глава IV следните:“ |  | **Република България не се възползва от предложената опция** в Член 2, параграф 3, букви а), б) и в) от Директива 2012/34/ЕС**Коментар:** *Железопътната мрежа в Република България е единна и не обхваща отедлни мрежи, посочени в Член 2, параграф 3, букви а), б) и в) от Директива 2012/34/ЕС, поради което изброените изключения не са приложими и не са предмет на ЗЖТ.* |
| a) местни и регионални отделни мрежи за услуги за превоз на пътници по железопътна инфраструктура;б) мрежи, предназначени само за градски или крайградски железопътни услуги за превоз на пътници;в) регионални мрежи, които се използват само за извършването на регионални услуги за превоз на товари от железопътно предприятие, което е извън приложното поле по параграф 1, до момента, в който друг заявител поиска капацитет по тази мрежа; |
| г) железопътна инфраструктура, която е частна собственост и която съществува само за да се използва от собственика на инфраструктурата за неговите собствени товарни превози. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 2.** Не са предмет на този закон дейностите на:3. вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението. | **Пълно**  |
| б) вмъкват се следните параграфи: |  |  |
| 3а. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8 следните:местни линии с ненатоварен трафик с дължина под 100 км, използвани за превоз на товари между основна линия и местата на произход и местоназначение на товарите по тези линии, при условие че тези линии се управляват от образувания, различни от основния управител на инфраструктура, и че или а) тези линии се използват само от един оператор на товарни превози, или б) основните функции във връзка с тези линии се осъществяват от орган, който не е под контрола на железопътно предприятие. Когато има само един оператор за товарни превози, държавите членки могат да изключат тези линии и от прилагането на глава IV, докато друг заявител не поиска капацитет. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на пътници. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в, 7г и 8. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 2.** Не са предмет на този закон дейностите на:3. вътрешния железопътен транспорт на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната и други ведомства, дружества или предприятия, с изключение на дейностите, свързани с изискванията по техническата експлоатация и безопасността на движението.**НАРЕДБА № 58****ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА****§ 1.** По смисъла на тази наредба:*7. (Изм. - ДВ, бр. 43 от 2009 г., в сила от 10.09.2009 г.) „Индустриален клон“* са вътрешни железопътни линии на физически или юридически лица, **както и връзката между** железопътната инфраструктура за общо ползване и железопътните линии от вътрешния железопътен транспорт. | **Пълно**  |
| 3б. Държавите членки могат да изключат от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г следните:регионални мрежи с ненатоварен трафик, управлявани от образувание, различно от основния управител на инфраструктура, и използвани за извършването на регионални услуги за превоз на пътници, предоставяни от едно железопътно предприятие, различно от традиционното железопътно предприятие на държавата членка, докато не се поиска капацитет за пътнически услуги по тази мрежа, при условие че предприятието е независимо от което и да е железопътно предприятие, предоставящо услуги за превоз на товари. Настоящият параграф може да се прилага също и когато линията се използва в ограничена степен и за превоз на товари. Държавите членки уведомяват Комисията за намерението си да изключат такива линии от прилагането на членове 7, 7а, 7б, 7в и 7г.“; |  | **Република България не се възползва от предложената опция** **Коментар:** *Железопътната мрежа в Република България е единна и не обхваща регионални мрежи, посочени в Член 2, параграф 3б, от Директива 2012/34/ЕС, поради което изключението не е приложимо и не е предмет на ЗЖТ.* |
| в) параграф 4 се заменя със следното: |  | **Република България не се възползва от предложената опция** **Коментар:** *Железопътната мрежа в Република България е единна и в нея не се определят инфраструктури, посочени в Член 2, параграф 4, от Директива 2012/34/ЕС, поради което изключението не е приложимо и не е предмет на ЗЖТ.* |
| „4. Без да се засяга параграф 3, държавите членки могат да изключат местните и регионалните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на член 8, параграф 3, както и местните железопътни инфраструктури, които нямат стратегическо значение за функционирането на железопътния пазар, от прилагането на членове 7, 7а, 7в и глава IV. Държавите членки уведомяват Комисията за своето намерение да изключат такива железопътни инфраструктури. Решението относно това дали подобна железопътна инфраструктура може да се счита за такава без стратегическо значение, се приема от Комисията с актове за изпълнение. При това Комисията отчита дължината на съответните железопътни линии, нивото на тяхното използване и обема на трафика, върху който това би могло да се отрази. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“; |
| г) вмъква се следният параграф: |  | **Не подлежи на въвеждане****Коментар:** *Не е приложимо. В Република България няма железопътни линии, посочени в Член 2, параграф 8а от Директива 2012/34/ЕС – България не граничи по суша с трети държави, в които междурелсието е различно от това на основната вътрешна мрежа и в които не се прилага законодателството на Съюза в областта на железопътния транспорт.* |
|  „8а. За период от 10 години след 24 декември 2016 г. държавите членки могат да изключат от прилагането на глави II и IV от настоящата директива, с изключение на членове 10, 13 и 56, изолираните железопътни линии с дължина под 500 км с междурелсие, различно от това на основната вътрешна мрежа, свързани с железопътни линии на трета държава, в която не се прилага законодателството на Съюза в областта на железопътния транспорт, и управлявани от управител на инфраструктура, различен от този на основната вътрешна мрежа. Железопътните предприятия, които извършват дейност изключително по такива линии, могат да бъдат освободени от прилагането на глава II.Такива освобождавания може да се подновяват за срокове, които не надвишават 5 години. Не по-късно от 12 месеца преди датата, на която изтича срокът на освобождаването, държава членка, която възнамерява да го поднови, уведомява Комисията за това. Комисията проверява дали условията за освобождаването, посочени в първа алинея, продължават да са изпълнени. Ако това не е така, Комисията приема с актове за изпълнение решението си за прекратяване на освобождаването. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 62, параграф 2.“; |
| д) добавят се следните параграфи: |  |  |
|  „12. Когато е налице публично-частно партньорство, сключено преди 16 юни 2015 г., и частноправният субект, който е страна в това партньорство, е също железопътно предприятие, отговорно за предоставянето на железопътни услуги за превоз на пътници по инфраструктурата, държавите членки могат да продължат да освобождават този частноправен субект от прилагането на членове 7, 7а и 7г и да ограничат правото на вземане и оставяне на пътници за услугите, предоставяни от железопътни предприятия по същата инфраструктура като услугите за превоз на пътници, предоставяни от частноправния субект в рамките на публично-частното партньорство. | **Коментар:** *Посоченият в Член 2, параграф 12 от Директива 2012/34/ЕС случай не е налици в Република България* |
| 13. Частните управители на инфраструктура, които са страна в публично-частно партньорство, сключено преди 24 декември 2016 г., и които не получават обществено финансиране, се изключват от прилагането на член 7г, при условие че заемите и финансовите гаранции, отпуснати и получени от управителя на инфраструктурата, не облагодетелстват пряко или непряко конкретни железопътни предприятия.“ | **Коментар:** *Преди 24 декемвриии 2016 г. в Република България няма регистррирани частни управителли на инфраструктура (концесионери по смисъла на Закона за железопътния транспоррт).* |
| 2) Член 3 *(„Определения“*) се изменя, както следва:а) точка 2 се заменя със следното: | **ЗАКОН за железопътния транспорт**В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:2. *„Управител на железопътна инфраструктура“* е всяко държавно предприятие или дружество по Търговския закон, отговарящо за експлоатацията, поддържането и обновяването на железопътната инфраструктура в мрежа, както и отговарящо за участието в нейното развитие, съгласно разпоредбите на този закон, в рамките на общата политика на Република България за развитие и финансиране на инфраструктурата. | **Пълно** |
| „2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи за експлоатацията, поддръжката и обновяването на железопътна инфраструктура в мрежа, както и отговарящи за участието в нейното развитие, съгласно правила, установени от държавата членка, в рамките на общата политика за развитие и финансиране на инфраструктурата;“ |
| б) вмъкват се следните точки: | **ЗАКОН за железопътния транспорт** |  |
| „2а) „развитие на железопътната инфраструктура“ означава планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на инфраструктурата; | В § 1 от Допълнителните разпоредби:7а. „*Развитие на железопътната инфраструктура“* е планиране на мрежата, финансово и инвестиционно планиране, както и изграждане и модернизиране на железопътната инфраструктура. | **Пълно** |
| 2б) „експлоатация на железопътната инфраструктура“ означава разпределяне на влакови маршрути, управление на трафика и налагане на такси за ползването на инфраструктурата; | В § 1 от Допълнителните разпоредби:7. *„Експлоатация на железопътната инфраструктура“* е разпределяне на влакови маршрути, управление на движението и събиране на таксите за ползване на инфраструктурата (инфраструктурните такси). | **Пълно** |
| 2в) „поддръжка на железопътната инфраструктура“ означава дейностите, предназначени да поддържат състоянието и възможностите на съществуващата инфраструктура; | В § 1 от Допълнителните разпоредби:6. *„Поддържане на железопътната инфраструктура“* са дейностите, предназначени да поддържат състоянието и възможностите на съществуващата инфраструктура. | **Пълно** |
| 2г) „обновяване на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по подмяна на съществуващата инфраструктура, които не променят цялостната ѝ ефективност; | В § 1 от Допълнителните разпоредби:7б. *„Обновяване на железопътната инфраструктура“* са дейности по основна подмяна на съществуващата железопътна инфраструктура, които не променят цялостните й експлоатационни възможности. | **Пълно** |
| 2д) „модернизиране на железопътната инфраструктура“ означава мащабни дейности по модификация на инфраструктурата, които подобряват цялостната ѝ ефективност; | В § 1 от Допълнителните разпоредби:7в. *„Модернизация на железопътната инфраструктура“* са дейности по основни изменения на железопътната инфраструктура, които подобряват цялостните й експлоатационни възможности. | **Пълно** |
| 2е) „основни функции“ при управлението на инфраструктура означава вземане на решения относно разпределяне на влаковите маршрути, включващо както определяне, така и оценка на наличието и разпределяне на отделните влакови маршрути, и вземане на решения относно налагането на такси за ползването на инфраструктурата, включително тяхното определяне и събиране в съответствие с тарифната рамка и рамката за разпределяне на капацитет, установени от държавите членки съгласно членове 29 и 39;“ | В § 1 от Допълнителните разпоредби:7г. *„Основни функции“* на управлението на железопътната инфраструктура са вземането на решения относно разпределяне на влаковите маршрути, включващо както определяне и оценка на наличието и разпределяне на отделните влакови маршрути, така и вземане на решения относно таксуването за ползването на железопътната инфраструктура, включително определяне и събиране на инфраструктурните такси в съответствие с тарифната рамка и рамката за разпределяне на капацитет. | **Пълно** |
| в) добавят се следните точки: |  |  |
| „31) „вертикално интегрирано предприятие“ е предприятие, в което по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета (\*1):а) управителят на инфраструктура се контролира от предприятие, което в същото време контролира едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура;б) управителят на инфраструктура се контролира от едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура; илив) едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, се контролират от управителя на инфраструктура.Това означава също предприятие, съставено от обособени подразделения, включващо управител на инфраструктура и едно или няколко подразделения, предоставящи транспортни услуги, които нямат собствена правосубектност.Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са изцяло независими едно от друго, но се контролират пряко от държава членка без междинна структура, те не се считат за вертикално интегрирано предприятие за целите на настоящата директива; | **Република България не се възползва от предложената опция****Коментар:** *Съгласно чл. 10, ал. 5 (предишна ал. 3) от ЗЖТ Управителят на инфраструктурата (УИ) (НКЖИ) не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз. Съгласно чл. 25, ал. 5 (предишна ал. 3) от ЗЖТ това ограничение се прилага и за УИ, който е концесионер.* |
| [(\*1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntc*1-L_2016352BG.01000101-E0011)*Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (Регламент за сливанията на ЕО) (*[*ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=OJ:L:2004:024:TOC)*).“"* |
| 32) „публично-частно партньорство“ означава правно обвързващо споразумение между публични органи и едно или повече предприятия, различни от основния управител на инфраструктура на държава членка, съгласно което предприятията изцяло или частично изграждат и/или финансират железопътна инфраструктура и/или придобиват правото да упражняват някоя от функциите, изброени в точка 2, за предварително определен срок. Споразумението може да бъде във всяка подходяща правно обвързваща форма, предвидена в националното законодателство; |  | **Комента**р: *Съгласно ЗЖТ не се прилага вариант, при който функциите на УИ да се прехвърлят чрез споразумение за „публично-частно партньорства“ на предприятие, различно от основния УИ (НКЖИ).*  |
| 33) „управителен съвет“ означава висшия орган на предприятието, упражняващ изпълнителни и административни функции, който отговаря за текущото управление на предприятието; | **Търговски закон****Раздел IX****Органи на акционерното дружество** **Видове органи** **Чл. 219.** (1) (Предишен текст на чл. 219 - ДВ, бр. 84 от 2000 г.) Органи на акционерното дружество са:1. общо събрание на акционерите;2. съвет на директорите (едностепенна система)или надзорен съвет **и управителен съвет (двустепенна система).****(2)** (Нова - ДВ, бр. 84 от 2000 г.) В еднолично акционерно дружество едноличният собственик на капитала решава въпросите от компетентността на общото събрание.**Подраздел IIIДвустепенна система****Управителен съвет****Чл. 241.** (1) Акционерното дружество се управлява и представлява от управителен съвет, който извършва своята дейност под контрола на надзорен съвет.(2) Членовете на управителния съвет се избират от надзорния съвет, който определя тяхното възнаграждение и може да ги заменя по всяко време.(3) Едно лице не може да бъде едновременно член на управителния и на надзорния съвет на дружеството.(4) (Изм. - ДВ, бр. 58 от 2003 г.) Броят на членовете на управителния съвет е от 3 до 9 души и се определя в устава.(5) Правилникът за работа на управителния съвет се одобрява от надзорния съвет.(6) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2003 г.) Отношенията между дружеството и член на управителния съвет се уреждат с договор за възлагане на управлението. Договорът се сключва в писмена форма от името на дружеството чрез председателя на надзорния съвет или чрез упълномощен от него член.**ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 9.** (1) Образува се Национална компания "Железопътна инфраструктура" със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. (2) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е юридическо лице със седалище София.(3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е основен управител на железопътната инфраструктура. | **Коментар**: *Съгласно чл. 48 от ЗЖТ железопътното предприятие (Член 3, парагрраф 1) от Директива 2012/34/ЕС) е търговц.* *Органите на железопътното предприятие (търговец) и техните функции са предмет на Търговския закон.* *Относно Управителя на инфраструктурата, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) – в съответствие със статута на НКЖИ, образувана със ЗЖТ като държавно предприятие, което не е търговско дружество съгласно чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, функциите на УС на НКЖИ са определени със ЗЖТ – чл. 15.*  |
| 34) „надзорен съвет“ означава най-висшия орган на предприятието, който упражнява надзорни функции, включително контрол върху управителния съвет и вземане на общи стратегически решения по отношение на предприятието; | **Търговски закон****Раздел IX****Органи на акционерното дружество** **Видове органи** **Чл. 219.** (1) (Предишен текст на чл. 219 - ДВ, бр. 84 от 2000 г.) Органи на акционерното дружество са:1. общо събрание на акционерите;2. съвет на директорите (едностепенна система) **или надзорен съвет** и управителен съвет (двустепенна система)**.****(2)** (Нова - ДВ, бр. 84 от 2000 г.) В еднолично акционерно дружество едноличният собственик на капитала решава въпросите от компетентността на общото събрание.**Подраздел IIIДвустепенна система****Надзорен съвет** **Чл. 242.** (1) Надзорният съвет не може да участвува в управлението на дружеството. Той представлява дружеството само в отношенията с управителния съвет.(2) (Изм. - ДВ, бр. 84 от 2000 г.) Членовете на надзорния съвет се избират от общото събрание. Техният брой може да бъде от три до седем лица.(3) Надзорният съвет приема правила за работата си и избира председател и заместник-председател от своите членове.(4) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2003 г.) Надзорният съвет се събира на редовни заседания най-малко веднъж на три месеца.(5) (Предишна ал. 4 - ДВ, бр. 58 от 2003 г.) Председателят свиква заседанията на надзорния съвет по свой почин, както и по искане на членовете на съвета или на членове на управителния съвет.(6) (Нова - ДВ, бр. 58 от 2003 г.) Отношенията между дружеството и член на надзорния съвет се уреждат с договор. Договорът се сключва от името на дружеството чрез лице, оправомощено от общото събрание на акционерите, или от едноличния собственик.**ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 9.** (1) Образува се Национална компания "Железопътна инфраструктура" със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. (2) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е юридическо лице със седалище София.(3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е основен управител на железопътната инфраструктура. | **Коментар:** *Съгласно чл. 48 от ЗЖТ железопътното предприятие (Член 3, парагрраф 1) от Директива 2012/34/ЕС) е търговц.* *Органите на железопътното предприятие (търговец) и техните функции са предмет на Търговския закон.* *.* *Относно Управителя на инфраструктурата, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) – в съответствие със статута на НКЖИ, образувана със ЗЖТ като държавно предприятие, което не е търговско дружество съгласно чл. 62, ал. 3 от Търговския закон, органите на управление на НКЖИ са определени със ЗЖТ – чл. 11 и не включват „надзорен съвет“.*  |
| 35) „директен билет“ означава билет или билети, представляващ(и) договор за транспорт за последователни железопътни услуги, предоставян(и) от едно или няколко железопътни предприятия; | **ЗАКОН за железопътния транспорт**В чл. 67, ал. 1 се създава изречение второ: „При предоставяне на последователни железопътни услуги за превоз от един или няколко железопътни превозвача се издава директен билет.“В § 1 от Допълнителните разпоредби:49а. *„Директен билет“* е билет или билети, представляващ/представляващи договор за превоз за последователни железопътни услуги, предоставяни от един или няколко железопътни превозвачи. | **Пълно**  |
| 36) „високоскоростни услуги за превоз на пътници“ означава железопътни услуги за превоз на пътници, осъществявани без междинни спирки между две места, с разстояние между тях от най-малко 200 km, по специално изградени високоскоростни железопътни линии, оборудвани за скорости, които обикновено са равни или превишават 250 km/h, и по които се поддържат такива средни скорости. |  | **Коментар:** *Не е приложимо, т. к. в Република България няма изградени високоскоростни железопътни лини за скорости равни или превишаващи 250 km/h.* |
| 3) В член 6 *(„Разделно водене на счетоводство“)* параграф 2 се заменя със следното: |  | **Не подлежи на въвеждане****Коментар**: *В Република България не се прилага член 7а, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС.* |
| „2.   За целите на настоящия член държавите членки, които прилагат член 7а, параграф 3, изискват от предприятията да бъдат организирани в обособени подразделения, които нямат собствена правосубектност в рамките на отделното предприятие.“ |
| 4) Член 7 *(„Независимост на управителя на инфраструктура“)* се заменя със следния текст: |  |  |
| 1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура отговаря за експлоатацията, поддръжката и обновяването на мрежата и изпълнява възложените му функции, свързани с развитието на железопътната инфраструктура на тази мрежа, в съответствие с националното право. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 3.** (1) Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ") или от търговци, на които е възложена концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите. (3) Железопътната инфраструктура се стопанисва и управлява съобразно предназначението й за нуждите, за които е предоставена.**Чл. 9.** (3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е основен управител на железопътната инфраструктура.**Чл. 10.** (1) Предметът на дейност на НК "ЖИ" е:2. извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура; | **Пълно**  |
| Държавите членки гарантират, че никое друго юридическо лице във вертикално интегрираното предприятие не упражнява решаващо влияние върху решенията, вземани от управителя на инфраструктура във връзка с основните дейности. |  | **Коментар:**  *Определението за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България.* *Съгласно чл. 10, ал. 5 (предишна ал. 3) от ЗЖТ, УИ (НКЖИ) не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз. Съгласно чл. 25, ал. 5 (предишна ал. 3) от ЗЖТ това ограничение се прилага и за УИ, който е концесионер.* |
| Държавите членки гарантират, че членовете на надзорния съвет и на управителния съвет на управителя на инфраструктура и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 13.** (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност.(4) Не може да бъде член на управителния съвет лице, което е осъждано за престъпление от общ характер или е съпруг или роднина по права или по съребрена линия до четвърта степен и по сватовство до трета степен включително с друг член на органите на управление на НК "ЖИ".**Чл. 17.** (3) Договорът за управление с член на управителния съвет се прекратява преди изтичане на срока на действието му:1. когато лицето не отговаря на изискванията на чл. 13, ал. 3 и 4;

**Чл. 19.** (1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията назначава генералния директор за срок до 5 години, който по право е член на управителния съвет.**Чл. 20.** (1) Генералният директор:2. сключва договори за извършване на предоставяните от и за компанията услуги;3. назначава и уволнява работниците и служителите в НК "ЖИ";4. представлява компанията пред съдилищата, пред държавните органи и пред трети лица в страната и в чужбина;(2) Генералният директор може да делегира някои от правомощията си по ал. 1, т. 2 - 4 на други длъжностни лица от компанията по решение на управителния съвет.**ЗАКОН за железопътния транспорт**(3) За лицата по ал. 2 се прилагат съответно изискванията по чл. 13, ал. 3 и 4.**Правилник за допълнение на Правилника за устройството и дейността на държавно предприятие „Национална компания "Железопътна инфраструктура“**„Чл. …. Членовете на управителния съвет и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение и са отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции на НК „ЖИ“, работят безпристрастно и тяхната безпристрастност не е повлияна от никакви конфликти на интереси“. | **Пълно****Пълно** |
| 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. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 9.** (1) Образува се Национална компания "Железопътна инфраструктура" със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. (2) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е юридическо лице със седалище София.(3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е основен управител на железопътната инфраструктура.**Чл. 10.** (5) (Предишна ал. 3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз.**Чл. 25.** (5) (Предишна ал. 3) Когато управител на инфраструктурата е концесионер, за него се прилагат ограниченията по чл. 10, ал. 4, 5 и 6, които действат за НК "ЖИ". | **Пълно** **Коментар относно „вертикално интегрирано предприятие“:***Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България.* |
| 3. Държавите членки гарантират, че едни и същи физически лица не могат да бъдат едновременно избрани или назначени за:а) членове на управителния съвет на управител на инфраструктура и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;б) служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, и членове на управителния съвет на железопътно предприятие;в) ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и членове на надзорния съвет на железопътно предприятие;г) членове на надзорния съвет на предприятие, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, и членове на управителния съвет на този управител на инфраструктура. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 13.** (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност.**Чл. 17.** (3) Договорът за управление с член на управителния съвет се прекратява преди изтичане на срока на действието му:1. когато лицето не отговаря на изискванията на чл. 13, ал. 3 и 4;

**Правилник за допълнение на Правилника за устройството и дейността на държавно предприятие „Национална компания "Железопътна инфраструктура“**§ 1. В чл. 14 се правят следните изменения и допълнения:1. Досегашният текст става ал. 1.2. Създават се ал. 2 и 3:„(2) Членовете на управителния съвет и ръководителите, които са на тяхно пряко подчинение и са отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции на НК „ЖИ“, не могат да извършват конкурентна дейност и да бъдат в договорни отношения с железопътни предприятия, дружества или сдружения.  (3) Лицата по ал. 2 не могат да заемат едновременно следните длъжности: 1. членове на управителния съвет на управител на инфраструктура и членове на управителния съвет на железопътно предприятие; 2. служители, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции и членове на управителния съвет на железопътно предприятие; 3. ако има надзорен съвет — членове на надзорния съвет на управител на инфраструктура и членове на надзорния съвет на железопътно предприятие; 4. членове на надзорния съвет на предприятие, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, и членове на управителния съвет на този управител на инфраструктура“.§ 2. След чл. 61 се създава § 1 „Допълнителна разпоредба“:„Допълнителна разпоредба§ 1. (1) По смисъла на този правилник „вертикално интегрирано предприятие“ е предприятие, в което по смисъла на Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета:1. 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;2. управителят на инфраструктура се контролира от едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура;3. едно или няколко железопътни предприятия, предоставящи железопътни услуги в мрежата на управителя на инфраструктура, се контролират от управителя на инфраструктура.(2) Вертикално интегрирано предприятие е и предприятие, съставено от обособени подразделения, включващо управител на инфраструктура и едно или няколко подразделения, предоставящи транспортни услуги, които нямат собствена правосубектност. Когато управителят на инфраструктура и железопътното предприятие са изцяло независими едно от друго, но се контролират пряко от държавата без междинна структура, те не се считат за вертикално интегрирано предприятие.“§ 3. Досегашният § 1 от Заключителните разпоредби става § 1а. | **Пълно****Коментар относно „вертикално интегрирано предприятие“:***Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България.***Пълно** |
| 4. При вертикално интегрирани предприятия членовете на управителния съвет на управителя на инфраструктура и лицата, отговорни за вземането на решения във връзка с основните функции, не получават никакво възнаграждение, свързано с резултатите, от което и да било друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие, нито получават премии, непосредствено свързани с финансовите резултати на определени железопътни предприятия. На тях може обаче да се предлагат стимули, свързани с цялостната ефективност на железопътната система. |  |  **Коментар:** *Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НКЖИ).* |
| 5. Когато информационни системи са общи за различни образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие, достъпът до чувствителна информация във връзка с основните функции е ограничен до упълномощения персонал на управителя на инфраструктура. Чувствителна информация не се предава на други образувания в рамките на вертикално интегрирано предприятие. |  | **Коментар:** *Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България (НКЖИ).* |
| 6. Разпоредбите на параграф 1 от настоящия член не засягат правото на държавите членки за вземане на решения във връзка с развитието и финансирането на железопътна инфраструктура, нито компетентността на държавите членки по отношение на финансирането и налагането на такси за инфраструктура и с разпределянето на капацитет, както е определено в член 4, параграф 2, и членове 8, 29 и 39.“ | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 5.** Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията провежда държавната политика в железопътния транспорт, като: 1. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) предлага за утвърждаване от Министерския съвет десетгодишната програма по чл. 27 за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура;**Чл. 27.** (Доп. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 35 от 2009 г., в сила от 12.05.2009 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Министерският съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията приема 10-годишна програма за развитието на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура и нейната безопасна и надеждна експлоатация, включително при бедствия, терористични действия и военни конфликти.**Чл. 25**. (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Държавата участва във финансирането на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, включително в създаването, съхраняването и поддържането на мощности и материални средства за осъществяване на отбранително- мобилизационни мероприятия на страната. Размерът на финансирането се определя в рамките на 5-годишен договор между държавата, представлявана от министъра на финансите и от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, от една страна, и НК "ЖИ", от друга страна.**Чл. 35.** (3) (Изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 47 от 2011 г., в сила от 22.09.2011 г., предишна ал. 2, доп., бр. 19 от 2016 г.) Размерът на таксите се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласно методика за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на инфраструктурата, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Размерът на таксите за обслужващи съоръжения и достъпа до тях се определя от оператора на обслужващото съоръжение съгласно изготвена от него методика. | **Пълно**  |
| 5) Вмъкват се следните членове: |  |  |
| *„Член 7а***Независимост на основните функции** |
| 1. Държавите членки гарантират, че управителят на инфраструктура притежава организационна и управленска независимост по отношение на основните функции в границите, установени в член 4, параграф 2 и членове 29 и 39. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 10.** (1) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Предметът на дейност на НК "ЖИ" е:3. (изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) определяне и събиране на инфраструктурните такси от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;4. (изм. – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) разработване на графиците за движение на влаковете, съгласувано със заявителите, а за пътническите превози - и с общините;5. управление на влаковата работа в железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;6. (изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) приемане на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура за извършване на превоз при публично обявяване на капацитета на железопътната инфраструктура и предоставяне на достъп при условията, предвидени в този закон;7. (изм. - ДВ, бр. 92 от 2006 г., бр. 19 от 2016 г.) приемане и изпълнение на заявките на заявителите за получаване на капацитет от железопътната инфраструктура във връзка с изпълнение на възложените им задължения за извършване на обществени превозни услуги;**ЗАКОН за железопътния транспорт**В чл. 10 (2) Дейностите по ал. 1, т. 3 – 7 са основни функции на Национална компания "Железопътна инфраструктура" и не могат да се прехвърлят.(3) Управителят на железопътната инфраструктура има организационна и управленска независимост по отношение на функциите по ал. 2. | **Пълно**  |
| 2. За прилагането на параграф 1 държавите членки по-специално гарантират, че:а) железопътно предприятие или друго юридическо лице не упражнява решаващо влияние върху управителя на инфраструктура по отношение на основните функции, без да се засяга ролята на държавите членки във връзка с определянето на тарифната рамка, рамката за разпределянето на капацитет и специалните правила за налагане на такси в съответствие с членове 29 и 39;б) железопътно предприятие или друго юридическо лице в рамките на вертикално интегрирано предприятие не упражнява решаващо влияние върху назначаването и освобождаването на лицата, отговорни за вземането на решения по отношение на основните функции;в) мобилността на служителите, отговорни за основните функции, не поражда конфликт на интереси. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 9.** (1) Образува се Национална компания "Железопътна инфраструктура" със статут на държавно предприятие по чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. (2) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е юридическо лице със седалище София.(3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" е основен управител на железопътната инфраструктура.**ЗИД на ЗАКОН за железопътния транспорт****§ 9.** В чл. 10. се създава ал. 2б: „(2б) Държавните органи, железопътните предприятия или други лица не могат да упражняват решаващо влияние върху управителя на железопътна инфраструктура по отношение на основните му функции“.**Чл. 10.** (5) (Предишна ал. 3) Националната компания "Железопътна инфраструктура" не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз.**Чл. 25.** (5) (Предишна ал. 3) Когато управител на инфраструктурата е концесионер, за него се прилагат ограниченията по чл. 10, ал. 4, 5 и 6, които действат за НК "ЖИ".**ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 13.** (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност.(4) Не може да бъде член на управителния съвет лице, което е осъждано за престъпление от общ характер или е съпруг или роднина по права или по съребрена линия до четвърта степен и по сватовство до трета степен включително с друг член на органите на управление на НК "ЖИ".**Чл. 17.** (3) Договорът за управление с член на управителния съвет се прекратява преди изтичане на срока на действието му:1. когато лицето не отговаря на изискванията на чл. 13, ал. 3 и 4; 2. когато нарушава или не изпълнява условията, предвидени в закона или в договора за управление;3. когато е подадена писмена молба за освобождаване;4. по решение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията с едномесечно предизвестие.**Чл. 18.** Членовете на управителния съвет са длъжни да пазят търговската тайна и търговския престиж на НК "ЖИ".**Чл. 20.** (1) Генералният директор:2. сключва договори за извършване на предоставяните от и за компанията услуги;3. назначава и уволнява работниците и служителите в НК "ЖИ";4. представлява компанията пред съдилищата, пред държавните органи и пред трети лица в страната и в чужбина;(2) Генералният директор може да делегира някои от правомощията си по ал. 1, т. 2 - 4 на други длъжностни лица от компанията по решение на управителния съвет.**ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ****§ 5.** В чл. 20 се създава ал. 3:(3) За лицата по ал. 2 се прилагат съответно изискванията по чл. 13, ал. 3 и 4. | **Пълно** **Коментар относно „вертикално интегрирано предприятие“:***Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България.* |
| 3. Държавите членки могат да решат, че налагането на такси за инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от налагащ таксите орган и от разпределящ орган, които са независими от железопътни предприятия по отношение на юридическата си форма, организацията си и вземането на решения. В такъв случай държавите членки могат да решат да не прилагат разпоредбите на член 7, параграф 2 и параграф 3, букви в) и г). Член 7, параграф 3, буква а) и параграф 4 се прилагат mutatis mutandis спрямо ръководителите на подразделения, които отговарят за управлението на инфраструктурата и предоставянето на железопътни услуги. |  | **Република България не се възползва от предложената опция****Коментар:** *В Р. България не се прилага член 7а, параграф 3 . Съгласно ЗЖТ налагането на такси за инфраструктура и разпределянето на влакови маршрути се извършват от УИ (НКЖИ), а не от създаден за целта орган.* |
| 4. Разпоредбите на настоящата директива, свързани с основните функции на управителите на инфраструктура, се прилагат за независимия налагащ таксите и/или разпределящ орган. |  | **Не подлежи на въвеждане****Коментар:** *В Р. България не се прилагат член 7а, параграф 3.* |
| *Член 7б***Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на трафика и планирането на поддръжката** |  |  |
| 1. Държавите членки гарантират, че функциите по управление на трафика и планиране на поддръжката се упражняват по прозрачен и недискриминационен начин, както и че служителите, отговорни за вземането на решения във връзка с тези функции, не са повлияни от никакъв конфликт на интереси. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 33.** (1) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвача във връзка с достъпа до инфраструктурата се уреждат с писмен договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура след представяне на лицензия, включително приложението към нея относно финансово покритие на гражданската отговорност съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/171 на Комисията от 4 февруари 2015 г. относно някои аспекти на процедурата за лицензиране на железопътни предприятия (ОВ, L 29/3 от 5 февруари 2015 г.), и единен сертификат за безопасност. Лицензия не се изисква в случаите по чл. 37а.(2) Условията на договора по ал. 1 трябва да са недискриминационни и прозрачни. Условията на договора се съгласуват с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.**ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 13.** (3) Членовете на управителния съвет не могат да извършват от свое или от чуждо име конкурентна дейност, да бъдат в договорни отношения с други предприятия, дружества и сдружения със сходен предмет на дейност.(4) Не може да бъде член на управителния съвет лице, което е осъждано за престъпление от общ характер или е съпруг или роднина по права или по съребрена линия до четвърта степен и по сватовство до трета степен включително с друг член на органите на управление на НК "ЖИ".**Чл. 17.** (3) Договорът за управление с член на управителния съвет се прекратява преди изтичане на срока на действието му:1. когато лицето не отговаря на изискванията на чл. 13, ал. 3 и 4;**Чл. 19.** (1) Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията назначава генералния директор за срок до 5 години, който по право е член на управителния съвет.**Чл. 20.** (1) Генералният директор:2. сключва договори за извършване на предоставяните от и за компанията услуги;3. назначава и уволнява работниците и служителите в НК "ЖИ";4. представлява компанията пред съдилищата, пред държавните органи и пред трети лица в страната и в чужбина;(2) Генералният директор може да делегира някои от правомощията си по ал. 1, т. 2 - 4 на други длъжностни лица от компанията по решение на управителния съвет.**ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 20(3) За лицата по ал. 2 се прилагат съответно изискванията по чл. 13, ал. 3 и 4.**НАРЕДБА № 41**Чл. 10, ал. 1 думите „с превозвачите“ се заменят със „със заявителите“.

|  |
| --- |
| **НАРЕДБА № 41*****Чл. 10, ал. 1 след изменението:*****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 със заявителите, а за пътническите превози - и с общините. |

**ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 31 в ал. 2 изречение първо се изменя така: "Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия." | **Пълно****Пълно**  |
| 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. | **Наредба № 41**Чл. 14 (7) Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите лица за липсата на инфраструктурен капацитет поради непланирани работи по поддръжката или ремонта. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква тази информация при необходимост във връзка с изпълнение на функциите си като регулаторен орган.**НАРЕДБА № 41****Чл. 25.** 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. 26.** (1) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия се уреждат с договора по чл. 33 от Закона за железопътния транспорт.(2) Условията на договора по ал. 1 се съгласуват с Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".**Чл. 28.** 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. | **Пълно**  |
| 3. Що се отнася до дългосрочното планиране на мащабни дейности по поддръжка и/или обновяване на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура се консултира със заявителите и във възможно най-голяма степен отчита изразените опасения.Управителят на инфраструктура планира дейностите по поддръжка по недискриминационен начин. | **ЗИД на ЗАКОН за железопътния транспорт****§ 9**. В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:1. В ал. 1, т. 5 след думите „железопътната инфраструктура“ се добавя „по прозрачен и недискриминационен начин и“.**НИД на Наредба № 41****§ ....** В чл. 12 се създава ал. 7: „(7) Изготвянето на разписанието за планирани и непредвидени работи по поддръжката на железопътната инфраструктура се извършва на справедлива и на недискриминационна основа при спазване на действащото законодателство.“**Наредба № 41**Чл. 10, ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя със „заявителите“.**НАРЕДБА № 41****Чл. 10.** (1). Графикът (разписанието) за движението на влаковете се изготвя от управителя на железопътната инфраструктура съгласувано със заявителите, а за пътническите превози - и с общините.**Наредба № 41**Приложение № 6:17) По отношение на ограниченията на капацитета, които продължават повече от 30 последователни дни и засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура определя критерии за това кои влакове за всеки тип услуга следва да бъдат пренасочени, вземайки предвид търговските и оперативните ограничения на заявителя, освен ако тези оперативни ограничения не произтичат от управленски и организационни решения на заявителя, и без това да засяга целта за намаляване на разходите на управителя на инфраструктура в съответствие с чл. 28а. Управителят на инфраструктура публикува в референтния документ за мрежата тези критерии заедно с предварителното разпределение на неизползвания капацитет за различните видове влакови услуги, когато действа в съответствие с т. 8. След края на консултацията и без да се засягат задълженията на управителя на инфраструктура, посочени в т. 3 от приложение № 2, въз основа на обратната информация, получена от заявителите, управителят на инфраструктура предоставя на засегнатите железопътни предприятия примерна разбивка по видове услуги на неизползвания капацитет.“ | **Пълно**  |
| *Член 7в***Възлагане на дейности на външни изпълнители и споделяне на функциите на управителя на инфраструктура** |  |  |
| 1. При условие че не възниква конфликт на интереси и че е гарантирана поверителността на чувствителната търговска информация, управителят на инфраструктура може:а) да възлага функции на различно образувание, при условие че последното не е железопътно предприятие, не контролира железопътно предприятие, нито е контролирано от железопътно предприятие. При вертикално интегрираните предприятия основните функции не се възлагат на никое друго образувание във вертикално интегрираното предприятие, освен ако това образувание изпълнява изключително само основни функции;б) да възлага извършването на дейности по развитие, поддръжка и обновяване на железопътната инфраструктура и свързани с това задачи на железопътни предприятия или дружества, които контролират железопътно предприятие или са контролирани от железопътно предприятие.Управителят на инфраструктура запазва надзорните си правомощия и носи крайната отговорност за упражняването на функциите, изброени в член 3, параграф 2. Всяко образувание, което упражнява основни функции, спазва разпоредбите на членове 7, 7а, 7б и 7г. | **НАРЕДБА № 41****Чл. 3.** (3) 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.**Наредба № 41**Чл. 3в ал. 1 думите „изгражда, поддържа, развива и експлоатира железопътната инфраструктура и“ се заменят с „извършва дейности по изграждане, поддържане, развитие, обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура“ и се поставя запетая, думата „превозвачи“ се заменя с „предприятия“, а след думите „в качеството си на“ се добавя „основен“2. В ал. 2 думата „превозвачи“ се заменя с „предприятия“.**НАРЕДБА № 41*****Чл. 3, ал. 1 и 2 след изменението и допълнението:*****Чл. 3.** (1) Националната компания „Железопътна инфраструктура“ извършва дейности по изграждане, поддържане, развитие, обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура, управлява системите за контрол и безопасност на движението и предоставя на железопътните предприятия достъп до инфраструктурата по реда, предвиден в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) и в тази наредба, в качеството си на основен управител на железопътната инфраструктура.(2) Всеки друг управител на железопътна инфраструктура спазва изискванията на тази наредба при предоставянето на достъп до обекти на железопътна инфраструктура на железопътни предприятия. | **Пълно****Коментар относно „вертикално интегрирано предприятие“:***Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България.***Пълно** |
| 2. Чрез дерогация от разпоредбите на член 7, параграф 1 функциите на управителя на инфраструктура могат да бъдат упражнявани от различни управители на инфраструктура, включително от страни по договори за публично-частни партньорства, при условие че всички те изпълняват изискванията на член 7, параграфи 2—6 и членове 7а, 7б и 7г и поемат пълна отговорност за упражняване на съответните функции. | **ЗАКОН за Железопътния транспорт****Чл. 3**. (1) (Изм. – ДВ, бр. 96 от 2017 г., в сила от 1.01.2018 г.) Обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, са публична държавна собственост, а ползването им се осъществява от Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НК "ЖИ") или от търговци, на които е възложена концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.**ЗИД на ЗАКОН за железопътния транспорт****§ 1.** В чл. 3 се създава ал. 5: „(5) Управителите на железопътна инфраструктура – Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и търговците-концесионери по ал. 1, извършващи дейности по чл. 10, ал. 1, носят отговорност за изпълнение на тези дейности“**§ 9.** В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:1. В ал. 2 думите „и не могат да се прехвърлят“ се заличават.2. Създава се ал. 2а: „ (2а) Функциите по ал. 1 могат да се възложат на търговци, на които е предоставена концесия по чл. 3, ал. 1.“**НИД на Наредба № 41****§ ....** В чл. 3, ал. 2 след думите „железопътни предприятия“ се добавя „и поема пълна отговорност за изпълнение на функции си“. | **Пълно** |
| 3. Когато на даден оператор на електрическото захранване не са възложени основни функции, той се освобождава от спазването на правилата, приложими за управителите на инфраструктура, при условие че се гарантира спазване на съответните разпоредби относно развитието на мрежата, и по-специално член 8. | **ЗАКОН за Железопътния транспорт****Чл. 30а.** (Нов - ДВ, бр. 92 от 2006 г., изм., бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) (1) Управителят на железопътната инфраструктура извършва разпределение на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт.(2) Взаимоотношенията между управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите във връзка с разпределението на тягова електрическа енергия по разпределителните мрежи на железопътния транспорт се уреждат с писмени договори. | **Пълно**  |
| 4. Под надзора на регулаторния орган или на друг независим компетентен орган, определен от държавите членки, управителят на инфраструктура може да сключи споразумения за сътрудничество с едно или повече железопътни предприятия по недискриминационен начин с оглед на осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението.Определеният компетентен орган следи изпълнението на такива споразумения и в обосновани случаи излиза със становище за тяхното прекратяване. | **ЗИД на ЗАКОН за железопътния транспорт****§ 10.** В чл. 20, ал. 1 се създава т. 10: „10. може да сключва споразумения за сътрудничество с железопътните предприятия по недискриминационен начин за осигуряването на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението, под надзора на Агенцията по железопътен транспорт, в качеството й на регулаторен орган.“**НИД на Наредба № 41****§ ....** В чл. 5 се създава ал. 8:„(8) Управителят на инфраструктура може да сключи споразумения за сътрудничество с едно или повече железопътни предприятия на недискриминационна основа за осигуряване на предимства за клиентите, като по-ниски цени или по-висока ефективност в рамките на мрежата, обхваната от споразумението. Надзорът по тези споразумения се упражнява от Агенция по железопътен транспорт, която в обосновани случаи може да постанови становище за тяхното прекратяване.“ | **Пълно** |
| *Член 7г***Финансова прозрачност** |  |  |
| 1. При спазване на националните процедури, приложими във всяка държава членка, приходите от дейности по управление на инфраструктурната мрежа, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми. Управителят на инфраструктура може също да използва тези приходи за плащане на дивиденти на собствениците на дружеството, което включва всякакви частни акционери, но изключва предприятия, които са част от вертикално интегрирано предприятие и които упражняват контрол едновременно над железопътно предприятие и над този управител на инфраструктура. | **Наредба № 41****Чл. 28б.** При спазване на действащото законодателство приходите от дейности по управление на инфраструктурната мрежа, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми. Управителят на инфраструктура – концесионер, може също да използва тези приходи за плащане на дивиденти на собствениците на дружеството, включително частни акционери. | **Пълно**  |
| 2. Управителите на инфраструктура не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на железопътни предприятия.3. Железопътните предприятия не предоставят нито пряко, нито непряко заеми на управители на инфраструктура. | **ЗАКОН за изменение и допълнение на ЗЖТ****§ 4.** В чл. 10 се правят следните изменения и допълнения:3. Създава се ал. 6:(6) Национална компания "Железопътна инфраструктура" няма право да предоставя заеми на железопътни предприятия. Железопътни предприятия нямат право да предоставят заеми на Национална компания „Железопътна инфраструктура“.**§ 7.** В чл. 25, ал. 5 думите „ал. 2 и 3“ се заменят с „ал. 4, 5 и 6“.**ЗАКОН за Железопътния транспорт****Чл. 25.** (5) (Предишна ал. 3) Когато управител на инфраструктурата е концесионер, за него се прилагат ограниченията по чл. 10, ал. 4, 5 и 6, които действат за НК "ЖИ". | **Пълно**  |
| 4. Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се предоставят, отпускат и обслужват единствено по пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образувание.5. Заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие, предоставени преди 24 декември 2016 г., продължават до техния падеж, при условие че са били договорени по пазарни лихвени проценти и че действително са били отпуснати и обслужвани.6. Всички услуги, предлагани от други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие на управителя на инфраструктура, се извършват въз основа на договори и се плащат или на пазарни цени, или на цени, които отразяват производствените разходи плюс разумен марж на печалба.7. Дълговете на управителя на инфраструктура са ясно отделени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно. Това не пречи окончателното изплащане на дългове да се извършва чрез предприятието, което е част от вертикално интегрирано предприятие и което упражнява контрол едновременно над железопътно предприятие и над управител на инфраструктура, или чрез друго образувание в рамките на предприятието.8. Счетоводствата на управителя на инфраструктура и на другите юридически лица във вертикално интегрираното предприятие се водят по начин, който гарантира изпълнението на настоящия член и позволява отделно счетоводство и прозрачност на финансовите потоци в рамките на предприятието.9. В рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие.10. Разпоредбите на настоящия член се прилагат *mutatis mutandis*, когато основни функции се извършват от независим налагащ таксите и/или разпределящ орган в съответствие с член 7а, параграф 3 и държавите членки не прилагат член 7, параграф 2. Позоваването в настоящия член на управители на инфраструктура, железопътни предприятия и други юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се счита за позоваване на съответните подразделения на предприятието. Спазването на изискванията, установени в настоящия член, трябва да намери израз в отделните счетоводства на съответните подразделения на предприятието. |  | **Не подлежи на въвеждане***Член 7г, параграфи 4 – 10* от Директива 2012/34/ЕС**Коментар:** *Новото определение за „вертикално интегрирано предприятие“ в Член 3, т. 31) от Директива 2012/34/ЕС не се прилага по отношение на УИ в Р. България.* |
| *Член 7д***Механизми за координация** |  |  |
| Държавите членки гарантират наличието на подходящи механизми за осигуряване на координацията между основните управители на инфраструктура и всички заинтересовани железопътни предприятия, както и заявителите, посочени в член 8, параграф 3. Когато е уместно, представителите на ползвателите на железопътни товарни и пътнически услуги и националните, местните и регионалните органи се приканват да участват. Съответният регулаторен орган може да участва в качеството на наблюдател. Координацията засяга, наред с другото:а) нуждите на заявителите, свързани с поддържането и развитието на инфраструктурен капацитет;б) съдържанието на ориентираните към ползвателите цели за ефективност, съдържащи се в договорните споразумения, посочени в член 30, и на стимулите, посочени в член 30, параграф 1, и тяхното прилагане;в) съдържанието и прилагането на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27;г) въпроси на интермодалността и оперативната съвместимост;д) всеки друг въпрос, свързан с условията за достъп, използване на инфраструктурата и с качеството на услугите на управителя на инфраструктура.Съгласувано със заинтересованите страни управителят на инфраструктура изготвя и публикува насоки за координацията. Координацията се осъществява най-малко веднъж годишно, като управителят на инфраструктура публикува на уебсайта си преглед на дейностите, предприети съгласно настоящия член.Координацията съгласно настоящия член не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 56. | **ЗАКОН за Железопътния транспорт****Чл. 15.** Управителният съвет:9. приема проект на годишна програма за изграждане, поддържане, ремонт и експлоатация на железопътната инфраструктура и я предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за утвърждаване;10. приема бизнес план за дейността на компанията за следващата година;**Чл. 20.** (1) Генералният директор:9. (нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) осигурява на заявителите, а по тяхно искане – и на потенциалните заявители, достъп до проектите на документи по чл. 15, т. 9 и 10, преди да бъдат одобрени от управителния съвет, като в срок до 14 дни от осигуряването на достъпа могат да предоставят становище по отношение на условията за достъп и ползване, както и развитието на инфраструктурата.**Чл. 116.** (1) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" упражнява контрол по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав.**Наредба № 41**В чл. 10, ал. 1 думата „превозвачите“ се заменя със „заявителите“.**НАРЕДБА № 41****Чл. 10.** (1). Графикът (разписанието) за движението на влаковете се изготвя от управителя на железопътната инфраструктура съгласувано със заявителите, а за пътническите превози - и с общините.**НАРЕДБА № 41****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.**НИД на Наредба № 41****§ 3.** Създава се чл. 9а:„Чл. 9а. (1) Управителят на железопътната инфраструктура разработва механизъм за координация между управителите на инфраструктурата и всички заинтересовани железопътни предприятия и заявителите. Когато е уместно, представителите на ползвателите на железопътни товарни и пътнически услуги и централните и териториалните органи на изпълнителната власт се приканват да участват.(2) Координацията по ал. 1 обхваща следните въпроси:1. нуждите на заявителите, свързани с поддържането и развитието на инфраструктурния капацитет;2. съдържанието на ориентираните към ползвателите цели за ефективност, стимулите и тяхното прилагане;3. съдържанието и прилагането на референтния документ;4. интермодалността и оперативната съвместимост;5. всеки друг въпрос, свързан с условията на достъп, използването на инфраструктурата и с качеството на услугите, предоставяни от управителя на инфраструктурата.(3) Съгласувано със заинтересованите страни, управителят на инфраструктура изготвя и публикува насоки за координацията. Дейността по координацията по ал. 1 и 2 се осъществява най-малко веднъж годишно чрез организиране на работни срещи, размяна на становища по електронен път или по друг подходящ начин, като управителят на инфраструктура публикува на уебсайта си преглед на дейностите, предприети съгласно настоящия член. (4) Агенцията по железопътен транспорт, в качеството си на регулаторен орган, може да участва в дейността по координация като наблюдател.(5) Координацията се извършва по начин, който не засяга:1. правото на заявителите да подават жалби пред регулаторния орган;2. правомощията на регулаторния орган“.**НАРЕДБА № 41****Чл. 8.** (1) Управителят на железопътната инфраструктура след консултации със заинтересованите страни изготвя ежегодно референтен документ на железопътната мрежа. (2) Референтният документ на железопътната мрежа съдържа най-малко информацията, посочена в приложение № 2.**НАРЕДБА № 41****Чл. 9.** (3) Референтният документ на железопътната мрежа се публикува в електронен формат на интернет страницата на управителя на железопътната инфраструктура на поне два официални в Европейския съюз езика. Документът може да бъде и предоставен срещу заплащане на стойността на направените разходи за предоставянето му.**Приложение № 2****Съдържание на референтния документ на железопътната мрежа**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;г) принципите, уреждащи процеса на координиране и системата за разрешаване на спорове, достъпна в рамките на този процес; | **Пълно****Пълно****Пълно** **Пълно** **Пълно**  |
| *Член 7е***Европейска мрежа на управителите на инфраструктура** |  |  |
| 1. С оглед на това да бъде улеснено предоставянето на ефективни и ефикасни железопътни услуги в рамките на Съюза, държавите членки гарантират, че техните основни управители на инфраструктура участват и си сътрудничат в мрежа, в която се срещат редовно, за да:а) развиват железопътната инфраструктура на Съюза;б) оказват подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство;в) обменят добри практики;г) наблюдават и изготвят сравнителни показатели за резултатите в областта на експлоатацията;д) допринасят за дейностите по мониторинг на пазара, посочени в член 15;е) търсят решения за трансграничните участъци с недостатъчна пропускателна способност; иж) обсъждат прилагането на членове 37 и 40.За целите на буква г) тази мрежа набелязва общи принципи и практики за съгласувано наблюдение и планиране на резултатите в областта на експлоатацията.Координацията по настоящия параграф не засяга правото на заявителите да обжалват пред регулаторния орган, нито правомощията на регулаторния орган, посочени в член 56. | **ЗАКОН за железопътния транспорт**В чл. 24 се правят следните изменения и допълнения:1. Досегашният текст става ал. 1.2. Създава се ал. 2:(2) Национална компания "Железопътна инфраструктура" си сътрудничи с основните управители на железопътна инфраструктура от другите държави – членки на Европейския съюз, като участва в мрежа на основните управители на железопътна инфраструктура. Дейността на мрежата се координира от Европейската комисия. **Наредба № 41****Чл. 4а.** (1) Национална компания „Железопътна инфраструктура“ си сътрудничи с основните управители на железопътна инфраструктура от другите държави – членки на Европейския съюз, като участва в мрежана основните управители на железопътна инфраструктура. Дейността на мрежата се подпомага от Европейската комисия, която е член на мрежата.(2) Мрежата на основните управители на инфраструктура по ал. 1 провежда редовни заседания и има за цел:1. развитие на железопътната инфраструктура на Европейския съюз;2. оказване на подкрепа за навременното и ефективно изграждане на единното европейско железопътно пространство;3. обмен на добри практики;4. мониторинг и изготвяне на отчет по показатели за дейностите;5. подпомагане на дейността на Европейската комисия по мониторинг на железопътния пазар;6. търсене на решения за трансграничните участъци с недостатъчна пропускателна способност;7. обсъждане на предложения по прилагането на чл. 5 относно влакови маршрути, които преминават през повече от една мрежа.(3) Мониторингът и отчетът по ал. 2, т. 4 се извършват по определени от мрежата на основните управители на железопътна инфраструктура общи принципи и практики за мониторинг и сравнителен анализ на резултатитепо показатели за дейността на управителите на железопътна инфраструктура.(4) Координацията в мрежата на основните управители на инфраструктура по ал. 1 не засяга правото на заинтересуваните лица(заявители) да подават жалби пред Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ съгласно чл. 29, нито правомощията на агенцията като регулаторен орган съгласно ЗЖТ. | **Пълно** **Пълно**  |
| 6) Член 10 *(„Условия за достъп до железопътната инфраструктура“)* се изменя, както следва: |  |  |
| а) вмъква се следният параграф:„1а. Без да се засягат международните задължения на Съюза и държавите членки, държавите членки, които граничат с трета държава, могат да ограничат правото на достъп, предвидено в настоящия член за услуги, извършвани от и до тази трета държава по мрежа с междурелсие, различно от основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, ако възникват нарушения на конкуренцията в трансграничния железопътен транспорт между държавите членки и тази трета държава. Тези нарушения може да произтичат, наред с другото, от липсата на недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура и свързаните с нея услуги в съответната трета държава.Ако в съответствие с настоящия параграф държава членка възнамерява да приеме решение за ограничаване на правото на достъп, тя представя проекта за решение на Комисията и се консултира с другите държави членки.Ако в рамките на три месеца след представяне на проекта за решение нито Комисията, нито държава членка представи възражения, държавата членка може да приеме решението.Комисията може да приеме актове за изпълнение, определящи подробно процедурата, която трябва да бъде спазвана при прилагането на настоящия параграф. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“; |  | **Коментар**: *Неприложимо за Р. България поради това, че няма сухопътна граница с трета държава по мрежа с междурелсие, различно от основната железопътна мрежа в рамките на Съюза.* |
| б) параграф 2 се заменя със следното:„2. Без да се засяга Регламент (ЕО) № 1370/2007, на железопътните предприятия се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура във всички държави членки за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните предприятия имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в приложение II, точка 2 към настоящата директива.“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт**В чл. 31 се правят следните изменения:1. В ал. 1 думите "превозвачи, които притежават сертификат за безопасност" се заменят с "превозвачи по чл. 37, ал. 7, които притежават единен сертификат за безопасност".2. В ал. 2 изречение първо се изменя така: "Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право на достъп до железопътната инфраструктура и до обслужващите съоръжения за извършване на всички видове железопътни услуги за превоз на пътници и товари при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия."(3) Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право да извършват превоз на пътници между железопътни гари, разположени в държави – членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България.(4) Заявителят на инфраструктурен капацитет по определен маршрут за извършване на превоз на пътници по ал. 3 уведомява за планираната услуга Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява в срок до 10 дни всеки компетентен орган, който е възложил обществени услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договор за обществени услуги за железопътен превоз по маршрута на планираната услуга.(5) Железопътно предприятие, което не притежава лицензия за извършване на товарни превози, има право на достъп до първата гара от железопътната инфраструктура, необходима за извършване на дейностите на дружества и предприятия по чл. 2, т. 3.(6) Достъпът по ал. 5 се осъществява при наличие на единен сертификат за безопасност, договор за застраховка "Гражданска отговорност" и договор с управителя на железопътната инфраструктура."**Наредба № 41**Чл. 4 (3) На железопътни превозвачи, които са лицензирани в държава – членка на Европейския съюз, за извършване превоз на пътници, се предоставя право на достъп при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия до железопътната инфраструктура на Република България за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници. Железопътните превозвачи имат право да качват пътници от всяка гара и да ги превозват до друга. Това право включва достъпа до инфраструктурата, която свързва обслужващите съоръжения, посочени в т. 2 от приложение № 1. | **Пълно****Пълно**  |
| в) параграфи 3 и 4 се заличават. | **Наредба № 41**В чл. 4 алинея 5 се отменя | **Пълно – относно параграф 3****Коментар:** *Параграф 4 се отнася до дейност на Европейската комисия и не подлежи на въвеждане, съответно няма текст в българските нормативни актове, който да се отменя*  |
| 7) Член 11 („*Ограничаване на правото на достъп и на правото на вземане и оставяне на пътници“*) се изменя, както следва: |  |  |
| а) параграф 1 се заменя със следното:„1. Държавите членки могат да ограничават предвиденото в член 10, параграф 2 право на достъп до пътнически услуги между дадено място на заминаване и дадено местоназначение, когато един или повече договори за обществени услуги обхващат същия или алтернативен маршрут, ако упражняването на това право би нарушило икономическото равновесие на въпросния договор или договори за обществени услуги.“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 31а.** (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическо равновесие на договора. Оценката на икономическото равновесие се извършва при условията и по реда на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 г. за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (OB, L 294/5 от 21 ноември 2018 г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795.**Наредба № 41**Чл. 5а(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници по чл. 4, ал. 3 между железопътни гари, разположенина територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на договора.**ПМС № 133 от 31.05.2019 г.**Чл. 5, ал. 1, ж)9. произнася се с мотивирано решение относно планирана услуга за превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическо равновесие на договора; с решението правото на достъп до железопътната инфраструктура се предоставя, изменя се, предоставя се само при определени условия или се отказва;Чл. 13, ал. 29. при заявка за инфраструктурен капацитет за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, и когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги, изготвя обективен икономически анализ по критериите, посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 г. за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с чл. 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (OB, L 294 от 2018 г.), за да определи дали икономическото равновесие на договора е нарушено, и подготвя решение на изпълнителния директор; | **Пълно****Пълно**  |
| б) в параграф 2 първа алинея се заменя със следното:„2. За да се определи дали икономическото равновесие на даден договор за обществени услуги би било нарушено, съответният(съответните) регулаторен(ни) орган(и), посочен(и) в член 55, извършва(т) обективен икономически анализ и основава(т) решението си на предварително определени критерии. Те определят това след отправено искане от някой от следните субекти, представено в срок от един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4: а) компетентния орган или компетентните органи, които са възложили договора за обществени услуги; б) всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа съгласно настоящия член; в) управителя на инфраструктура; г) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги.“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 6.** (2) (Изм. - ДВ, бр. 47 от 2011 г., в сила от 21.06.2011 г.) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" е регулаторен орган в железопътния транспорт.**ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 31а.** (1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическо равновесие на договора. Оценката на икономическото равновесие се извършва при условията и по реда на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 г. за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (OB, L 294/5 от 21 ноември 2018 г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795“.(2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация" извършва обективен икономически анализ по критериите, определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795, за да определи дали икономическото равновесие на договора е нарушено.(3) Анализът по ал. 2 се извършва след направено искане до Изпълнителна агенция "Железопътна администрация“, представено в срок до един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници по чл. 31, ал. 4.(4) Искането по ал. 3 може да бъде направено от:1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга;2. управителя на железопътната инфраструктура;3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга.**Наредба № 41**Чл. 5а(1) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да ограничи правото на достъп за извършване на превоз на пътници по чл. 4, ал. 3 между железопътни гари, разположенина територията на Република България, включително по алтернативен маршрут, когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги за железопътен превоз и може да доведе до нарушаване на икономическото равновесие на договора.(2) За да определи дали е нарушено икономическото равновесие на договор за обществени услуги по ал. 1, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ извършва обективен икономически анализ по процедура и критерии, определени с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 г. за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (OB, L 294, 21.11.2018 г., стр. 5 – 14) (Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795).В ал. 3 думите „ограничаване на достъпа“ се заменят с „оценка на икономическото равновесие по ал. 2“, а след думите „Железопътна администрация“ се добавя „в срок до един месец след получаване на информацията относно планираната услуга за превоз на пътници по чл. 12, ал. 3“.**ПМС № 133 от 31.05.2019 г.**Чл. 13, ал. 2 в т. 1 думата "извършва" се заменя с "упражнява", след думата "предоставянето" се добавя "на железопътните предприятия", а думите "без дискриминация" се заменят с "при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници и/или товари".1а. упражнява контрол относно предоставянето от управителите на железопътна инфраструктура по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия на услугите от пакета за минимален достъп съгласно приложение № 1, т. 1 от Наредба № 41 от 27 юни 2001 г. за достъп и използване на железопътната инфраструктура (ДВ, бр. 64 от 2001 г.), наричана по-нататък "Наредба № 41", и налагането на такси за услугите; 1б. упражнява контрол относно предоставянето от операторите на обслужващи съоръжения по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия на достъп, включително достъп до релсов път, до обслужващите съоръжения, посочени в приложение № 1, т. 2 от Наредба № 41, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения, и налагането на такси за услугите;9. при заявка за инфраструктурен капацитет за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, и когато такъв превоз вече се извършва въз основа на договор за обществени услуги, изготвя обективен икономически анализ по критериите, посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 2018/1795 на Комисията от 20 ноември 2018 г. за установяване на процедура и критерии за извършването на оценка на икономическото равновесие в съответствие с чл. 11 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (OB, L 294 от 2018 г.), за да определи дали икономическото равновесие на договора е нарушено, и подготвя решение на изпълнителния директор; | **Пълно** **Пълно** **Пълно****Пълно**  |
| в) параграф 3 се заменя със следното:„3. Регулаторният орган излага мотивите за своето решение и условията, при които може да бъде поискано преразглеждане на решението, в срок от един месец след обявяването му от един от следните субекти: а) съответния компетентен орган или компетентни органи; б) управителя на инфраструктура; в) железопътното предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги; г) железопътното предприятие, което иска достъп.Когато регулаторен орган реши, че икономическото равновесие на договор за обществени услуги би било нарушено от планираната услуга за превоз на пътници, посочена в член 38, параграф 4, той посочва възможни промени в тази услуга, които ще гарантират изпълнението на условията по член 10, параграф 2 за предоставяне на право на достъп.“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 31а.** (5) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" може да поиска допълнителна информация от подалия искането по ал. 3 в срок до един месец от неговото постъпване, като определя срок за предоставяне на тази информация. Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" започва консултации с всички заинтересовани страни по ал. 4 в срок един месец от получаването на искането. 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 6 седмици от получаването на цялата необходима информация.(6) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" уведомява всички заинтересовани страни за решението по ал. 5 и за условията, при които може да бъде поискано преразглеждането му.(7) В срок до един месец след уведомяването за решението по ал. 5 може да бъде поискано преразглеждането му от:1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга;2. управителя на железопътната инфраструктура;3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга;4. железопътния превозвач, който е поискал достъп по чл. 31, ал. 4.(8) Въз основа на решението по ал. 5 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася с мотивирано решение относно планирана услуга за превоз на пътници по чл. 31, ал. 4.(9) Решението по ал. 8 може да бъде обжалвано пред съответния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.**Наредба 41**Чл. 5а(4) В срок до един месец от получаване на искането по ал. 3 Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ може да поиска допълнителна информация, като определя срок за предоставянето й, от:1. органа, възложил договора за обществена превозна услуга;2. управителя на железопътната инфраструктура;3. железопътния превозвач, изпълняващ договора за обществена превозна услуга;4. заявителя за извършване на новата услуга за превоз на пътници.“**Наредба № 41****Чл. 5а.** (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.**Наредба 41**Чл. 5а(7) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява лицата по ал. 4 за решението по ал. 5 и условията, при които могат да поискат преразглеждането му в срок от един месец от уведомяването им. Когато решението по ал. 5 постановява, че икономическото равновесие на договор за обществени услуги би било нарушено от планираната услуга за превоз на пътници, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ посочва възможни промени в тази услуга, които биха гарантирали изпълнението на условията за предоставяне на право на достъп.(8) Правото на достъп до железопътната инфраструктура за планираната услуга за превоз на пътници по чл. 4, ал. 3 се предоставя, изменя, предоставя се само при определени условия или се отказва от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ въз основа на решението по ал. 5 или след преразглеждането му в случаите по ал. 7. | **Пълно** **Пълно** **Пълно** **Пълно**  |
| г) в параграф 4 се добавя следната алинея:„Въз основа на опита на регулаторните органи, компетентните органи и железопътните предприятия, както и на дейността на мрежата, посочена в член 57, параграф 1, Комисията приема до 16 декември 2018 г. актове за изпълнение за подробно определяне на процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при прилагането на параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член по отношение на вътрешните услуги за превоз на пътници. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“; |  | **Не подлежи на въвеждане** |
| д) параграф 5 се заменя със следното:„5. Държавите членки могат също да ограничат правото на достъп до железопътната инфраструктура за целите на предоставянето на вътрешни услуги за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение в рамките на една и съща държава членка, когато: а) изключителното право за превоз на пътници между тези гари е предоставено съгласно договор за обществена услуга, възложен преди 16 юни 2015 г.;  или б) до 25 декември 2018 г. въз основа на справедлива конкурентна тръжна процедура е предоставено допълнително право/разрешение за предоставяне на търговски услуги за превоз на пътници между тези гари в конкуренция с друг оператор;и операторите не получават компенсация за предоставянето на тези услуги.Това ограничение може да продължи да се прилага в рамките на по-краткия от двата срока — първоначалния срок на договора или разрешението, или до 25 декември 2026 г..“ |  | **Коментар:** *Случаите по параграф 5, буква „а и буква „б“ не се отнасят за Република България , т. к.:** *„БДЖ ПП“ ЕООД получава компенсации по договора с държавата за ЗОУ, сключен преди 16 юни 2015 г.;*
* *До 25 декември 2018 г. не е предоставено допълнително право/разрешение за търговски услуги за превоз на пътници в конкуренция с друг оператор.*
 |
| 8) Вмъкват се следните членове: |  |  |
| *„Член 11а***Високоскоростни услуги за превоз на пътници**1.   С оглед на развитието на пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, като се стимулира оптималното използване на наличната инфраструктура и за да се насърчи конкурентоспособността на тези услуги, което да доведе до ползи за пътниците, без да се засяга член 11, параграф 5, упражняването на предвиденото в член 10 право на достъп по отношение на високоскоростните пътнически услуги може да бъде предмет единствено на изискванията, установени от регулаторния орган в съответствие с настоящия член.2.   Когато регулаторният орган след предвидения в член 11, параграфи 2, 3 и 4 анализ прецени, че предвидената високоскоростна услуга за превоз на пътници между дадено място на заминаване и дадено местоназначение нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга, който обхваща същия или алтернативен маршрут, регулаторният орган указва възможните промени в услугата, които биха гарантирали спазването на условията за даване на право на достъп съгласно член 10, параграф 2. Тези промени може да включват изменение на предвидената услуга.“; |  | **Коментар:***В Р. България няма изградени високоскоростни железопътни лини за скорости равни или превишаващи 250 km/h, по които да се предлагат „високоскоростни услуги за превоз на пътници“ съгласно определението в Член 3, т. 36.* |
| *„Член 13а***Общи схеми за информация и продажба на директни билети**1.   Без да се засягат Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета[(\*2)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntr*2-L_2016352BG.01000101-E0012) и Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[(\*3)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntr*3-L_2016352BG.01000101-E0013), държавите членки могат да изискват железопътните предприятия, извършващи вътрешни услуги за превоз на пътници, да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации или да решат дали да дадат правомощия на компетентните органи за създаване на подобна схема. В случай че такава схема бъде въведена, държавите членки гарантират, че тя няма да изкривява пазарните принципи или да внася дискриминация между железопътните предприятия и че се ръководи от публично или частно юридическо лице, или от сдружение на всички железопътни предприятия, предоставящи услуги за превоз на пътници. | **ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 67, ал. 1 се създава изречение второ: "При предоставяне на последователни железопътни услуги за превоз от един или няколко железопътни превозвача се издава директен билет."**НИД на Наредба № 43****§ ....** В чл. 8, ал. 4 се изменя така:„(4) На недискриминационна основа железопътните превозвачи могат да участват в обща схема за информация и интегрирана продажба на билети за издаване на билети, директни билети и за извършване на резервации, която се ръководи от сдружение на железопътните предприятия, участващи в нея“. | **Пълно** |
| 2.   Комисията наблюдава развитието на пазара на железопътни превози по отношение на въвеждането и използването на общи системи за информация и продажба на директни билети и прави оценка на необходимостта от действие на равнището на Съюза, като взема предвид пазарните инициативи. Тя разглежда по-специално недискриминационния достъп на пътниците, използващи железопътен транспорт, до необходимите данни за планиране на пътуванията и резервиране на билети. В срок до 31 декември 2022 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно наличието на подобни общи системи за информация и продажба на директни билети, като при необходимост представя заедно с него законодателни предложения. |  | **Не подлежи на въвеждане**  |
| 3.   Държавите членки изискват от железопътните предприятия, предоставящи пътнически услуги, да въведат планове за действие в извънредни ситуации и гарантират, че тези планове са координирани по подходящ начин с цел оказване на помощ на пътниците по смисъла на член 18 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 при сериозни нарушения в трафика. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 139.** На железопътен превозвач, който наруши разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1371/2007, се налагат имуществени санкции, както следва:9. за непредоставяне на информация за положението, очакваното време на заминаване и/или на пристигане, в случай на закъснение, в съответствие с член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 - в размер от 500 до 1000 лв.;10. за непредоставяне на пътниците на услугите по член 18, параграф 2, букви "а" - "в" от Регламент (ЕО) № 1371/2007 съгласно изискванията на член 18, параграф 2 от същия регламент - в размер от 5000 до 10 000 лв.;11. за непредоставяне на алтернативни транспортни услуги в случаите на член 18, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 - в размер от 1000 до 3000 лв.;12. за отказ да удостовери върху документа за превоз, че влакът е бил закъснял, отменен или е изпусната връзка със следващ превоз в съответствие с член 18, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 1371/2007 - в размер от 1000 до 2000 лв.; | **Пълно**  |
| [*(\*2)*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntc*2-L_2016352BG.01000101-E0012)*Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (*[*ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=OJ:L:2007:315:TOC)*)."*[*(\*3)*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntc*3-L_2016352BG.01000101-E0013)*Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (*[*ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=OJ:L:2010:207:TOC)*).“"* |  |  |
| 9) В член 19 *(„Изисквания за добра репутация“*) се добавя следната буква: |  |  |
| „д) не са били осъждани за тежки престъпления, във връзка със задължения, възникнали съгласно националното право, които произтичат от задължителни колективни споразумения, когато това е приложимо.“ | **ЗАКОН за железопътния транспорт**В § 1 от Допълнителните разпоредбиВ т. 22 след думите "митническото законодателство" се поставя запетая и се добавя "не са били осъждани за престъпления във връзка със задължения, произтичащи от колективни споразумения" и се поставя запетая. | **Пълно** |
| 10) В член 32 *(„Изключения от принципите на таксуване“)* параграф 4 се заменя със следнато: |  |  |
| „4. Таксите за инфраструктура за използване на железопътни коридори, определени в Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията[(\*4)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntr*4-L_2016352BG.01000101-E0014), могат да бъдат диференцирани, за да се насърчи оборудването на влаковете с ETCS, която да е в съответствие с версията, приета с Решение 2008/386/ЕО на Комисията[(\*5)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntr*5-L_2016352BG.01000101-E0015), и с последващите версии. Това диференциране не води до каквото и да било общо увеличение на приходите на управителя на инфраструктура.Държавите членки могат да решат, че това диференциране на инфраструктурни такси не се прилага за железопътните линии, посочени в Регламент (ЕС) 2016/919, по които могат да се движат единствено влакове, оборудвани с ETCS.Държавите членки могат да решат да разширят обхвата на това диференциране до железопътните линии, които не са посочени в Регламент (ЕС) 2016/919. | **НАРЕДБА № 41** **Чл.7а.** (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. | **Пълно**  |
| [*(\*4)*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntc*4-L_2016352BG.01000101-E0014)*Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (*[*ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=OJ:L:2016:158:TOC)*)."*[*(\*5)*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016L2370&rid=1#ntc*5-L_2016352BG.01000101-E0015)*Решение 2008/386/ЕО на Комисията от 23 април 2008 г. за изменение на приложение А към Решение 2006/679/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската конвенционална железопътна система, и на приложение А към Решение 2006/860/ЕО относно техническата спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистемата Контрол, управление и сигнализация на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (*[*ОВ L 136, 24.5.2008 г., стр. 11*](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/AUTO/?uri=OJ:L:2008:136:TOC)*).“"* |
| 11) В член 38 *(„Права във връзка с капаццитета“)* параграф 4 се заменя със следнато: |  |  |
| „4.   Когато даден заявител възнамерява да поиска инфраструктурен капацитет с оглед на предоставянето на услуга за превоз на пътници в държава членка, в която правото на достъп до железопътната инфраструктура е ограничено в съответствие с член 11, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. С цел да се даде възможност на съответните регулаторни органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни.“ | **ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 31(3) Железопътните превозвачи по ал. 1 имат право да извършват превоз на пътници между железопътни гари, разположени в държави – членки на Европейския съюз, включително между железопътни гари, разположени на територията на Република България.(4) Заявителят на инфраструктурен капацитет по определен маршрут за извършване на превоз на пътници по ал. 3 уведомява за планираната услуга Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася подаденото искане за капацитет. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява в срок до 10 дни всеки компетентен орган, който е възложил обществени услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договор за обществени услуги за железопътен превоз по маршрута на планираната услуга.**Наредба № 41**Чл. 12(3) Заявител на инфраструктурен капацитет по определен маршрут за извършване на превоз на пътници между железопътни гари, разположени на територията на Република България, уведомява за планираната услуга Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ не по-късно от 18 месеца преди влизане в сила на работното разписание, за което се отнася подаденотоискане за капацитет. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява в срок до 10 дни всеки компетентен орган, който е възложил обществени услуги за железопътен превоз на пътници по този маршрут, както и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договор за обществени услуги за железопътен превоз по маршрута на планираната услуга. | **Пълно****Пълно**  |
| 12) В член 53 *(„Инфраструктурен капацитет за работи по поддръжка“)* параграф 3 се добавя следната алинея: | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 116.** (1) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" упражнява контрол по изграждането, ремонта, поддръжката и експлоатацията на железопътната инфраструктура, безопасността на движението и на превозите и техническото състояние на подвижния състав.**ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 117, ал. 2в т. 2 след думата "поддържането" се поставя запетая и се добавя "обновяването, модернизирането", след думите "превоза на пътници и товари" се поставя запетая и се добавя "предоставянето на услуги в обслужващите съоръжения" и накрая се поставя запетая и се добавя "или разследвания на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, на линии от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3;**ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 117.** (2) Служителите на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ имат право:2. да изискват за проверка и при необходимост да задържат всички документи, свързани с поддържането, обновяването, модернизирането и експлоатацията на инфраструктурата, превоза на пътници и товари, предоставянето на услуги в обслужващите съоръжения и с разследванията на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, извършвани от управителите на железопътната инфраструктура и железопътните предприятия, или разследвания на произшествия, инциденти и ситуации, близки до инциденти, на линии от вътрешния железопътен транспорт по чл. 2, т. 3;**Наредба 41**Чл. 14 (7) Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите лица за липсата на инфраструктурен капацитет поради непланирани работи по поддръжката или ремонта. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изисква тази информация при необходимост във връзка с изпълнение на функциите си като регулаторен орган. | **Пълно** **Пълно** **Пълно** **Пълно** |
| „Регулаторният орган може да изиска от управителя на инфраструктура да му предостави тази информация, ако счете това за необходимо.“ |
| 13) В член 54 *(„Специални мерки, които се предприемат в случай на прекъсване на движението“),* параграф 1 се заменя със следното: |  |  |
| „1. В случай на нарушаване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение. За тази цел той изготвя план за действие в извънредни ситуации, в който са посочени различните органи, които трябва да бъдат уведомени в случай на тежки произшествия или сериозно нарушаване на движението на влаковете. В случай на нарушаване на движението, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, управителят на инфраструктура споделя всяка уместна информация с другите управители на инфраструктура, чиято мрежа и трафик могат да бъдат засегнати от това нарушаване. Съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик.“ | **Наредба № 41**Чл. 14(4) В случай на нарушаване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда, произшествие или инцидент, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалното положение, като изготвя план за действие в извънредни ситуации, в който са посочени различните органи, които трябва да бъдат уведомени в случай на тежки произшествия или сериозно нарушаване на движението на влаковете. В случай на нарушаване на движението, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, управителят на инфраструктура предоставя всяка уместна информация на другите управители на инфраструктура, чиято мрежа и трафик могат да бъдат засегнати от това нарушаване. Съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик. | **Пълно** |
| 14) Член 56 *(„Функции на регулаторния орган“)* се изменя, както следва: |  |  |
| а) в параграф 1 се добавят следните букви: „з) управлението на трафика; и) планирането на обновяването и планираната или непланираната поддръжка; й) спазването на изискванията, включително тези, които се отнасят за конфликти на интереси, посочени в член 2, параграф 13 и членове 7, 7a, 7б, 7в и 7г.“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 116, ал. 5 се създават т. 8 – 11:8. управлението на движението;9. планирането на обновяването;10. планираното или непланираното поддържане;11. спазването на изискванията по този закон." | **Пълно**  |
| б) параграф 2 се заменя със следното:„2. Без да се засягат правомощията на националните органи за защита конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието да наблюдава условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги, включително по-специално пазара на високоскоростни услуги за превоз на пътници, както и дейностите на управителите на инфраструктура по отношение на параграф 1, букви а) — й). По-специално регулаторният орган проверява спазването на параграф 1, букви а) — й) по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация срещу заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия, или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 7, ал. 1:в т. 1 накрая се поставя запетая и се добавя „до обслужващите съоръжения и до услугите, предоставяни в тях“;досегашната т. 10 става т. 19 и в нея след думите "железопътни услуги" се поставя запетая и се добавя "както и на дейностите на управителите на железопътна инфраструктура по чл. 116, ал. 5";**ЗАКОН за железопътния транспорт**Чл. 7. (1) Изпълнителната агенция "Железопътна администрация":1. контролира достъпа до железопътната инфраструктура, до обслужващите съоръжения и до услугите, предоставяни в тях;19. (Предишна т. 10) осъществява мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги, както и на дейностите на управителите на железопътна инфраструктура по чл. 116, ал. 5 и предоставя ежегодно на Европейската комисия необходимата информация за използването на мрежите и оценката на рамковите условия в железопътния сектор;**ПМС № 133 от 31.05.2019 г.**Чл. 5, ал. 1:в т. 2 думата „равнопоставен“ се заличава, след думата „достъп“ се добавя „по недискриминационен начин на железопътните предприятия“, а думите „на всички лицензирани железопътни превозвачи“ се заменят с „от управителя на инфраструктурата и до обслужващите съоръжения и услугите, предоставяни в тях – от операторите на обслужващи съоръжения“;в т. 3 думата „равнопоставен“ се заличава, а след думата „достъп“ се добавя „по недискриминационен начин“;Чл. 13, ал. 2:В т. 1 думата „извършва“ се заменя с „упражнява“, след думата „предоставянето“ се добавя „на железопътните предприятия“, а думите „без дискриминация“ се заменят с „при справедливи, недискриминационни и прозрачни условия за извършване на железопътни услуги за превоз на пътници и/или товари“.1а. упражнява контрол относно предоставянето от управителите на железопътна инфраструктура по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия услугите от пакета за минимален достъп съгласно Приложение № 1, т. 1 от Наредба № 41 от 27 юни 2001 година за достъп и използване на железопътната инфраструктура (обн., ДВ, бр. 64 от 2001 г.) (Наредба № 41) и налагането на такси за услугите; 1б. упражнява контрол относно предоставянето от операторите на обслужващи съоръжения по недискриминационен начин на всички железопътни предприятия на достъп, включително достъп до релсов път, до обслужващите съоръжения, посочени в Приложение № 1, т. 2 от Наредба № 41, както и до услугите, предоставяни в тези съоръжения и налагането на такси за услугите.4а. проверява предварителния и окончателния вариант на референтния документ за железопътната мрежа и установените в него критерии, дали не съдържат дискриминационни условия, или не пораждат право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите. | **Пълно** **Пълно**  |
| в) в параграф 9 първа алинея се заменя със следното:„9. Регулаторният орган разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата. Той взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок, и във всеки случай в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Без да се засягат правомощията на националните орани за защита на конкуренцията за осигуряване на конкуренцията на пазарите за железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а) — й).“; | **ЗАКОН за железопътния транспорт****Чл. 116.** (6) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" извършва проучване по жалбите по ал. 5 в срок до един месец от тяхното постъпване.(7) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) В срока по ал. 6 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 и може да бъде удължен при изключителни обстоятелства с не повече от две седмици. (8) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" се произнася с мотивирано решение по жалбите по ал. 5 в срок до 6 седмици от получаването на цялата необходима информация или от постъпване на жалбата, в случай че допълнителна информация не е била изисквана по ал. 7. (9) (Нова – ДВ, бр. 19 от 2016 г.) С решението по ал. 8 изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация": 1. оставя жалбата без уважение; 2. отменя акта и/или разпорежда спирането на действието и указва действията, които следва да се предприемат.**ЗАКОН за железопътния транспорт**В чл. 137 числото „5000“ се заменя с „1000“, числото „1000“ се заменя с „5000“, а думите "капацитета на железопътната инфраструктура, начина за неговото разпределяне и неговия резултат, референтния документ, достъпа, предоставянето на услуги и налагането на инфраструктурни такси и такси за услугите в обслужващите съоръжения" се заменят с "изпълнение на функциите за контрол по чл. 116, функциите за мониторинг на условията за конкуренция на пазара на железопътни услуги и за контрол на управителя на инфраструктурата и операторите на обслужващи съоръжения при определянето на такси.**ПМС № 133 от 31.05.2019 г.**Чл. 5, ал. 1:в т. 5 накрая на текста се поставя запетая и се добавя „до обслужващите съоръжения и до услугите, предоставяни в тях или по жалба от страна на кандидат във връзка с международните услуги за железопътен товарен превоз по коридорите за товарен превоз по Регламент (ЕС) № 913/2010“;Чл. 13, ал. 2:2. упражнява контрол относно предоставяне по прозрачен и недискриминационен начин на инфраструктурен капацитет по коридорите за товарен превоз и на дейностите на органа за обслужване на едно гише в съответствие с чл. 20 от Регламент (ЕС) № 913/2010. | **Пълно** **Пълно** **Пълно**  |
| г) параграф 12 се заменя със следното:„12. Регулаторният орган разполага с правомощия за провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6, и разпоредбите относно финансовата прозрачност, предвидени в член 7г. При вертикално интегрирани предприятия обхватът на тези правомощия се разширява до всички юридически лица. Регулаторният орган има правомощия да изисква всякаква съществена информация. По-специално регулаторният орган има правомощията да изисква от управителя на инфраструктурата, от операторите на обслужващи съоръжения и от всички предприятия или други образувания, извършващи или интегриращи различни категории железопътен транспорт или управление на инфраструктура, посочени в член 6, параграфи 1 и 2 и член 13, да предоставят цялата или част от счетоводната информация, посочена в приложение VIII, която да е толкова подробна, колкото е необходимо и пропорционално.Без да се засягат правомощията на националните органи, компетентни по въпросите на държавната помощ, въз основа на тази счетоводна информация регулаторният орган може също така да прави заключения по отношение на въпроси, свързани с държавните помощи, които той трябва да докладва на тези органи.Финансовите потоци, посочени в член 7г, параграф 1, заемите, посочени в член 7г, параграфи 4 и 5, и дълговете, посочени в член 7г, параграф 7, подлежат на наблюдение от регулаторния орган.Когато държава членка е определила регулаторния орган за независим компетентен орган съгласно член 7в, параграф 4, регулаторният орган извършва оценка на споразуменията за сътрудничество, посочени във въпросния член.“ | **Наредба № 41****Чл. 28б.** При спазване на действащото законодателство приходите от дейности по управление на инфраструктурната мрежа, включително публични средства, могат да бъдат използвани от управителя на инфраструктура единствено за финансиране на собствената му стопанска дейност, включително обслужване на заеми. Управителят на инфраструктура – концесионер, може също да използва тези приходи за плащане на дивиденти на собствениците на дружеството, включително частни акционери.**26.** В чл. 30, ал. 4 след думата „счетоводство“ се добавя „и на разпоредбите по чл. 28б“.**НАРЕДБА № 41** **Чл. 30.** (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 и на разпоредбите по чл. 28б. 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.**НИД на Наредба № 41****§ ....** В чл. 30 се създава ал. 5:„(5) Въз основа на счетоводната информация по ал. 4 регулаторният орган може да прави заключения по отношение на въпроси, свързани с държавните помощи, които той трябва да докладва на съответните компетентни органи съгласно действащото законодателство. Финансовите потоци, заемите и дълговете подлежат на наблюдение от регулаторния орган“. | **Пълно****Пълно**  |
| 15) Член 57 *(„Сътрудничество между регулаторните органи“)* се изменя, както следва: |  |  |
| а) вмъква се следният параграф:„3а. Когато въпроси, свързани с международна услуга, изискват решения от два или повече регулаторни органи, засегнатите регулаторни органи си сътрудничат в изготвянето на своите решения, за да разрешат въпроса. За тази цел засегнатите регулаторни органи изпълняват функциите си в съответствие с член 56.“; | **Наредба № 41**Чл. 29(9) Когато въпроси, свързани с международна услуга, изискват решения от два или повече регулаторни органи, при изготвянето на своите решения Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ си сътрудничи със съответните регулаторни органи, за да разрешат въпроса.**ПМС № 133 от 31.05.2019 г.**Чл. 13, ал. 212а. осъществява сътрудничество с регулаторните органи на другите държави – членки на Европейския съюз, по въпроси, свързани с международните железопътни услуги, за осигуряване на недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура с оглед постигането на целите на единното европейско железопътно пространство;. | **Пълно****Пълно**  |
| б) параграф 8 се заменя със следното:„8. Регулаторните органи разработват общи принципи и практики за вземане на решенията, за които разполагат с правомощия съгласно настоящата директива. Тези общи принципи и практики включват реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали в рамките на параграф 3а. Въз основа на опита на регулаторните органи и на дейностите на мрежата, посочена в параграф 1, и ако е необходимо с цел осигуряване на ефикасно сътрудничество на регулаторните органи, Комисията може да приеме актове за изпълнение за определяне на тези общи принципи и практики. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 62, параграф 3.“; | **Наредба № 41**Чл. 29, ал. 6 след думата „разследвания“ се добавя „и при разработването на общи принципи и практики за вземане на решения, като това включва реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали при разрешаване на случаи по ал. 9;**Наредба № 41****Чл. 29.** (6) Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" си сътрудничи с другите регулаторни органи, включително чрез споразумения за сътрудничество, за целите на взаимопомощта в задачите за мониторинг на пазара и в разглеждането на жалби и провеждането на разследвания и при разработването на общи принципи и практики за вземане на решения, като това включва реда и условията за разрешаването на спорове, възникнали при разрешаване на случаи по ал. 9. | **Пълно****Не подлежи на въвеждане***Второто и третото изречение на член 57, параграф 8* |
| В) добавя се следният параграф:„10. За решения, свързани с националната инфраструктура на две държави, и двете засегнати държави членки могат по всяко време след 24 декември 2016 г. да се споразумеят да изискват координация между съответните регулаторни органи, за да съгласуват въздействието на техните решения.“ |  | **Коментар:***Опцията е неприложима за България* |
| 16) В член 63 *(„Доклад“)*, параграф 1 се заменя със следното: |  |  |
| „1.   До 31 декември 2024 г. Комисията извършва оценка на въздействието на настоящата директива върху железопътния сектор и представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.По-специално в доклада се прави оценка на развитието на високоскоростните железопътни услуги и на наличието на дискриминационни практики по отношение на достъпа до високоскоростни линии. Комисията преценява необходимостта от представяне на законодателни предложения.До същата дата Комисията преценява дали продължават да съществуват дискриминационни практики или други видове нарушаване на конкуренцията във връзка с управители на инфраструктура, които са част от вертикално интегрирано предприятие. Ако е целесъобразно, Комисията представя законодателни предложения.“ |  | **Не подлежи на въвеждане** |
| *Член 2*1.   Независимо от член 3, параграф 2 държавите членки приемат и публикуват до 25 декември 2018 г. законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.Когато държавите членки приемат посочените мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се прави при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.2.   Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. | **ЗАКОН за железопътния транспорт****ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДББА****§ 51.** Този закон въвежда изискванията на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (OB, L 352/1 от 23 декември 2016 г.), Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (OB, L 138/44 от 26 май 2016 г.) и на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ, L 138/102 от 26 май 2016 г.).**Наредба № 41****Допълнителна разпоредба****§ 31.** Тази наредба въвежда изисквания на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (OB, L 352/1 от 23 декември 2016 г.).**ПМС № 133 от 31.05.2019 г.****ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА****§ 12.** Това постановление въвежда изисквания на Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (OB, L 352/1 от 2016 г.), Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (OB, L 138/44 от 2016 г.) и на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ, L 138/102 от 2016 г.). | **Пълно**  |
| **Директива (ЕС) 2016/2370***Член 3*1.   Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.2.   Член 1, точки 6— 8 и точка 11 се прилагат от 1 януари 2019 г. съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2020 г. |  | **Не подлежи на въвеждане** |
| *Член 4*Адресати на настоящата директива са държавите членки. |  | **Не подлежи на въвеждане** |