



Брюксел, 11 юни 2024 г.  
(OR. en)

10938/24

---

---

Междуинституционално досие:  
2023/0271(COD)

---

---

TRANS 302  
CODEC 1484

## БЕЛЕЖКА

---

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	10059/24 + ADD 1
№ док. Ком.:	11718/23 + ADD 1-4
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство, за изменение на Директива 2012/34/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС) № 913/2010 – Общ подход

---

## I. КОНТЕКСТ

1. На 11 юли 2023 г. Комисията представи на Съвета и на Европейския парламент предложение<sup>1</sup> за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство, за изменение на Директива 2012/34/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС) № 913/2010, чиято цел е да се увеличи разполагаемостта с инфраструктура чрез по-добро планиране и разпределяне и по-добро трансгранично координиране.
2. Проектът за регламент се основава на член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) (обикновена законодателна процедура).

---

<sup>1</sup> Док. ST 11718/23 + ADD 1–4.

3. Европейският икономически и социален комитет<sup>2</sup> даде становището си на 6 февруари 2024 г. Комитетът на регионите<sup>3</sup> даде становището си на 18 март 2024 г.
4. Работна група „Сухопътен транспорт“ обсъди предложението 20 пъти на заседанията си от 4 септември, 27 септември, 20 октомври, 6 ноември, 20 ноември, 27 ноември и 12 декември 2023 г., както и на заседанията си от 9 февруари, 13 февруари, 27 февруари, 7 март, 14 март, 19 март, 11 април, 16 април, 23 април, 30 април, 14 май, 21 май и 28 май 2024 г.
5. Компромисният текст, постигнат в резултат на обсъжданията в работна група „Сухопътен транспорт“, беше разгледан от Комитета на постоянните представители на заседанието му от 5 юни и беше широко одобрен с оглед на постигането на общ подход. В текста, поместен в приложението към настоящата бележка, бяха отразени още два коментара, направени от държавите членки по време на заседанието на Комитета на постоянните представители. Текстът е представен в сравнение с предложението на Комисията (**получер шрифт и подчертаване** и [...]).
6. В Европейския парламент водещата комисия, отговаряща за предложението, е комисията по транспорт и туризъм (TRAN). За докладчик беше определена г-жа Tilly Metz (Green, LU). Докладът беше представен на 5 март 2024 г.; Европейският парламент прие своя мандат за преговори на пленарната си сесия от 12 март 2024 г.

## II. **АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ**

### A. **Алтернативни решения на първоначалното предложение**

7. Държавите членки подкрепиха целите на предложението. Делегациите обаче предложиха да се подобрят някои процеси за планирането и разпределянето на инфраструктурен капацитет, да се засили ролята на държавите членки и да се опростят прегледът на ефективността и регулаторният надзор. Поради това председателството разработи следните алтернативни решения на първоначалното предложение, които бяха подкрепени от делегациите.

---

<sup>2</sup> ОВ С, С/2024/891, 6.2.2024 г.

<sup>3</sup> ОВ С, С/2024/1982, 18.3.2024 г.

а. Обхват на регламента

8. Председателството възпроизведе някои възможности за освобождаване или изключване от обхвата, които вече се прилагат за управлението на железопътния капацитет съгласно Директива 2012/34/ЕС, но не бяха включени в предложението на Комисията или не бяха изцяло обхванати от него, като например железопътните услуги, извършвани транзитно през Съюза, и услугите за железопътен превоз на пътни превозни средства през тунела под Ламанша (*член 1*). По отношение на международните влакови маршрути, в които участват управители на инфраструктура от трети държави, председателството въведе възможността за отклоняване от периодите и сроковете за разпределяне на капацитета, определени в регламента, когато това не се отразява на други управители на инфраструктура в Съюза, които не участват в тези международни влакови маршрути (*член 38*).
9. Председателството представи в преамбюла съображения във връзка с частта от железопътната мрежа на Съюза, където капацитетът е постоянно наличен, без реален риск от претоварване, и във връзка с частта от железопътната мрежа на Съюза, която е географски изолирана от останалата част на тази мрежа заради морето и за която държавите членки и управителите на инфраструктура следва да могат да възприемат прагматичен и пропорционален подход при прилагането на регламента, като същевременно спазват изцяло задълженията, предвидени в настоящия регламент (*съображение 6б*). Това ще допринесе за предотвратяване на прекомерната административна натовареност в тези специфични ситуации.

б. Сигурност и отбрана

10. Председателството отрази в текста всички опасения, изразени от делегациите във връзка със сигурността и отбраната. Първо, председателството подчерта, че регламентът не възпрепятства държавите членки да приемат мерки за защита на основни интереси в областта на сигурността или отбраната и за осигуряване на достъп на военните сили до железопътната инфраструктура (*член 1*). Тези мерки вече не се ограничават до кризисни ситуации, а се подчиняват на същите условия като мерките, предприети в кризисни ситуации.
11. След това председателството въведе възможността държавите членки да откажат да предоставят права на инфраструктурен капацитет на заявител или да отнемат права на инфраструктурен капацитет на заявител, ако установят, че това би довело до сериозен и висок риск за обществения ред или обществената сигурност, включително за националната сигурност и отбрана. Такава мярка, която би имала последици по-специално за съседни държави членки, трябва да бъде надлежно обоснована, строго необходима и пропорционална на преследваната цел и редовно да се преразглежда (*член 10а*).

в. Разработване на трите европейски рамки от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM)

12. Председателството допълнително уточни правилата и удължи срока, в който ENIM трябва да изготви трите европейски рамки за управление на капацитета, за трансгранично координиране на управлението на движението, управление на нарушенията в движението и управление на кризи и за преглед на ефективността. Председателството добави консултация с оперативните заинтересовани страни и препоръка от Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB) преди приемането на рамките (*членове 6, 44 и 50*).
13. Освен това председателството изрично посочи в преамбюла, че съдържанието на европейските рамки е необвързващо (*съображение 15*). Това пояснение е необходимо, първо, от съображения за правна сигурност, за да могат управителите на инфраструктура да бъдат наясно с обхвата на своите задължения съгласно настоящия регламент, и второ, за да се гарантира, че няма противоречие със съдебната практика по делото *Meroni*<sup>4</sup>, тъй като ENIM е трети субект. За да се осигури обаче достатъчно хармонизиран подход към управлението на железопътния капацитет, текстът предвижда управителите на инфраструктура да се стремят да следват съдържанието на тези рамки и да обосновават всяко отклонение от него.

г. Стратегически насоки

14. Председателството засили обхвата и значението на стратегическите насоки, които държавите членки предоставят на своите управители на инфраструктура. По-специално държавите членки могат да задължат управителите на инфраструктура да планират предварително инфраструктурен капацитет, да насочват разпределянето на капацитета на много натоварена или претоварена инфраструктура, да ръководят прилагането на официалния механизъм за разрешаване на спорове или да определят рамка за резервиране на капацитет чрез рамкови споразумения или непрекъснато планиране. Приемането на такива насоки от държавите членки обаче продължава да не бъде задължително, както и възможността държавите членки да ги направят обвързващи. В допълнение към това укрепване председателството прие подходящи предпазни мерки за предотвратяване на фрагментирания подход към управлението на железопътния капацитет, като изиска от държавите членки да координират помежду си съответните стратегически насоки и да зачитат оперативната независимост на управителите на инфраструктура (*членове 11, 18 и 37*).

---

<sup>4</sup> Решение на Съда от 13 юни 1958 г., *Meroni/Върховен орган*, 9/56, EU:C:1958:7

д. Планиране на капацитета

15. Председателството реорганизира съдържанието на документите за планиране, които вече са изброени в своята цялост в *приложение I*. С оглед намаляване на административната натовареност на управителите на инфраструктура, свързана с тези документи за планиране, председателството ограничи случаите, в които документите трябва да бъдат актуализирани. Например стратегиите за капацитета се актуализират само в случай на непредвидени и значими събития, а моделите на капацитета – само ако плановете за доставка на капацитет, които са по-подробни, все още не са публикувани (*членове 16–18*).

е. Социално-икономически, оперативни и екологични критерии

16. Делегациите отчетоха значението на използването на социално-икономически, оперативни и екологични критерии при управлението на недостатъчния капацитет, за да се постигнат възможно най-големи ползи за обществото. Тези критерии ще се използват, от една страна, за оценка на алтернативни възможности за разделяне на много натоварени и претоварени елементи на инфраструктурата, като управителят на инфраструктура може също така да вземе предвид местните или националните обстоятелства, и от друга страна, за разрешаване на спорове, които не могат да бъдат разрешени чрез координиране на заявките за капацитет (*членове 25 и 37*). Комисията трябва да извърши преглед на функционирането на тези критерии в своя доклад относно прилагането на регламента до 10 години след влизането му в сила (*член 73*).

ж. Санкции

17. Председателството замени предлаганата дума „*компенсация*“ за промяна на правата на капацитет, когато дадена страна не спазва ангажиментите си, с думата „*санкция*“, тъй като този термин е по-подходящ, за да се опише такъв финансов стимул за всички страни да спазват тези ангажименти. Председателството събра всички разпоредби, свързани със санкциите, в *член 40*. Председателството представи допълнителни подробности относно размерите и модулациите на санкцията и относно критериите, които трябва да се вземат предвид при определянето на тези размери и модулации. Ограниченията на капацитета, произтичащи от работи по инфраструктурата, които са декларирани от управителите на инфраструктура при определени условия, не подлежат на такава санкция. Накрая, председателството въведе принципа, че без да се засягат Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и правото на обжалване съгласно националното право и правото на ЕС, заплащането на санкция освобождава другата страна от други финансови претенции, свързани със същата промяна.

з. Кризисни ситуации

18. Предвид факта, че управлението на кризи е предимно от компетентността на държавите членки, председателството заличава възможността Комисията да изиска от дадена държава членка да отмени временните мерки, приети в отговор на кризисна ситуация. Държавите членки обаче трябва да уведомят Комисията и ENIM за такива временни мерки, да ограничат съдържанието им до строго необходимото за справяне с кризисната ситуация и да ги координират с други държави членки, когато тези мерки се отразяват на трансграничния трафик (*член 47*).

и. Координиране между държавите членки

19. Председателството създаде официално задължение за координиране между държавите членки по няколко аспекта на текста, за да се гарантира, че практиките са достатъчно хармонизирани, когато е необходимо (*член 53a*). Някои делегации счетоха това за особено важно предвид отмяната на Регламента относно коридорите за железопътен товарен превоз<sup>5</sup>, който съдържа механизми за координиране, макар и ограничени до услугите за железопътен товарен превоз. Председателството е на мнение, че комбинираният разпоредби на настоящия регламент и на преразгледания регламент за TEN-T, с който се създават нови европейски транспортни коридори, ще установят подходяща рамка за управление за всички железопътни услуги.

й. Преглед на ефективността

20. Председателството заличава предложения „*орган за преглед на ефективността*“, тъй като на този субект щяха да бъдат възложени задачи, близки до областта на експертния опит на вече съществуващи субекти. Вместо това председателството предложи прегледът на ефективността на услугите, предоставяни от управителите на инфраструктура, да се възложи на ENIM и на ENRRB. По-специално Европейската рамка за преглед на ефективността и въз основа на това европейският доклад за преглед на изпълнението са запазени, заедно с приноса и препоръките на ENRRB (*членове 49–51*).

---

<sup>5</sup> Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз.

к. Цифровизация

21. Председателството изрично посочи възможността държавите членки да продължат да използват съществуващите инструменти за управление на капацитета, доколкото те позволяват да се изпълнят изискванията на регламента, за да се предотвратят ненужни инвестиции за цифровизация (*член 62*).

л. Делегирани актове и актове за изпълнение

22. Председателството ограничи правомощията на Комисията да приема делегирани актове до строго необходимите аспекти и допълнително ограничи делегирането на предоставените правомощия (*членове 10, 11, 21, 38, 39 и 48*). Председателството счита, че предвид особената сложност на настоящия регламент и факта, че това е напълно нов начин за управление на капацитета в сектора, е важно да се даде възможност за преразглеждане на някои аспекти на регламента, за да се гарантира, че установените в него правила ще продължат да бъдат подходящи с течение на времето. Председателството ясно определи елементите, които могат да бъдат изменени в приложенията, и добави условия за действие от страна на Комисията, като например големи трудности при изпълнението. Председателството въведе също така стандартните клаузи, свързани с делегирани актове относно възможността за оттегляне на делегирането на правомощия, относно консултациите с експерти и относно процедурата за приемане (*член 71*).
23. Председателството включи *клаузата за липса на становище* за всички актове за изпълнение, които ще бъдат приети въз основа на настоящия регламент, което означава, че Комисията не приема акта за изпълнение, ако комитетът SERA не даде становище (*член 72*).

м. Правило за гласуване на ENIM

24. Комисията предложи да се запази настоящото правило за гласуване на ENIM, като всички управители на инфраструктура от една държава членка имат един глас, а ENIM приема решенията си с обикновено мнозинство. Като се има предвид изцяло преразгледаната роля на ENIM, на която са възложени много нови задачи, които ще оформят новия процес на управление на капацитета, председателството счете, че за вземането на решение следва да се изисква по-голямо мнозинство от две трети, като същевременно се запази принципът на един глас за всяка държава членка (*член 55*). Това правило за гласуване, подкрепено от няколко делегации, ще гарантира, че всички гласувания се вземат предвид, представлявайки различни оперативни ситуации, като същевременно се гарантира, че ENIM функционира и може да взема решения.

## **Б. Финансиране**

25. В оценката си на въздействието<sup>6</sup> Комисията оцени новите разходи, които произтичат за националните публични органи от регламента, на 0,9 милиона евро годишно за периода 2025—2050 г.<sup>7</sup>, а новите разходи за оперативните заинтересовани страни — на 79,3 милиона евро годишно. За сравнение общите ползи, включително намаляването на външните разходи, се очаква да достигнат 519,3 милиона евро годишно.
26. В законодателната финансова обосновка, придружаваща предложението й<sup>8</sup>, Комисията посочи възможността за съфинансиране от ЕС под формата на техническа помощ по линия на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за периода 2025—2027 г. за функционирането на ENIM, включително координатора на мрежата, и секретариата на ENRRB. Комисията предвижда съфинансиране в размер на 5,5 милиона евро годишно за периода 2025—2027 г.<sup>9</sup> и посочи, че срокът на това съфинансиране може да бъде удължен в зависимост от обсъжданията на следващата многогодишна финансова рамка.

## **III. ДОПЪЛНИТЕЛНИ КОМЕНТАРИ, НАПРАВЕНИ В КОМИТЕТА НА ПОСТОЯННИТЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ**

27. Компромисният текст, представен в приложението към настоящата бележка, отразява два допълнителни коментара, направени от държавите членки на заседанието на Комитета на постоянните представители от 5 юни:
- операторите на интермодален транспорт вече са изрично посочени сред оперативните заинтересовани страни, които ще участват в процеса на координиране и консултации в работните групи на ENIM (член 5б);

---

<sup>6</sup> ST 11718/23 ADD3, по-специално таблици 7 и 11.

<sup>7</sup> От които: 0,3 милиона евро за функционирането на секретариата на ENRRB, 1,1 милиона евро като разходи за правоприлагане, минус 0,5 милиона евро икономии на разходи.

<sup>8</sup> Док. ST 11718/23.

<sup>9</sup> Еwentуално подлежи на коригиране, тъй като тази оценка включва създаването на орган за преглед на ефективността, който беше заличен от председателството.

- управителите на инфраструктура, отговарящи за линии, които са част от основната и разширената основна ТЕН-Т мрежа на държавите от ЕАСТ и на договарящите страни от Югоизточна Европа по Договора за създаване на Транспортната общност<sup>10</sup>, следва да имат право да членуват в ENIM без право на глас, при условие че тези държави или договарящи страни прилагат регламента въз основа на международно споразумение, сключено с ЕС (*съображение 21а и член 55*).

#### **IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

28. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне общ подход по предложението за регламент относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство.
- 

---

<sup>10</sup> Решение (ЕС) 2017/1937 на Съвета за подписване, от името на Европейския съюз, и временно прилагане на Договора за създаване на Транспортната общност.

2023/0271 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство, за изменение на Директива 2012/34/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС) № 913/2010**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>11</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>12</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

---

<sup>11</sup> [ОВ С, С/2024/891, 6.2.2024 г. \[...\]](#)

<sup>12</sup> [ОВ С, С/2024/1982, 18.3.2024 г. \[...\]](#)

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията „Европейски зелен пакт“<sup>13</sup> се поставя цел за постигане на неутралност по отношение на климата, която трябва да бъде постигната от Съюза до 2050 г., както и ясна цел за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. **И двете цели са залегнали в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета. В Европейския зелен пакт**[...] се призовава за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 %, като същевременно се работи за постигане на амбицията за нулево замърсяване<sup>14</sup>, а именно намаляване на въздействието на емисиите на замърсители на въздуха върху здравето с повече от 55 % и на дела на хората, постоянно обезпокоявани от транспортен шум, с 30 % до 2030 г. Транспортът представлява около 25 % от общите емисии на парникови газове в Съюза, като през последните години те са се увеличили. Европейският зелен пакт дава приоритет на преминаването към железопътен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища на значителна част от тези 75 % от вътрешните товари, които днес се превозват по шосе. Тъй като железопътният транспорт е до голяма степен електрифициран и енергийно ефективен вид транспорт, по-широкото използване на железопътните услуги следва да допринесе за намаляване на емисиите и потреблението на енергия в транспорта.
- (2) В съобщението относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност<sup>15</sup> се определят основните етапи, които показват развитието на транспортната система на Съюза към постигане на целите за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. В него се предвижда железопътните товарни превози да се увеличат с 50 % до 2030 г. и да се удвоят до 2050 г., високоскоростните пътнически превози да се удвоят до 2030 г. и да се утроят до 2050 г., а колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km да бъдат неутрални по отношение на въглеродните емисии до 2030 г. в рамките на Съюза. За да се постигнат тези цели, железопътният транспорт [...] **следва** да стане по-привлекателен по отношение на достъпността и надеждността, а услугите следва да бъдат по-добре адаптиран към нуждите на пътниците и товароизпращачите.

---

<sup>13</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Европейският зелен пакт“, COM(2019) 640 final от 11 декември 2019 г.

<sup>14</sup> Съобщение на Комисията „Път към здравословна планета за всички, План за действие на ЕС: Към нулево замърсяване на въздуха, водата и почвата“, COM(2021) 400 final от 12 май 2021 г.

<sup>15</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготовка на европейския транспорт за бъдещето“ COM(2020) 789 final от 9 декември 2020 г.

- (3) В Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>16</sup> се определят правилата, приложими за управлението и експлоатацията на железопътната инфраструктура, както и принципите и процедурите, приложими за разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет за вътрешни и международни железопътни услуги.
- (4) В Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета<sup>17</sup> се предвижда създаването на коридори за железопътен товарен превоз и на обслужване на едно гише за улесняване на подаването на заявки за инфраструктурен капацитет за международни железопътни услуги за превоз на товари.
- (5) Управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и **управлението на железопътното** движение са от решаващо значение за доброто функциониране на железопътния сектор. Експлоатацията на железопътните транспортни услуги, **по-специално на трансграничните железопътни услуги**, трябва да бъде внимателно планирана и координирана, за да може влакове с много различни характеристики, като скорост и спиращен път, да ползват безопасно едни и същи коловози. Оптималното **и хармонизирано** управление на капацитета създава повече възможности и повишава надеждността **и свързаността** на железопътните услуги. С **настоящия** регламент следва да се осигури достатъчна гъвкавост на управителите на инфраструктура за ефективно управление на капацитета, като същевременно се гарантира, че всички [...] **заявители** се третират **по прозрачен и недискриминационен начин** [...] при достъпа им до мрежата, **с което се осигурява лоялна конкуренция**.
- (6) В Директива 2012/34/ЕС се признава правото на държавите членки да не прилагат правилата за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет за определени части от железопътната мрежа или за определени железопътни услуги, когато такова изключване от обхвата на правото на Съюза не би засегнало функционирането на единното европейско железопътно пространство. Тези изключения следва да продължат да се прилагат, а държавите членки следва да запазят правото си да искат такива изключения в бъдеще също и във връзка с настоящия регламент.

---

<sup>16</sup> Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство [...] (ОВ L 343 14.12.2012 г., стр. 32).

<sup>17</sup> Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

**(6a) Експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша се урежда по-специално от договора относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. („Договора от Кентърбъри“), и от споразумението за концесия между британския държавен секретар по въпросите на транспорта, френския министър на градоустройството, жилищната политика и транспорта, The Channel Tunnel Group Limited и France-Manche S.A. („споразумението за концесия“). Съгласно Договора от Кентърбъри и споразумението за концесия концесионерите трябва да управляват инфраструктурата и да извършват услуги за железопътен превоз на пътни превозни средства. Директива 2012/34/ЕС, с изключение на някои членове, не се прилага за предприятия, чиято дейност се ограничава изключително до предоставянето на услуги за железопътен превоз на пътни превозни средства през тунела под Ламанша или до транспортни дейности под формата на услуги за железопътен превоз на пътни превозни средства през този тунел. Също така не е целесъобразно настоящият регламент да се прилага по отношение на управлението на инфраструктурен капацитет за извършването на такива услуги. Освен ако не е предвидено друго, настоящият регламент следва да се прилага за управлението на инфраструктурен капацитет за извършването на други услуги, като например пътнически и товарни влакове.**

**Освен това съгласно Договора от Кентърбъри и споразумението за концесия концесионерите са задължени да спазват разпоредбите на това споразумение, законите и подзаконовите разпоредби, които са в сила във Франция и в Обединеното кралство, и правилата на ЕС, приложими за изграждането и експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша. Френското и британското правителство имат задължението да се стремят да работят в координация помежду си и да предприемат стъпките, включително подходи към международни организации, които са необходими по-специално за експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша в съответствие със споразумението за концесия. Поради това прилагането на някои разпоредби на настоящия регламент по отношение на инфраструктурата на фиксираната транспортна връзка през Ламанша следва да бъде изключено, когато това прилагане създава риск от конфликт с прилагането на действащото законодателство в Обединеното кралство. Такъв е случаят с разпоредбата, определяща прагови стойности за много натоварена или претоварена инфраструктура.**

- (66) При прилагането на настоящия регламент по отношение на част от железопътната мрежа на Съюза, където капацитетът е постоянно наличен и не се очаква възникването на промяна в него в краткосрочен или средносрочен план, или по отношение на част от железопътната мрежа на Съюза, която е географски изолирана заради морето от останалата част на железопътната мрежа на Съюза и за която няма конкретна необходимост от координация с други държави членки или управители на инфраструктура, управляващи инфраструктура, разположена в други държави членки, държавите членки и управителите на инфраструктура следва да могат да приложат прагматичен и пропорционален подход, за да се избегнат непропорционални разходи и административна тежест, като същевременно се спазват задълженията, предвидени в настоящия регламент.**
- (6в) Настоящият регламент не следва да възпрепятства държавите членки да приемат мерки, необходими за защитата на основни интереси в областта на сигурността или отбраната и за осигуряването на достатъчен достъп на военните до железопътната инфраструктура.**
- (6г) Транспортната инфраструктура е гръбнакът на икономиката и на обществото като цяло. Някои железопътни инфраструктури са от решаващо значение за доброто функциониране на жизненоважни обществени функции и имат стратегическо значение за националната сигурност. В някои случаи предоставянето на права на капацитет на заявител би могло да застраши обществената сигурност или обществения ред в Съюза, включително на равнището на държавите членки, например когато железопътно предприятие възнамерява да превозва по железопътната инфраструктура на държава членка опасни стоки или оръжия, които са влезли незаконно в Съюза. С цел да гарантират гладкото, безопасно и сигурно железопътно движение и да защитят своята железопътна транспортна инфраструктура, държавите членки следва да имат право да изискват от управителите на инфраструктура да отказват предоставянето на права на капацитет или да отнемат права на капацитет на заявител, когато достъпът до тяхната инфраструктура представлява риск за обществения ред или обществената сигурност, включително за националната сигурност и отбрана. Всяко такова решение следва да бъде надлежно обосновано, както и строго необходимо и пропорционално на преследваната цел, като се взема предвид и неговото отражение върху конкуренцията и непрекъснатостта на веригите на доставки, по-специално за доставката на суровини от критично значение, и когато исканото право на капацитет представлява право на мномрежов капацитет. Когато оценява риска за обществената сигурност или обществения ред, съответната държава членка може да вземе предвид, наред с другото, факта, че спрямо заявителя се прилагат ограничителни мерки, приети от Съюза, както и причините за приемането на тези мерки, а именно че**

**заявителят е притежаван или е ефективно контролиран, или действия от името на лице или образувание, спрямо което се прилагат ограничителни мерки, приети от Съюза, или че заявителят или това лице или образувание участва в незаконни дейности или в дейности, улесняващи развитието на военните способности на трета държава, които представляват заплаха за националната сигурност на държавата членка. Държавата членка следва да преразглежда редовно такова решение, по-специално чрез редовна оценка и дали то продължава да бъде обосновано и пропорционално. Държавата членка следва да информира Комисията, регулаторния орган и, по отношение на правата на многомрежов капацитет, другите засегнати държави членки за приетото решение и причините за него и следва да се координира с тези други държави членки, в случай че те изразяват опасения във връзка с приетото решение.**

- (7) Правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет следва да отразяват по-добре нуждите на всички сегменти на железопътния пазар. В тях следва по-специално да се отчитат необходимостта от дългосрочна стабилност на разполагаемия капацитет за пътнически услуги, **включително за услуги, предоставяни съгласно задълженията за извършване на обществена услуга**, и необходимостта от краткосрочна гъвкавост за товарните превози, за да се отговори на пазарното търсене. Поради това процесът на управление на капацитета вече не следва да бъде предимно годишен, а да бъде организиран в три последователни етапа: стратегическо планиране на капацитета; изготвяне на график на железопътните услуги и разпределяне на капацитета; и адаптиране и промяна на графика за капацитета. Въвеждането на по-добре определени и структурирани етапи, които предоставят възможност за дългосрочно планиране и краткосрочно адаптиране при управлението на капацитета, би било от особена полза за услугите, които не е толкова лесно да се планират предварително или са по-сложни за организиране, като например товарните влакове и трансграничните пътнически влакове.
- (8) Все по-голяма част от железопътната мрежа на Съюза е претоварена или почти претоварена и не може да посреща нуждите от железопътен инфраструктурен капацитет на всички заявители и да поддържа по-нататъшното нарастване на обема на железопътния транспорт. Развитието на инфраструктурата и цифровизацията в съответствие с техническата спецификация за оперативна съвместимост, разработена съгласно Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, по-специално Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), се очаква да доведат до увеличаване на разполагаемия капацитет в средносрочен и дългосрочен план. Въпреки това управителите на инфраструктура [...] **следва** [...] да определят приоритети за използването на **много натоварени или претоварени участъци**. **Държавите членки следва да имат правото да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки, за да гарантират, че планирането и използването на железопътния капацитет, по-специално в много натоварени или претоварени участъци, са в съответствие с техните общи цели и**

насоки на политиката, като същевременно се зачитат оперативните отговорности на управителя на инфраструктура. Управителите на инфраструктура следва да оценяват използването на железопътния инфраструктурен капацитет въз основа на обективни, прозрачни и подходящи процедури и методи, като отчитат в максимална степен общия метод, който ще бъде разработен от ENIM. Комисията следва да бъде оправомощена да определи чрез акт за изпълнение общите ключови принципи на метода, който ще бъде разработен от ENIM. При приемането на този акт Комисията следва да се въздържа от определяне на подробните елементи, които да бъдат включени в този метод.

**(8a) За да може капацитетът на железопътната инфраструктура да се използва оптимално, по време на процеса на планиране и разпределяне следва да се вземат предвид социално-икономически, оперативни и екологични критерии, по-специално при оценката на алтернативни възможности за разделяне когато даден елемент от инфраструктурата е обявен за много натоварен или претоварен, и за целите на разрешаването на спорове. По-специално Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM), създадена съгласно Директива 2012/34/ЕС, следва да използва такива критерии като основа за определянето на процедури за оценка на алтернативни възможности за разделяне и на процедури за разрешаването на спорове. Тези процедури следва, доколкото е възможно, да бъдат прости и определени по общ начин, което ще позволи те да се прилагат в повечето случаи.[...]**

(9) Стратегическото планиране на капацитета от управителите на инфраструктура следва да подобри използването на железопътната инфраструктура чрез предвиждане на търсенето на железопътни услуги, включително чрез анализиране на очакваното развитие на пазара на транспортни услуги, и отчитане на планираното развитие, обновяване и поддръжка на инфраструктурата. С него следва да се гарантира, че железопътният инфраструктурен капацитет се разпределя по начин, който увеличава максимално стойността на железопътните услуги за обществото. Управителите на инфраструктура следва да гарантират, че стратегическото планиране предоставя постепенно нарастващо ниво на подробна информация за разполагаемия капацитет и че тя е основа за разпределянето на капацитета.

- (10) За да се гарантира, че има разполагаем капацитет за разпределяне за различните сегменти на железопътния пазар, и по-специално за товарните и трансграничните железопътни услуги, на управителите на инфраструктура следва да се позволи да планират предварително използването на капацитета в претоварените или много натоварените участъци от железопътната мрежа и да разширят това планиране с цел включване на други участъци от мрежата, ако сметнат това за необходимо. При това предварително планиране на капацитета следва да се вземат предвид различните методи за разпределяне на капацитета и характеристиките на различните сегменти на железопътния пазар. То следва да даде възможност за по-добро използване на железопътната инфраструктура чрез групиране на влакове със сходни експлоатационни характеристики на етапа на разпределяне на капацитета.
- (11) При разпределянето на капацитета управителите на инфраструктура следва да се придържат към стратегическото си планиране[...] за предоставяне на капацитет, **като** същевременно [...]гарантират, че капацитетът се разпределя в съответствие с пазарното търсене по справедлив и недискриминационен начин. За тази цел някои заявки за капацитет могат да бъдат отхвърляни, **включително когато се прилагат механизми за разрешаване на спорове**, а планът за предоставяне на капацитет [...]следва да се обновява [...]непрекъснато, за да отразява [...]наличния капацитет. **При механизмите за разрешаване на спорове следва да се вземат предвид различните методи за разпределяне на капацитета и характеристиките на различните сегменти на железопътния пазар.**
- (12) Различните сегменти на железопътния пазар имат различна способност за предвиждане на нуждите си от железопътен инфраструктурен капацитет. По-специално някои доставчици на услуги за превоз на товари може да не са в състояние да определят навреме своите нужди от капацитет, за да бъдат включени в работното разписание, т.е. в годишния план за движение на влаковете и подвижния състав, и може да не се вмести в неговия годишен график. Поради това управителите на инфраструктура следва да могат да предлагат капацитет с достатъчно качество и количество също и за железопътните услуги, за които има нестабилно търсене, да се организират в сравнително кратки срокове, да включват повече от едно пътуване на влак и да могат да осъществяват пътувания многократно за период от време, който може да не съвпада с продължителността на периода на работното разписание.

- (13) Заявителите за железопътен инфраструктурен капацитет следва да могат да планират и заявяват железопътен инфраструктурен капацитет на годишна база чрез работното разписание. Заявителите следва също така да могат да заявяват достатъчно рано железопътния инфраструктурен капацитет за постоянни, многогодишни железопътни услуги чрез рамкови споразумения. И накрая, заявителите следва да могат да заявяват капацитет близо до момента на експлоатация за отделни влакове чрез заявки *ad hoc* за капацитет или за повтарящи се влакови услуги чрез заявки в рамките на непрекъснатото планиране. **Тъй като с оглед на характеристиките на услугите за железопътен товарен превоз непрекъснатото планиране е особено подходящо за тях, разпределянето на капацитета чрез процес на непрекъснато планиране следва да се прилага най-малкото по отношение на услугите за железопътен товарен превоз.**
- (14) Значителна част от железопътния товарен транспорт е на дълги разстояния и изисква трансгранично координиране на управителите на инфраструктура. Целта на политиката за увеличаване на железопътния трафик зависи и от нарастването на трансграничните пътнически услуги. С цел улесняване и насърчаване на увеличаването на трансграничното движение в единното европейско железопътно пространство е необходимо да се осигурят по-голяма последователност [...]на правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет **и хармонизиран подход**. Съответно ролята на [...]ENIM следва да бъде засилена, [...]като ѝ се възложи разработването на насоки [...]с оглед засилване на [...]последователното прилагане на настоящия регламент относно процедурите и методиките за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и активното координиране на трансграничния капацитет и трафик. По-специално [...]ENIM следва да разработи европейски рамки за управление на капацитета, за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, както и за преглед на ефективността.
- (15) В европейските рамки, разработени от [...]ENIM, следва да се предоставят насоки, **включително общи принципи и процедури**, които управителят на инфраструктура следва да полага максимални усилия да изпълнява.[...] **При все че тези рамки и съдържащите се в тях елементи следва да бъдат необвързващи и управителите на инфраструктура следва да запазят**[...] отговорността за своите оперативни решения, [...]управителите на инфраструктура следва да [...]предоставят обяснение за всяко отклонение от тези[...] рамки **съгласно предвиденото в настоящия регламент**[...]. Този подход [...]дава възможност за постигане на равновесие между нуждите от координиране и прилагане на хармонизирани подходи в единното европейско железопътно пространство и необходимостта от адаптиране на процедурите и методиките към специфичните обстоятелства в дадени географски райони. След изтичането на период от [...]десет години от прилагането на настоящия

регламент Комисията, когато извършва оценка на изпълнението на настоящия регламент, следва да прецени дали състоянието на сближаване на процедурите и методиките и ефективността на процеса на координиране между управителите на инфраструктура, както и общият напредък към създаването на единно европейско железопътно пространство оправдават внасянето на промяна в настоящия регламент[...], целяща въвеждането на обвързващи правила, които да заменят елементи на европейските рамки, разработени от [...]ENIM.

**(15a) ENIM следва да определи координатор на мрежата, който да изпълнява помощни и оперативни задачи. Предвид опита и приноса на RailNetEurope (RNE) за подобряване на управлението на железопътния инфраструктурен капацитет, това сдружение с нестопанска цел следва да бъде разгледано от ENIM за определяне на координатор на мрежата.**

- (16) Правилата за управление на трансграничното железопътно движение при нормални условия и в случай на смущения следва да насърчават гладкото, устойчиво и безпроблемно функциониране на железопътните транспортни услуги. В тях следва да се предвижда система за структурирано координиране между управителите на инфраструктура и другите заинтересовани страни.
- (17) Експлоатацията на железопътната инфраструктура изисква не само тясно сътрудничество между управителите на инфраструктура, но и тясно взаимодействие с железопътните предприятия и другите заинтересовани страни, пряко ангажирани с железопътния и мултимодалния транспорт и логистичните операции. Поради това е необходимо да се предвиди структурирано координиране между управителите на инфраструктура и другите заинтересовани страни.
- (18) Надеждността на железопътните услуги е един от аспектите, които клиентите на железниците ценят най-много. Надеждността на разписанията е също така аспект от критично значение за гладкото функциониране на железопътната система, в която съществуват силни взаимодействия между услугите и външните за мрежата фактори. Поради тази причина отклоненията от разписанието следва да бъдат сведени до минимум. Освен това следва да се въведе система от подходящи стимули, за да се насърчи изпълнението на ангажиментите от страна на управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и другите заинтересовани страни. Тези стимули следва да бъдат както от икономическо, така и от неикономическо естество.

**(18a) С настоящия регламент следва да се създаде система от санкции, които да се плащат, когато дадена страна – управителят на инфраструктура или заявителят – не изпълнява ангажиментите си по отношение на разпределено право на капацитет. Размерът на санкцията, която трябва да бъде платена на другата страна от страната, иницирала промяната на правата на капацитет, следва да бъде такъв, че да осигурява ефективни стимули за управителя на инфраструктура и заявителите да спазват планираното използване на капацитета и да свеждат до минимум смущенията. Този размер следва да бъдат пропорционален и недискриминационен и да отчита няколко фактора, включително въздействието на промяната, момента, в който страната, иницирала промяната, уведомява другата страна за тази промяна, качеството на предоставения алтернативен капацитет, когато промяната е причинена от управителя на инфраструктура, или дали капацитетът може да бъде преразпределен и използван от друг заявител, когато промяната е причинена от заявителя. Без да се засяга Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилюс от 3 юни 1999 г. (COTIF), и по-специално член 8, параграф 1, точка I от притурка Д към тази конвенция, когато е приложимо, или правото на обжалване на решенията относно платената санкция, плащането на тази санкция от страната, иницирала промяната съгласно настоящия регламент, следва да изчерпва за другата страна други финансови искове, свързани със същата промяна, с цел да се избегнат двойното обезщетение, мултиплицирането на съдебни производства и продължителната, тромава и тежка процедура, до която би довел иск за обезщетение, целящ пълното обезщетяване на претърпените от тази друга страна вреди.**

(19) Непрекъснатото наблюдение на качеството на **услугите на железопътната инфраструктура** и на **железопътните транспортни услуги** е предпоставка за подобряване на ефективността на тези услуги. Поради това е необходимо да се създаде прозрачна и обективна система от показатели, която да осигурява обратна връзка по аспектите на ефективността, които са от значение за различните оперативни заинтересовани страни и за крайните клиенти на железопътните транспортни услуги. Основната функция на тази система следва да се съсредоточи върху наблюдение на изпълнението на ангажиментите, поети от оперативните заинтересовани страни, и напредъка по отношение на ефективността с течение на времето, като се вземат предвид различните обстоятелства и характеристики в рамките на железопътния сектор. [...]

(20) За да се подобри ефективността на услугите на железопътната инфраструктура в единното европейско железопътно пространство, [...]ENIM [...] следва да [...]разработи европейска рамка за преглед на ефективността. Тази рамка следва да се стреми да гарантира, че всички управители на инфраструктура в ЕС използват общи принципи и методики за измерване на ефективността чрез съгласувани показатели. Рамката следва да дава възможност за установяване на недостатъците в работата на железопътната мрежа на ЕС. Тя следва да се стреми да гарантира, че управителите на инфраструктура определят целите за ефективност по начин, който отчита спецификата на управляваната от тях мрежа, но същевременно осигуряват съгласуваност при набелязването на най-съществените недостатъци по отношение на ефективността. Рамката следва да дава възможност на управителите на инфраструктура да си сътрудничат на равнището на ЕС при определянето на мерки за отстраняване на недостатъците в експлоатацията и да проследяват тяхното въздействие. [...]ENIM[...] следва редовно да преразглежда тази рамка, за да гарантира, че тя е подходяща за целта.

**(20a) ENIM следва да изготви европейски доклад за преглед на ефективността, обхващащ най-малко линиите, които са включени в европейските транспортни коридори, установени в [новия регламент за TEN-T]. Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB) следва да допринесе за този преглед, като предостави своята оценка и препоръки относно ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и железопътните транспортни услуги.**

(21) С цел осигуряване на ефективно [...]координиране между управителите на железопътна инфраструктура на равнището на ЕС, [...]ENIM[...] следва да започне да функционира по-ефективно. Тя следва да включва механизми за вземане на решения, които да дават възможност на управителите на железопътна инфраструктура [...]да координират ефективно стратегическото планиране на железопътния инфраструктурен капацитет.

**(21a) Всички управители на инфраструктура от държавите членки, отговарящи за линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, следва да членуват в ENIM. Други управители на инфраструктура от държавите членки също следва да могат да участват в обсъжданията на ENIM без право на глас. Освен това в интерес на Съюза е да разреши участието в ENIM, без право на глас, на управители на инфраструктура, отговарящи за линии по основната или разширената основна TEN-T мрежа на държавите – членки на Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), и на договарящите страни от**

**Югоизточна Европа по Договора за създаване на Транспортната общност, подписан от Съюза в съответствие с Решение (ЕС) 2017/1937 на Съвета, при условие че тези държави или договарящи страни прилагат настоящия регламент съгласно международно споразумение, сключено със Съюза. Тези държави и договарящи страни са тясно асоциирани със Съюза в транспортния сектор. Освен това поради географското си местоположение повечето от тях имат важни железопътни връзки с държавите членки или транзитен трафик между две или няколко държави членки. Поради това техният принос към работата на ENIM е важен.**

**(21б) Предприеманите от държавите членки мерки и насоки относно политиката, които оказват въздействие върху трансграничните железопътни услуги, следва да бъдат координирани между държавите членки, доколкото е възможно в контекста на съществуващите форуми.**

(22) Регулаторните органи за железопътния транспорт следва да си сътрудничат на равнището на Съюза, за да осигурят последователно прилагане на регулаторната рамка и последователно третиране на заявителите в единното европейско железопътно пространство. Те следва да правят това чрез [...] **ENRRB** с оглед на разработването на общи практики за вземане на решенията, за които са оправомощени съгласно настоящия регламент. За тази цел [...] **ENRRB** следва да изпълнява координационни задачи и **може** да приема необвързващи препоръки, [...] становища **или доклади относно трансграничните железопътни услуги и ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и железопътните транспортни услуги**[...]. **Препоръките и становищата, приети от ENRRB,** не следва да засягат компетентността на регулаторните органи за железопътния транспорт или на управителите на инфраструктура.

(23) Ефективното управление на железопътния капацитет и движението изисква обмен на данни и информация между управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни. Този обмен може да стане значително по-ефективен и ефикасен с помощта на оперативно съвместими цифрови инструменти и където е възможно, с помощта на автоматизация. Поради това спецификациите за оперативна съвместимост следва да се прилагат приоритетно и да се доразвият, за да са в крак с технологичното развитие и новите процеси, заложиени в настоящия регламент.

(24) Управителите на инфраструктура следва да осигурят съгласуване, по-специално по отношение на цифровизацията, с работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено с дял IV от Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета,

[...] **чрез ръководната група за** стълба на системата[...] и [...]групата по внедряване, посочени **съответно** в членове **96 и 97** от Регламент (ЕС) 2021/2085.

(25) [...].

- (26) С цел да се осигури плавен процес на управление на капацитета и на движението за международните железопътни услуги, да се сведат до минимум отмяната на разпределен капацитет и прекъсванията на железопътните операции поради нарушения на движението в железопътната мрежа и да се вземе предвид развитието на практиките на управителите на инфраструктура и на използването на нови методи за разпределяне на капацитета и информационни и комуникационни технологии, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора. Тези правомощия следва да се отнасят до **някои елементи на резултатите, произтичащи от стратегическото планиране на инфраструктурния капацитет; графика за стратегическото планиране на капацитета и процеса на разпределяне на капацитета; [...] продължителността на промените в разпределения капацитет и изграждането на алтернативни решения за заявителите; [...] някои елементи, свързани с графика за координиране, консултации и публикуване на ограниченията на капацитета, произтичащи от работи по инфраструктурата; [...] праговете за използване на капацитета на много натоварена и претоварена инфраструктура и [...]; [...] информацията, която трябва да се предоставя на оперативните заинтересовани страни[...]. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да се провеждат в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.<sup>18</sup> По-специално, за да се осигури равнопоставено участие в подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите на държавите членки, а техните експерти следва систематично да получават достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.**
- (27) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за въвеждане на технически и оперативни изисквания за улесняване на безпроблемното функциониране на единното европейско железопътно пространство по отношение на единни критерии за изискванията, които управителите на инфраструктура поставят по отношение на заявителите; [...]; **подробни правила относно процедурата за сключване на рамкови споразумения, формата и съдържанието на тези споразумения; основните принципи на метода за изчисляване на използването на железопътния инфраструктурен капацитет; категоризацията на промените в**

<sup>18</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

**правата на капацитет и условията, водещи до плащане на санкции**, [...] общи критерии и процедури за промяна на графика **за целите на управлението на смущения в мрежата**; [...] **и някои** елементи на [...] **Европейската рамка за преглед на ефективността**[...]. Тези правомощия следва да се *упражняват* в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>. **Когато комитетът не даде становище в хода на процедурата по разглеждане, Комисията не следва да приема проекта за акт за изпълнение.**

- (28) Правилата за разпределяне на капацитет, установени в Директива 2012/34/ЕС, се заменят с тези, установени в настоящия регламент. Поради това в настоящия регламент следва да бъдат определени правилата за сътрудничество между управителите на инфраструктура, правилата за сътрудничество между регулаторните органи за железопътния транспорт, изискванията към елементите на референтния документ за железопътната мрежа, описващи естеството на железопътната инфраструктура, която е разполагаема за железопътните предприятия, условията за достъп до нея и принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Правилата за сътрудничество и координиране, както и елементите на референтния документ за железопътната мрежа, които не са свързани с управлението на капацитета, следва да останат в Директива 2012/34/ЕС.
- (29) В последващата оценка на Регламент (ЕС) № 913/2010<sup>20</sup> се прави заключението, че въздействието на регламента е твърде ограничено, за да допринесе за преминаване от автомобилен към железопътен транспорт. Освен това сътрудничеството между държавите членки и управителите на инфраструктура при управлението на железопътната инфраструктура все още е неефективно от трансгранична гледна точка. От резултатите в оценката е видно също, че отделното управление на капацитета на коридорите за железопътен товарен превоз и на останалата част от мрежата не е ефективно. По отношение на експлоатацията на капацитета на железопътната мрежа следва да се прилага единна регулаторна рамка, която да консолидира съответните разпоредби на Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010. Поради това Регламент (ЕС) № 913/2010 **следва да бъде отменен** и разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно разпределянето на капацитета следва да бъдат

---

<sup>19</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13)

<sup>20</sup> SWD(2021) 134 final от 2 юни 2021 г.

заличени[...] и заменени с настоящия регламент, като бъде осигурен достатъчно дълъг преходен период.

- (30) За изготвянето на работното разписание е необходимо да се извършат подготвителни дейности през годините, предхождащи влизането в сила на посоченото работно разписание. Поради това за прехода от регулаторната рамка, установена с Директива 2012[...]/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010, към регулаторната рамка, установена с настоящия регламент, се предполага, че подготовката за работните разписания по новата рамка следва да започне успоредно с прилагането на правилата съгласно действащата рамка. В преходната фаза [...] следва съответно да се прилага двоен режим, при който необходимите подготвителни стъпки за дадено разписание следва да са съобразени с правната рамка, приложима за това конкретно работно разписание. За рамковите споразумения, сключени съгласно действащата рамка, следва да има възможност да продължат да се прилагат през преходния период съгласно новия режим.
- (31) Съгласно новата рамка подготвителните стъпки за работно разписание следва да започнат със стартирането[...] на фазата на стратегията за капацитета пет години преди влизането в сила на дадено работно разписание. Този срок е в съответствие с едно от договорните споразумения, сключено между държавата членка и управителя на инфраструктура, което съдържа структурата на плащанията, договорени за предоставяне на финансиране на управителя на инфраструктура, и което обхваща период от не по-малко от пет години, както е предвидено в Директива 2012/34/ЕС. В интерес на ранното прилагане на новата регулаторна рамка и като се вземе предвид вече извършената от сектора подготвителна работа, графикът на дейностите, водещи до изготвянето на първите две работни разписания, може да бъде съкратен до 38 месеца чрез съкращаване на етапа на стратегията за капацитета. Съответно първото работно разписание, попадащо в обхвата на новата регулаторна рамка, следва да бъде работното разписание, което започва на [...] **13** декември 20**31** г.[...]. Всички заинтересовани страни следва незабавно да започнат необходимата подготовка, за да се съобразят с новата рамка.

**(32) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно по-ефективното управление на железопътния инфраструктурен капацитет и на трафика, като по този начин се подобри качеството на услугите и се увеличи трафикът по железопътната мрежа, не може да бъде постигната в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки, а поради транснационалния обхват на това действие може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,**

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

# ГЛАВА I

## ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

### Член 1

#### Предмет и обхват

1. С настоящия регламент се определят принципите, правилата и процедурите, приложими за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и координирането с **операторите на** обслужващите съоръжения, управлението на движението, управлението на кризи и управлението на ефективността на вътрешните и международните железопътни услуги. С него се определят също така правилата за европейска мрежа за координиране между управителите на инфраструктура и други заинтересовани страни, както и за надзор на капацитета и управлението на движението.
2. Настоящият регламент се прилага за използването на железопътната инфраструктура за вътрешните и международните железопътни услуги, посочени в член 1, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, включително обслужващите съоръжения, както са определени в член 3, параграф 11 от посочената директива.
3. **Членове 2 и 3 от глава I и** глави II–V от настоящия регламент не се прилагат за железопътната инфраструктура или железопътните услуги, които [...] **държава членка е** изключила от прилагането на глава IV от Директива 2012/34/ЕС в съответствие с член 2, параграфи 3, 3а, 4, 8[...] **и** 8а[...] от посочената директива, по време на периода на валидност на съответните изключения.

**Настоящият регламент не се прилага за железопътни услуги, които държава членка е изключила от прилагането на глава IV от Директива 2012/34/ЕС в съответствие с член 2, параграф 10 от посочената директива.**

**Настоящият регламент не се прилага по отношение на предприятия или транспортни операции, посочени в член 2, параграф 9 от Директива 2012/34/ЕС.**

4. Настоящият регламент не се прилага за Кипър и Малта, докато на териториите им няма създадени железопътни системи.

- 5. Настоящият регламент не възпрепятства държавите членки да приемат мерки, необходими за защитата на основни интереси в областта на сигурността или отбраната, и мерки за осигуряване на достатъчен достъп на военните до железопътна инфраструктура, по-специално за военни операции и обучение, включително видовете мерки, описани в член 47, параграф 1, букви а) – д). Член 47, параграф 1, втора и трета алинея и параграфи 2 – 7 се прилагат *mutatis mutandis* за приемането на такива мерки.**
- 6. Настоящият регламент не засяга отговорностите на държавите членки по отношение на финансирането на развиването и поддръжката на инфраструктурата. В него не се предвижда никакво финансово задължение в това отношение.**

## Член 2

### Общи отговорности и задължения

1. Без да се засяга член 7в от Директива 2012/34/ЕС, управителите на инфраструктура отговарят за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и за управлението на железопътното движение.  
  
Позоваванията на управител на инфраструктура във всички разпоредби, свързани с разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет в настоящия регламент, се смятат за позовавания на разпределящия орган, посочен в член 7а, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС.
2. С оглед улесняване на осигуряването на ефективно и ефикасно управление на железопътния инфраструктурен капацитет и на движението в рамките на Съюза управителите на инфраструктура **съгласно член 55, параграф 2** си сътрудничат в рамките на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM), посочена в член 7е от Директива 2012/34/ЕС, и в съответствие с разпоредбите относно сътрудничеството в настоящия регламент.
3. При изпълнение на своите **задачи и** отговорности в съответствие с [...] **настоящия регламент** управителите на инфраструктура:
  - а) осигуряват възможно най-ефективно използване на разполагаемия инфраструктурен капацитет[...];

- б) увеличават максимално стойността за обществото на железопътните транспортни услуги, предоставяни от железопътната инфраструктура, в социален, икономически и екологичен план;
- в) осигуряват недискриминационно управление и прозрачен, **равен** достъп до инфраструктурния капацитет, включително по време на строителни работи **по инфраструктурата**, с оглед [...] **създаването на условия** за лоялна конкуренция **и с цел да се гарантира оптимална конкурентоспособност на железопътните услуги**;
- г) създават възможност за безпроблемно железопътно движение по повече от една мрежа, **по-специално като създават условия товарните и пътническите влакове да се движат при добри условия и лесно да преминават от една мрежа към друга**;
- д) гарантират прозрачност относно състоянието и разполагаемостта на железопътния инфраструктурен капацитет;
- е) преразглеждат и подобряват ефективността на железопътната инфраструктура [...] в тясно сътрудничество с [...] **оперативните заинтересовани страни**;
- ж) допринасят за ефективността и развитието на единното европейско железопътно пространство.

### Член 3

#### **Безпристрастност на управителя на инфраструктура по отношение на управлението на движението и капацитета, включително планирането на поддръжката**

1. Управителите на инфраструктура изпълняват функциите по управление на движението и капацитета, включително планирането на поддръжката, по прозрачен и недискриминационен начин, а лицата, отговорни за вземането на решения във връзка с тези функции, не са повлияни от никакъв конфликт на интереси.

#### **1а. Управителите на инфраструктура зачитат търговската тайна на предоставената им информация в съответствие с националното законодателство и законодателството на ЕС, включително, когато е целесъобразно, като анонимизират информацията, споделена с други страни.**

2. По отношение на управлението на движението управителите на инфраструктура гарантират, че железопътните предприятия **и операторите на обслужващите съоръжения** разполагат с пълен и навременен достъп до необходимата информация при нарушения в движението, които ги засягат. Когато управителят на инфраструктура предоставя по-широк достъп до процеса на управление на движението, той го предоставя на засегнатите железопътни предприятия **и оператори на обслужващите съоръжения** по прозрачен и недискриминационен начин.
3. По отношение на управлението на капацитета и дългосрочното планиране на основната поддръжка, обновяването и модернизацията на железопътната инфраструктура управителят на инфраструктура провежда консултации със заявителите, както са определени в член 3, точка 19 от Директива 2012/34/ЕС, в съответствие с настоящия регламент и [...] **в максимална степен** взема предвид изразените опасения.

#### Член 4

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията в член 3 от Директива 2012/34/ЕС.

Прилагат се и следните определения:

- (1) „непреодолима сила“ означава всяко непредвидимо[...] събитие или ситуация извън контрола на управителя на инфраструктура или на железопътното предприятие, което не може да бъде избегнато или преодоляно с логична предвидливост и старание, за което не може да бъде намерено решение с мерки от техническа, финансова или икономическа гледна точка, които са обективно осъществими от тях, което действително се е случило и е обективно проверимо, и което прави невъзможно за управителя на инфраструктура да изпълнява временно или постоянно своите задължения в съответствие с настоящия регламент или Директива 2012/34/ЕС или за железопътното предприятие да изпълнява договорните си задължения към управителя или управителите на инфраструктура;

- (2) „оперативна съвместимост“ означава оперативна съвместимост съгласно определението в член 2, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета<sup>21</sup>;
- (3) „оперативни [...] **заинтересовани страни**“ означава [...] **заявители**, железопътни [...] **предприятия**, [...] **управители** на инфраструктура, **компетентни органи** **съгласно Регламент (ЕС) 1370/2007, оператори на** обслужващи [...] **съоръжения** и всяка друга структура, пряко участваща в извършването на железопътна транспортна услуга;
- 4) „европейски координатор“ означава координаторът, [...] **определен съгласно** член [...] **52** от Регламент [...] нов регламент за TEN-T];
- 4а) „европейски транспортни коридори“ означава коридорите, посочени в член 11 от [новия регламент за TEN-T];**
- 4б) „градски възли“ означава градските възли съгласно определението в член 3, точка 6 от [новия регламент за TEN-T];**
- 4в) „основна мрежа“ означава основната мрежа, както е определена в приложение I към [новия регламент за TEN-T]. За целите на член 55, параграф 3а позоваването на „основна мрежа“ означава основната мрежа, както е определена в приложение IV към [новия регламент за TEN-T];**
- 4г) „разширена основна мрежа“ означава разширената основна мрежа, както е определена в приложение I към [новия регламент за TEN-T]. За целите на член 55, параграф 3а позоваването на „разширена основна мрежа“ означава разширената основна мрежа, както е определена в приложение IV към [новия регламент за TEN-T];**
- 5) „рамково споразумение“ означава правно обвързващо общо споразумение с публичноправен или частноправен характер, в което се определят правата и задълженията на заявителя и на управителя на инфраструктура по отношение на инфраструктурния капацитет, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от един период на работното разписание;

---

<sup>21</sup> 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 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

- 6) „едновременно разпределяне на капацитета“ означава процес, при който управителите на инфраструктура разпределят железопътния инфраструктурен капацитет в отговор на набор от заявки за капацитет, получени до определена крайна дата, и чрез координиране на тези заявки, за да се осигурят възможно най-доброто използване на инфраструктурата и възможно най-близкото съответствие със заявките;
- 7) „пръв пристигнал, пръв обслужен“ означава принцип за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет, при който приоритетът за процеса на разпределяне се дава в съответствие с хронологичния ред на заявките за капацитет;
- 8) „влаков маршрут“ означава инфраструктурният капацитет, необходим за движението на влак между две места за даден период, който се описва като точен маршрут с времетраене за този влак, включващ точка на тръгване и точка на местоназначение, ден и час на влизане и ден и час на излизане, включително всяка точка на спиране и съответните часове на тръгване;
- 9) „спецификация на капацитета“ означава право на капацитет, което определя търговските и оперативните характеристики на инфраструктурния капацитет, който [...]управителят на инфраструктура **предоставя на съответния заявител** с достатъчно информация, за да подготви конкретни влакови маршрути, които да са съобразени с тези характеристики;
- 10) „многомрежова железопътна услуга“ означава услуга за железопътен превоз на товари или пътници, вътрешна или международна, която се извършва по две или повече мрежи, управлявани от различни управители на инфраструктура. Влаковият състав може да бъде съединяван и/или разделян и отделните секции могат да имат различни точки на тръгване и точки на местоназначение[...];
- 11) „право на многомрежов капацитет“ означава съвкупността от права на капацитет, позволяващи предоставянето на многомрежова железопътна услуга;
- 12) „разделяне на инфраструктурния капацитет“ означава разпределяне на дялове от общия разполагаем капацитет на даден елемент на инфраструктурата за различни видове услуги на железопътния транспорт и за ограниченията на капацитета, произтичащи от работа по инфраструктурата;
- 13) „работно разписание“ означава непрекъснато обновяваните данни, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършват по съответната инфраструктура, изразени чрез разпределените права на капацитет през периода на работното разписание;

- 14) „период на работно разписание“ означава периодът от време, през който е валидно дадено работно разписание;
- 14а) „процес на непрекъснато планиране“ означава метод за разпределяне на капацитета поне за железопътните товарни услуги извън крайните срокове на процеса на годишно разпределяне;**
- 15) „работа по инфраструктурата“ означава [...] **намеса** по железопътната инфраструктура с цел развитие, поддръжка, обновяване и модернизирание на железопътната инфраструктура, както е определено **съответно** в член 3, точки 2а, 2в, 2г и 2д от Директива 2012/34/ЕС;
- 16) „регулаторен орган“ означава регулаторният орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС;
- 17) „произшествие“ означава всяко събитие или поредица от събития с един и същ произход, което причинява нарушения в железопътния трафик[...];
- 17а) „възел“ означава място, свързващо две или повече железопътни линии, като нито една от тях не е изключена от обхвата на членове 2 и 3 от глава I и на глави II – V от настоящия регламент съгласно член 1, параграф 3 от настоящия регламент;**
- 17б) „специфично разписание“ означава схема, която през определен период от време, за който обикновено се предвижда да бъде възпроизведен на редовни интервали, организира комбинацията от маршрути в участъците и възлите на определена мрежа или част от мрежа, включително за многомрежов трафик, като се вземат предвид, когато е уместно, връзките и времето за прехвърляне между услугите.**

# ГЛАВА II

## УПРАВЛЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРНИЯ КАПАЦИТЕТ

### РАЗДЕЛ 1

#### Общи принципи за управлението на инфраструктурния капацитет

##### Член 5

##### Управление на капацитета

1. Управителите на инфраструктура управляват железопътния инфраструктурен капацитет чрез процес на планиране и разпределяне, който се състои от три етапа:
  - а) стратегическо планиране на капацитета, както е посочено в раздел 2;
  - б) изготвяне на график и разпределяне на инфраструктурния капацитет съгласно раздел 3;
  - в) адаптиране и промяна на графика за разпределения капацитет, както е посочено в раздел 4.
2. В допълнение към съдържанието, определено в приложение IV към Директива 2012/34/ЕС, управителите на инфраструктура включват в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от същата директива, раздел за инфраструктурата, предоставена на железопътните предприятия; раздел за управление на капацитета; раздел за транспортната дейност, включително за управление на движението, управление на нарушения в движението и управление на кризи; и раздел за управление на ефективността в съответствие с приложение IV.
3. Вземането на решения относно управлението на капацитета, както е посочено в параграф 1, включително както определянето, така и оценката на наличността и разпределянето на права на капацитет, е основна функция на управителя на инфраструктура по смисъла на член 3, точка 2е от Директива 2012/34/ЕС. За него се прилагат разпоредбите относно основните функции, определени в посочената директива.

Европейска рамка за управление на капацитета

- 1.[...] **1. До [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] ENIM** разработва и приема европейска рамка за управление на капацитета в съответствие с разпоредбите на глава II [...]
- 2.[...] **след консултация с оперативните заинтересовани страни, в която се посочват общи принципи и процедури за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и за координирането между управителите на инфраструктура[...] и други оперативни заинтересовани страни. Управителите на инфраструктура се стремят да следват тези общи принципи и процедури за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет.**
- 3[...] 1а. **ENIM представя на Европейската мрежа на регулаторните органи за железопътния транспорт (ENRRB) проект за Европейската рамка за управление на капацитета в срок от 18 месеца след влизането в сила на настоящия регламент. ENRRB представя препоръка на ENIM относно Европейската рамка за управление на капацитета в срок от четири месеца след получаване на проекта, изготвен от ENIM. ENIM отчита в максимална степен тази препоръка при приемането на Европейската рамка за управление на капацитета.**
2. Европейската рамка за управление на капацитета включва най-малко елементите, изброени в приложение III, и се актуализира, когато е необходимо, за да се вземе предвид опитът на управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и другите заявители и въз основа на дейностите на ENIM. **При актуализирането на Европейската рамка за управление на капацитета ENIM изпраща проект на ENRRB за препоръка.**
4. При изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС[...] **и член 5, параграф 2** от настоящия регламент[...], **управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета.** В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите принципи и процедури, установени в Европейската рамка за управление на капацитета.

## Член 7

### Заявители

1. Заявките за инфраструктурен капацитет се правят от заявители. С цел да използват инфраструктурен капацитет заявителите, **които не са железопътни предприятия,** определят железопътно предприятие[...]. **Железопътното предприятие сключва** споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28 от Директива 2012/34/ЕС. Това не засяга правото на заявителите да сключват рамкови споразумения с управителите на инфраструктура съгласно член 31 от настоящия регламент.
2. Управителят на инфраструктура може да установи изисквания по отношение на заявителите, за да осигури гаранции за оправданите си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания са подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те се посочват в референтния документ за железопътната мрежа [...] **в съответствие с [...] точка 2, буква в)** от приложение IV. Те могат да включват представянето само на финансова гаранция, която не надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на заявителя, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата тържни предложения за инфраструктурен капацитет.
3. Комисията може да приеме актове за изпълнение, в които подробно се определят критериите, които трябва да се спазват при [...] **определянето на изискванията, посочени в** параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

## Член 8

### Управление на [...] инфраструктурния капацитет

1. Управителите на инфраструктура гарантират, че[...] инфраструктурният капацитет се управлява в съответствие с принципите, посочени в член 26 от Директива 2012/34/ЕС и в член 2 от настоящия регламент, на всички етапи от процеса на управление на капацитета, посочен в член 5.
2. При вземането на решения относно [...] **инфраструктурния** капацитет управителите на инфраструктура вземат предвид стратегическите насоки относно използването на

инфраструктурния капацитет, предоставени от държавите членки в съответствие с член 11, параграф 3[...], **когато държавите членки са предоставили такива насоки, без да се засяга четвърта алинея 4 от него.**

Без да се засягат правилата за държавната помощ, държавите членки могат, когато е целесъобразно, да предоставят на управителя на инфраструктура компенсация, съответстваща на загубите на приходи, свързани изключително със [...] **спазването** на стратегическите насоки относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет.

3. [...] **2а.** Управителите на инфраструктура планират и разпределят [...] **капацитета във възможно най-голяма степен, търсейки решения, които са приемливи за съответните заявители, като същевременно гарантират цялостното оптимално използване на железопътната инфраструктура в съответната мрежа.**

**3.** **Управителите на инфраструктура разрешават спорове** относно капацитета във възможно най-голяма степен чрез механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, в който участват съответните заявители и който води до консенсусни решения за несъвместимите нужди и заявки за капацитет.

4. Ако механизмът, посочен в параграф 3, не доведе до задоволително решение за несъвместимите нужди и заявки за капацитет, управителите на инфраструктура [...] разрешават споровете **относно капацитета** чрез [...] **официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

### Член 9

#### **Информация за инфраструктурния капацитет**

1. Управителите на инфраструктура предоставят на [...]заявителите и регулаторните органи **и, когато е целесъобразно, на други оперативни заинтересовани страни,** точна и актуална информация за разполагаемостта с инфраструктурен капацитет по време на целия процес на управление на капацитета, включително на етапа на стратегическо планиране, посочен в раздел 2, по време на процесите на изготвяне на график и разпределяне, посочени в раздел 3, и винаги когато има промени в разпределения капацитет, както е посочено в раздел 4.

Управителите на инфраструктура незабавно публикуват всяка актуализация на плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, и на работното разписание, посочено в член 30.

2. Управителите на инфраструктура публикуват информацията, посочена в параграф 1, в съответствие с член 62, параграф 5[...].
3. По искане на заявителите управителите на инфраструктура предоставят информацията, посочена в параграф 1, въз основа на конкретните [...] **търговски и оперативни нужди на заявителите.**

#### *Член 10*

### **Ограничения на капацитета, произтичащи от работа по инфраструктурата и влошена инфраструктура**

1. Без да се засягат членове 7, **7а**, 7в и 7д от Директива 2012/34/ЕС, управителите на инфраструктура планират работата по инфраструктурата в съответствие с бизнес плана и с инвестиционните и финансовите програми, посочени в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС. Когато измененията на тези програми след приемането на бизнес плана засягат или е вероятно да засегнат планирането на работите по инфраструктурата, управителят на инфраструктура представя преглед на тези изменения и тяхното вероятно въздействие в референтния документ за железопътната мрежа.
2. При планирането на работите по инфраструктурата управителят на инфраструктура действа в съответствие с член 2, параграф 3 и член 3.

По-специално управителят на инфраструктура отчита по балансиран начин въздействието на работите по инфраструктурата върху управлението на собствените си активи и финансовото състояние, както и **очакваното** оперативно и финансово въздействие върху всички заинтересовани заявители.

3. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно работите по инфраструктурата в контекста на координационните механизми, посочени в член 7д от Директива 2012/34/[...]ЕС, а по отношение на трансграничните железопътни услуги – в съответствие с член 54 от настоящия регламент.
4. Управителят на инфраструктура планира, информира и консултира заявителите достатъчно рано относно ограниченията на капацитета, произтичащи от работите по инфраструктурата, като взема предвид очакваното въздействие върху железопътните предприятия. За тази цел управителите на инфраструктура спазват [...]изискванията, посочени в раздел 3 от приложение I.

**4а.** По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват [...]значително въздействие [...]по смисъла на раздел 3, точка 0 от приложение I, заявителите могат да поискат от управителя на инфраструктура да предостави алтернативно планиране на ограничението на капацитета с оглед на това да се определи и избере вариант, който отчита по балансиран начин въздействието върху заявителите и управителите на инфраструктура. Управителят на инфраструктура предоставя на тези заявители ориентировъчно планиране на алтернативен капацитет, разполагам по време на ограничението на капацитета.

Ориентировъчното планиране обхваща както засегнатата линия, така и алтернативните линии, **когато има такива алтернативни линии**, и се отразява както в модела на капацитета, посочен в член 17, така и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

5. Управителите на инфраструктура отчитат и смекчават въздействието на работите по инфраструктурата върху трансграничния трафик. Управителите на инфраструктура **се** координират в съответствие с член 53 **най-малкото относно** всички работи по инфраструктурата на **железопътните** линии, [...]които са част от европейските **транспортни коридори**, и всички други работи по инфраструктурата със значително трансгранично въздействие.

Координирането се отнася по-специално до оптимизирането на графика на работите по инфраструктурата и осигуряването на алтернативен капацитет по засегнатата линия и по алтернативни маршрути, **когато има такива алтернативни маршрути**, като се вземат предвид оперативните и търговските нужди на заявителите.

6. Намаляването на капацитета или експлоатационните характеристики на инфраструктурата под проектните им стойности в резултат на влошаване на състоянието на активите, като например намаляване на допустимата скорост или натоварването на ос, също се смята за ограничение на капацитета. **Такива ограничения на капацитета не водят до санкции съгласно член 40.** За такива

ограничения **на капацитета** се прилагат задълженията за информиране, посочени в член 9.

7. Управителите на инфраструктура публикуват във възможно най-кратък срок информация и провеждат консултации със заявителите относно планираните временни ограничения на капацитета, тяхното въздействие върху разполагаемия за търговски цели капацитет и върху алтернативния капацитет.
8. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71, с които се изменят[...]:

**аа) класификацията на ограниченията на капацитета и въздействието върху трафика, определени в раздел 3, точка 0 от приложение I,**

**а) сроковете за публикуване, посочени в точка 1 от този раздел,**

**б) сроковете за координиране на ограниченията на капацитета, определени в точка 4 от този раздел;**

**когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при прилагането,** с оглед **допълнително** намаляване на въздействието на ограниченията на капацитета, произтичащи от работите по инфраструктурата на железопътния трафик, **и на административната тежест за управителите на инфраструктура,** като същевременно се вземат предвид съображенията на заинтересованите страни, свързани с планирането, експлоатацията, техническите и търговските аспекти, **и опитът и становищата на ENIM.**

#### **Член 10а**

**Отказ или отнемане на права на капацитет заради съображения, свързани с обществения ред или обществената сигурност**

1. **Държава членка може да изиска от управителя на инфраструктура да откаже да предостави права на капацитет на заявител или да отнеме права на капацитет на заявител, ако компетентните органи на тази държава членка установят, че предоставянето на такива права на този заявител води до сериозен и висок риск за обществения ред или обществената сигурност, включително за националната сигурност и отбрана на тази държава членка. Всяко такова решение е надлежно обосновано, строго необходимо и пропорционално на преследваната цел.**

2. **Без да се засяга поверителността на класифицираната информация, държавите членки, в срок от 10 дни от приемането на решение въз основа на първа алинея от настоящия член, информират Комисията, регулаторния орган и, в случай на права на многомрежов капацитет, другите засегнати държави членки за приемането на такова решение и причините за него. Всяко такова решение се преразглежда редовно от държавите членки.**
3. **В случай че държава членка изрази загриженост относно решение, прието от друга държава членка въз основа на първа алинея от настоящия член, съответните държави членки координират действията си в съответствие с член 53а.**

## РАЗДЕЛ 2

### СТРАТЕГИЧЕСКО ПЛАНИРАНЕ НА КАПАЦИТЕТА

#### *Член 11*

##### Стратегическо планиране на капацитета

1. Стратегическото планиране на капацитета включва всички дейности, посочени в членове 12–25.
2. Стратегическото планиране на капацитета води до следната последователност от документи за планиране, които предоставят постепенно нарастващо ниво на изчерпателност на информацията за разполагаемия капацитет:
  - а) стратегията за капацитета, посочена в член 16;
  - б) модела на капацитета, посочен в член 17;
  - в) плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

Съдържанието и графикът за изготвяне на тези документи са посочени в раздели 1 и 2 от приложение I.

Управителите на инфраструктура приемат документите за планиране като основа за следващия етап от процеса на планиране.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71,

(i) **за да заличи части от подробното съдържание на стратегията за капацитета, на модела на капацитета и на плана за предоставяне на капацитет, посочени в раздел 1 от приложение I, и**

(ii) да измени [...] **сроковете съгласно раздел 2** от приложение I,

**когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при прилагането,** за да се осигури ефективен процес на стратегическо планиране и да се отразяват оперативните проблеми на управителите на инфраструктура и заявителите, като се вземат предвид опитът **и становищата** на ENIM, [...]заявителите [...], регулаторните органи и [...] **ENRRB** при прилагането на настоящия раздел. **Комисията не заличава от раздел 1 на приложение I елементи, съответстващи на елементите, посочени в членове 16–18.**

3. При спазване на принципа на независимост на управлението, установен в член 4 от Директива 2012/34/ЕС, държавите членки могат да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки въз основа на индикативните стратегии за развитие на железопътната инфраструктура, посочени в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. [...] **Стратегическите насоки зачитат оперативните отговорности на управителя на инфраструктура, предоставяйки му възможност да оптимизира използването на мрежата, и ефективно координират разпределянето на капацитета за трансгранично движение. Тези насоки са в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент. Те се предоставят своевременно, за да могат управителите на инфраструктура да спазват сроковете, посочени в приложение I, и могат да обхващат или да съдържат по-специално:**

а) общите цели на националната железопътна политика, които са от значение за стратегическото планиране на капацитета в обхвата на настоящия регламент, **като например национални практики относно разписанието на влаковете;**

б) прогноза за развитието на железопътната инфраструктура, като се вземат предвид съответните планове и стратегии на национално или регионално равнище и работните планове за европейските транспортни коридори, посочени в член [...] **[54]** от [новия регламент за TEN-T];

в) общи [...]насоки по отношение на използването на железопътния инфраструктурен капацитет, **включително, когато е целесъобразно, насоки относно политиката, свързана с:**

**i) обемите на различните видове трафик, посочени в член 12, които управителите на инфраструктура се стремят да разпределят чрез процеса на стратегическо планиране;**

**ii) прилагането на специфични разписания както за товарните, така и за пътническите услуги, като например интегрирано часово разписание;**

**iii) степента на капацитета, който може да бъде запазен чрез рамкови споразумения или непрекъснато планиране;**

**iv) прилагането от страна на управителите на инфраструктура на правилата за разрешаване на спорове, определени в член 37;**

които управителят на инфраструктура взема [...] предвид **в максимална степен** при стратегическото планиране на капацитета, по-специално по отношение на много натоварената и на претоварената инфраструктура, посочени в член 21, **и при процеса на предварително планиране, посочен в членове 18 и 20;**

- г) перспектива за планираното развитие на железопътните услуги, извършвани в рамките на задълженията за обществени услуги, като се вземат предвид, когато е необходимо, становищата на съответните регионални или местни органи.

**Съгласно член 53а** държавите членки координират действията си, за да осигурят съгласуваност между съответните стратегически насоки, които предоставят в съответствие с настоящия параграф, с цел да подкрепят развитието на международните услуги за железопътен превоз на пътници и товари.

**Управителите на инфраструктура обосновават всяко отклонение от насоките, предоставени от държавите членки съгласно букви в) и г) от настоящия параграф.**

**Държавите членки могат да предвидят, че елементите на насоките, посочени в буква в) от настоящия параграф, са задължителни.**

**Държавите членки публикуват стратегическите насоки, приети съгласно настоящия параграф, когато държавите членки са предоставили такива насоки. Стратегическите насоки се публикуват своевременно, за да се даде възможност за изготвяне на стратегическото планиране на капацитета.**

4. Стратегическото планиране на капацитета не включва предоставянето на права на капацитет на отделни заявители в съответствие с член 26.

## Член 12

### Общи изисквания за стратегическо [...]/планиране на капацитета

1. Управителите на инфраструктура вземат предвид по [...]справедлив, **прозрачен** и недискриминационен начин всички видове железопътни транспортни услуги, за които може да получат заявки за капацитет, независимо от техния обем, размера на пазара надолу по веригата, стабилността между последователните разписания, редовността или честотата в рамките на даден период на работното разписание.
2. При стратегическото планиране на капацитета, по-специално в модела на капацитета, посочен в член 17, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, управителите на инфраструктура правят разграничение най-малко между следните видове железопътни транспортни услуги:
  - а) услуги за товарен превоз;
  - б) услуги за междуградски пътнически превоз (на дълги разстояния);
  - в) услуги за градски и регионален пътнически превоз.

Ако е необходимо, в светлината на опита, натрупан при прилагането на настоящия регламент, [...] **и с оглед подпомагане на трансграничната съгласуваност на процеса на стратегическо планиране**, ENIM може да определи по-подробен **хармонизиран** списък, който допълнително да разграничава видовете железопътни транспортни услуги. [...] **Този списък** се включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. **Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен този списък.**

3. При стратегическото планиране на капацитета, по-специално в модела на капацитета, посочен в член 17, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, управителите на инфраструктура посочват предварително планирания капацитет, подходящ за предоставяне на многомерни транспортни услуги, **включително трансгранични железопътни услуги. Управителите на инфраструктура координират действията си в съответствие с член 53, когато посочват предварително планирания капацитет, подходящ за предоставянето на многомерни транспортни услуги.**
4. При стратегическото планиране на капацитета се вземат предвид също така:

- а) наблюдаваната структура и развитието на търсенето на инфраструктурен капацитет, което се определя чрез разпределянето на капацитета в предходни периоди на работното разписание и чрез мониторинг на пазара съгласно член 15 от Директива 2012/34/ЕС;
- б) очакваното развитие на транспортните потребности и на произтичащото от тях търсене на услуги в областта на железопътния транспорт и инфраструктурния капацитет, което се определя чрез анализа, посочен в член 15 от настоящия регламент;
- в) **обявените от заявителите нужди от капацитет и** данните, получени от консултациите с [...] **оперативните заинтересовани страни** в съответствие с член 13;
- г) очакваното или планираното развитие на инфраструктурния капацитет, по-специално както е посочено в индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, и в бизнес плана на управителя на инфраструктура, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС;
- д) планираните работи по инфраструктурата, които се очаква да засегнат мрежата;
- е) характеристиките на различните пазари на железопътния транспорт, по-специално по отношение на:
  - i) скорост;
  - ii) честота;
  - iii) толерантност към отклоненията от определения маршрут на влака;
  - iv) възможността за промяна на маршрута, промяна на графика или замяна на услугите с други видове транспорт в случай на нарушения във функционирането на мрежата;
  - v) променливост на търсенето на железопътен транспорт и произтичащата от това необходимост от планиране на железопътните услуги в различен времеви хоризонт.

5. Стратегическото планиране на капацитета отразява капацитета, разпределен чрез рамкови споразумения и непрекъснато планиране.

**5а. За целите на стратегическото планиране на капацитета управителите на инфраструктура изготвят стратегическа карта на маршрутите, която определя следното:**

- а) географския обхват на стратегията за капацитета, посочена в член 16, на модела на капацитета, посочен в член 17, и на плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18;**
- б) алтернативните линии, които се разглеждат в случай на ограничения на капацитета, посочени в член 10, и в контекста на планирането на действия при извънредни ситуации, посочено в член 19.**

---

**Държавите членки гарантират, че стратегическата пътна карта се включва в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.**

6. Стратегическото планиране на капацитета обхваща **железопътните** линии, които са част от основната **мрежа** и разширената основна мрежа на TEN-T[...]. Управителите на инфраструктура, **включително тези, които не управляват линии, които са част от основната мрежа и разширената основна мрежа на TEN-T,** могат да **решат да** включат **в стратегическото планиране на капацитета** и други линии и възли от мрежата, която управляват. **При спазване на своите съответни стратегически насоки, посочени в член 11, параграф 3, държавите членки могат също така да предвидят, че управителите на инфраструктура извършват стратегическо планиране на капацитета по други линии и възли от мрежата, управлявана от тези управители на инфраструктура.**

Стратегическото планиране на капацитета се извършва на ниво, което е достатъчно подробно, за да даде възможност за планиране на капацитета за конкретни участъци от мрежата. За тази цел мрежата се представя чрез възли и участъци, които позволяват да се вземат предвид съответните характеристики на търсенето и предлагането на капацитет.

[...] **Държавите членки гарантират, че тези** участъци [...] се посочват в регистъра на инфраструктурата по член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.

7. Стратегическото планиране на капацитета обхваща период, който [...] **започва** пет години [...] **преди промяната на работното разписание, за която се отнася.** Управителите на инфраструктура могат да удължат периода до повече от пет години, по-специално за да подкрепят развитието на инфраструктурата в рамките на индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС.
8. Управителите на инфраструктура [...] преразглеждат и актуализират, **когато е необходимо,** резултатите от стратегическото планиране на капацитета, като вземат предвид по-специално следното:

- а) развитието на железопътната инфраструктура;
  - б) промените в пазарното търсене на инфраструктурен капацитет, **включително чрез обявяване на нуждите от капацитет**;
  - в) резултатите от процесите на разпределяне, посочени в раздели 3 и 4 **от настоящата глава**, през предходните периоди на работното разписание, включително степента на използване на инфраструктурния капацитет от заявителите;
  - г) данни от управлението на движението, извършено в съответствие с глава III;
  - д) резултата от управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, извършено в съответствие с глава III;
  - е) резултатите от прегледа на ефективността в съответствие с глава IV.
9. ENIM разработва **и включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6 от настоящия регламент**, насоки, определящи общи принципи, процедури и методики за стратегическо планиране на капацитета. [...]

Управителите на инфраструктура следва да вземат предвид в максимална степен тези насоки в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите принципи, процедури и методики, установени в насоките.

### *Член 13*

#### **Консултации със заинтересованите страни относно стратегическото планиране на капацитета**

1. **Съгласно член 7д от Директива 2012/34/ЕС** управителите на инфраструктура се консултират с всички оперативни заинтересовани страни, **включително извършващите многомрежови железопътни услуги**, относно стратегическото планиране на капацитета, **в това число посочените в членове 16–18 документи относно планирането, при спазване на графика, определен в раздел 2 от приложение I.**

2. **За целите на тази консултация** у[...]правителите на инфраструктура [...] **вземат предвид в максимална степен принципите, които се съдържат в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.**

**За целите на консултациите** с оперативните заинтересовани страни, извършващи многомрежови железопътни услуги[...], **управителите на инфраструктура координират действията си** в съответствие с [...] **член 53, а по европейски и трансгранични въпроси – в съответствие с член 54.**

#### Член 14

### Координиране на стратегическото планиране на капацитета между управителите на инфраструктура

1. Управителите на инфраструктура координират, **когато е необходимо,** своите дейности, свързани със стратегическото планиране на капацитета, в съответствие с член 53.

Координирането следва по-специално да гарантира:

- а) съгласуваността на стратегическото планиране в съответните мрежи, по-специално по отношение на стратегията за капацитета, модела за капацитета и плана за предоставяне на капацитет, планирането на работите по инфраструктурата и планирането на действия при извънредни ситуации;
- б) подходящо отчитане на потребностите от капацитет за многомрежовите железопътни услуги, **включително за трансграничните железопътни услуги,** в стратегията за капацитета, модела за капацитета и плана за предоставяне на капацитет;
- в) преглед на ефективността на стратегическото планиране на капацитета и неговите резултати в съответствие с глава IV;
- г) участие на всички оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи, [...]ENRRB[...], европейските координатори,[...] органите на държавите членки и, **когато е необходимо,** други заинтересовани страни.

2. [...]
3. Управителите на инфраструктура вземат предвид всяка препоръка, приета от ENIM в съответствие с [...] **член 54**. Когато управителите на инфраструктура не се съобразят с препоръката, те обясняват причините за това в документите за планиране.
4. ENRRB наблюдава процеса на координиране и неговото изпълнение. Тя информира Комисията за своите виждания относно необходимостта от отстраняване на евентуални недостатъци на процеса на координиране.

### *Член 15*

#### **Анализ на очакваното развитие на транспортния пазар**

1. [...] **Координаторът на мрежата редовно извършва проучване на транспортния пазар във връзка с развитието на мрежата и пазара на трансгранични железопътни услуги. Координаторът на мрежата съобщава резултатите от това проучване на държавите членки, управителите на инфраструктура и други заинтересовани страни, включително европейските координатори. Координаторът на мрежата преразглежда и актуализира проучването на транспортния пазар по целесъобразност и при всички случаи поне веднъж на всеки пет години. Управителите на инфраструктура вземат предвид това проучване на пазара** при изготвянето на цялостната си бизнес стратегия, управлението на капацитета и извънредните ситуации и инвестиционните решения.[...]
2. За целите на настоящия регламент в [...] **проучването** на транспортния пазар, посочен в параграф 1, се предоставят по-специално данни за стратегическото планиране на капацитета, както е посочено в член 11, за разделянето на инфраструктурния капацитет, както е посочено в член 25, и за разпределянето на капацитета въз основа на официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 37.

3. [...]
4. [...]
5. [...]

#### Член 16

### Стратегия за капацитета

1. Управителят на инфраструктура приема стратегия за капацитета, в която излага очакванията си за бъдещото развитие на търсенето и предлагането на железопътен инфраструктурен капацитет и вижданията си за приспособяването към това развитие.

Стратегията за капацитета трябва да служи като [...] **основа** за комуникация, консултации и координиране между оперативните заинтересовани страни.

2. Стратегията за капацитета съдържа информацията [...], **посочена в раздел 1 от приложение I.**

3. [...]
4. Управителят на инфраструктура изготвя[...] **и** публикува [...] стратегията за капацитета в съответствие с графика [...], посочен в раздел 2 от приложение I. **В случай на непредвидени и значими събития управителят на инфраструктура актуализира стратегията за капацитета според необходимото.**
5. [...]

#### Член 17

#### Модел на капацитета

1. Управителят на инфраструктура създава модел на капацитета, който прецизира стратегията за капацитета въз основа на резултатите от **обявяването на нуждите от капацитет, посочено в член 12, параграф 4, буква в), и** консултациите и координационните дейности, посочени в членове 13 и 14.

Моделът на капацитета подпомага балансираното отчитане на потребностите от капацитет на различните сегменти на железопътните транспортни услуги и на потребностите на управителите на инфраструктура за поддържане, обновяване и развитие на железопътната инфраструктура (модернизация на съществуващата и изграждане на нова инфраструктура). Той служи като [...] **основа** за комуникация, консултации и координиране на стратегическото планиране на капацитета между оперативните заинтересовани страни.

2. Моделът на капацитета [...] **съдържа информацията, посочена в раздел 1 от приложение I.** Управителите на инфраструктура изготвят и публикуват модела на капацитета за всеки период на работното разписание и [...] актуализират модела на капацитета в съответствие с [...] графика, посочен в раздел [...] 2 от приложение I. **Задължението за актуализиране на модела на капацитета не се прилага, ако е публикуван план за предоставяне на капацитет за същия период на работното разписание.**

3. Управителите на инфраструктура[...], когато е уместно, **документират и** обосновават всяко **съществено** несъответствие между модела на капацитета и стратегията за капацитета за един и същ период на работното разписание. [...]
4. [...]

#### *Член 18*

#### **План за предоставяне на капацитет**

1. Управителят на инфраструктура изготвя план за предоставяне на капацитет с оглед предлагане на изчерпателна информация за:
  - а) разполагаемия инфраструктурен капацитет, който може да бъде предоставен на заявителите;
  - б) инфраструктурен капацитет, който не е разполагам за разпределяне.

Планът за предоставяне на капацитет осигурява основата за разпределяне на капацитета.

**Планът за предоставяне на капацитет съдържа информацията, посочена в раздел 1 от приложение I.**

- 1а. Управителите на инфраструктура изготвят плана за предоставяне на капацитет в съответствие с резултатите от процеса на стратегическо планиране на капацитета, посочен в членове 11–17, и при спазване на графика, определен в раздел 2 от приложение I.**

2. Управителите на инфраструктура публикуват плана за предоставяне на капацитет за всеки период на работното разписание най-късно до крайния срок, посочен в раздел 2 от приложение I, и го актуализират непрекъснато до края на периода на работното разписание, за който се отнася този план. Планът за предоставяне на капацитет се предоставя за всеки отделен ден от съответния период на работното разписание.

3. Управителите на инфраструктура[...]

[...], когато е уместно, **документират и** обосновават всяко **съществено** разминаване между плана за предоставяне на капацитет и модела на капацитета за един и същ период на работното разписание.

4. В плана за предоставяне на капацитет управителите на инфраструктура могат да посочат инфраструктурния капацитет като предварително планиран. Предварително планиран капацитет означава капацитет, за който управителят на инфраструктура определя характеристиките и обемите на разполагаемия капацитет за заявки от страна на заявителите, определя правилата за разпределяне на такъв капацитет и определя процеса, чрез който може да бъде заявен такъв капацитет, в съответствие с член 20. Определените характеристики, правила и процеси на разпределяне се вземат предвид при разпределянето на предварително планирания капацитет. **В рамките на своите стратегически насоки съгласно член 11, параграф 3, буква в) държавите членки могат да задължат управителите на инфраструктура да планират предварително инфраструктурен капацитет по определени линии и възли.**

5. Предварително планираният капацитет се представя в плана за предоставяне на капацитет под формата на обекти на **планиране на** капацитета, както е посочено в член 20, които определят обема и характеристиките на капацитета и които са свързани с правилата и процесите за разпределяне, чрез които се предоставя такъв капацитет.

6. **[...]5а. Когато предварително планират капацитета[...], управителите на инфраструктура [...]вземат предвид критериите, определени в член 25, параграф 2а, букви а)–е).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **За целите на предварителното планиране на капацитета управителите на инфраструктура вземат предвид** резултатите от консултациите със заявителите в съответствие с член 13 и **от** координирането между управителите на инфраструктура в съответствие с член 14.

9. Регулаторният орган анализира плана за предоставяне на капацитет и може **в срок от 30 дни след публикуването на окончателния план за предоставяне на капацитет** да вземе решение, с което да изиска от управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет [...], когато [...] **при анализа е било констатирано, че планът не спазва разпоредбите на настоящия регламент или на Директива 2012/34/ЕС или принципите на прозрачност и недискриминация.**

10. ENIM приема насоки и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, като определя следното:
- а) средствата за публикуване на плана за предоставяне на капацитет, включително цифровите услуги, инструменти, функции и интерфейси;
  - б) процеса на консултации със заявителите относно плана за предоставяне на капацитет.

### Член 19

#### Планиране на действия при извънредни ситуации

1. Управителите на инфраструктура трябва да въведат и прилагат непрекъснат процес на планиране на действия при извънредни ситуации, за да се подготвят за нарушения в експлоатацията на мрежата и за други кризисни ситуации, засягащи железопътния трафик.

Планирането на действия при извънредни ситуации осигурява основата за управление на движението, управление на нарушения в движението и управление на кризи в съответствие с член 42, с оглед да се даде възможност за бърза реакция в такива ситуации и да се сведе до минимум тяхното въздействие върху железопътния трафик.

Управителите на инфраструктура документират резултатите от планирането на действия при извънредни ситуации в план за действия при извънредни ситуации.

2. Планирането на действия при извънредни ситуации включва по-специално:
- а) определяне на алтернативни [...] **железопътни линии, когато има такива алтернативни железопътни линии**, позволяващи пренасочване на трафика в случай на неразполагаемост на **железопътните** линии, включени в основната и разширената основна мрежа на TEN-T<sub>2</sub> [...] **и на останалите железопътни линии и възли, обхванати от документите за стратегическо планиране на капацитета;**

- б) ориентировъчно планиране на инфраструктурния капацитет, разполагам по алтернативните [...] **железопътни линии**, определени в съответствие с буква а), **когато има такива алтернативни железопътни линии**, което осигурява прозрачност относно разполагаемия инфраструктурен капацитет по тези линии, **и технически характеристики**, които могат да бъдат използвани в случай на произшествия и по-специално на нарушения във функционирането на мрежата в съответствие с член 46;
- в) определянето на правила и процедури за управление на движението и на кризи, включително относно обмена на информация между управителите на инфраструктура, други оперативни участници и други заинтересовани страни, като например публичните органи, отговарящи за железопътния транспорт или за сигурността и реагирането при извънредни ситуации, както и критерии за задействане на тези процедури;
- г) определянето и изготвянето на списък на органите, които трябва да бъдат информирани в случай на сериозни произшествия или сериозни нарушения в движението на влаковете;
- д) всяка друга подготовка, необходима за извършване на управлението на нарушения в движението и управлението на кризи в съответствие с член 42 и с Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.
3. Управителите на инфраструктура осигуряват съгласуваност на планирането на действия при извънредни ситуации със стратегическото планиране на капацитета, по-специално със стратегията за капацитета, модела на капацитета, плана за предоставяне на капацитет и с планирането на работите по инфраструктурата, както е посочено в член 10.
4. Резултатите от планирането на действия при извънредни ситуации, по-специално определянето на алтернативни линии в съответствие с параграф 2, буква а), **когато има такива алтернативни линии**, и ориентировъчното планиране на капацитета на алтернативните линии в съответствие с параграф 2, буква б), **когато има такива алтернативни линии**, се включват в модела на капацитета и в плана за осигуряване на капацитет.
5. [...]

**Критерии и процедури за разпределяне на предварително планиран капацитет и за определяне на обектите на планиране на капацитет**

1. Управителите на инфраструктура разпределят предварително планирания капацитет, включен в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, чрез **справедливи**, прозрачни и недискриминационни критерии и процедури.

**Управителите на инфраструктура могат да групират обекти на планиране на капацитет, например предварително планирани влакови маршрути при предварително планиране, за да предоставят специфично разписание, в съответствие със стратегическите насоки, посочени в член 11, параграф 3, когато са предоставени такива насоки, и като вземат предвид пазарните нужди, изразени от заявителите.**

2. Обектите на планиране на капацитет определят характеристиките и свойствата на различните видове предварително планиран капацитет, включително капацитета, който е разполагаем за заявки от заявители, капацитета, резервиран за работи по инфраструктурата, и вече разпределения капацитет. Тези характеристики и свойства включват всички аспекти, които са от значение за конкретните видове предварително планиран капацитет, като маршрут, време, гарантирана или изисквана минимална скорост, [...] **максимална дължина**, технически [...] параметри и брой на включените времеви интервали **както за товарните, така и за пътническите услуги**.

3. ENIM разработва обща рамка за критериите и процедурите, посочени в параграф 1, и я включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Чрез тази обща рамка се балансират ползите от резервирането на капацитет за специфични видове железопътни услуги или процеси на разпределяне с необходимостта да се осигури гъвкавост за съобразяване с пазарните нужди при разпределянето на капацитета. За тази цел в общата рамка се предвижда възможност да се вземат предвид заявките за права на капацитет, които не съответстват на предварително планирания капацитет, в контекста на механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36. **Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тази обща рамка.**

4. ENIM разработва и приема [...] спецификации за **посочените в параграф 2** обекти на планиране на капацитета във формат, удобен за четене от човека, и за машинно четене. ENIM включва тези спецификации в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

[...] **Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези спецификации.**

*Член 21*

**Много натоварена и претоварена инфраструктура**

1. Управителите на инфраструктура незабавно обявяват **участъци или възли** [...] на инфраструктурата [...] **за** много натоварени или [...] за претоварени, ако е изпълнено поне едно от следните условия:

- а) използването **на капацитета на железопътната инфраструктура** е надхвърлило праговите стойности за много натоварена или претоварена инфраструктура през представителните периоди, посочени в [...] приложение II, в предходния или текущия период на работното разписание;
- б) резултатите от стратегическото планиране на капацитета, извършено в съответствие с настоящия раздел, показват, че потребностите от капацитет, посочени по време на фазите на стратегическото планиране на капацитета, надвишават разполагаемия капацитет за разпределяне през даден период на работното разписание [...], **включително поради инфраструктурни работи с продължителност над 12 месеца, които водят до ограничения на капацитета, планирани в съответствие с член 10.**

[...]

**Управителите на инфраструктура оценяват използването на капацитета на железопътната инфраструктура въз основа на обективни, прозрачни и подходящи процедури и методи.**

**Първа алинея, буква а) от настоящия параграф не се прилага за инфраструктурата на фиксираната транспортна връзка през Ламанша, определена в договора относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г., и в споразумението за концесия между британския държавен секретар по въпросите на транспорта, френския министър на градоустройството, жилищната политика и транспорта, The Channel Tunnel Group Limited и France-Manche S.A.**

- 1а. ENIM разработва общ метод за използване на капацитета на железопътната инфраструктура. Този метод се включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен метода.**
2. В декларацията, посочена в параграф 1, се указват периодът на работното разписание и елементът на инфраструктурата, както и конкретните периоди, за които се отнася.
3. Несъвместимите индивидуални заявки за капацитет, подадени за разпределяне през **периода** на работното разписание, не са основание да се обяви даден елемент от инфраструктурата за много натоварен или претоварен, освен ако не са изпълнени условията, посочени в параграф 1.
4. Когато е обявено, че инфраструктурата е много натоварена или претоварена, управителят на инфраструктурата извършва анализ на капацитета в съответствие с член 22 освен ако **през петте години, предшествващи обявяването на инфраструктурата за много натоварена или претоварена, е бил изпълнен** предвиденият в член 23 план за увеличаване на капацитета или такъв план вече се изпълнява.
5. За елементите на инфраструктурата, обявени за много натоварени или претоварени, управителите на инфраструктура резервират капацитет в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, като вземат предвид резултата от анализа на капацитета, посочен в член 22.
- За участъците или възлите от инфраструктурата, обявени за претоварени, управителят на инфраструктура може да определя специфични прагови квоти за прилагането на член 27, параграф 6.**
6. Когато таксите в съответствие с член 31, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС не са били събрани или не са постигнали задоволителен резултат и инфраструктурата е обявена за претоварена, управителят на инфраструктура прилага процедура за разделяне или разпределяне на [...] инфраструктурен капацитет въз основа на прозрачни и обективни критерии. Тази процедура се прилага в съответствие с член [...] **25** от настоящия регламент и се посочва заедно с приложимите критерии в референтния документ за железопътната мрежа.
7. [...] **Държавите членки [...] гарантират, че възлите или участъците,** обявени за много натоварени или претоварени, **се посочват** в регистъра на инфраструктурата по член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.

8. [...]
9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на [...] **праговете за използване на капацитета и референтните периоди, посочени в приложение II, когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при прилагането, за да се осигури ефикасно управление на капацитета на много натоварената и претоварена инфраструктура и да се отразят оперативните съображения на управителите на инфраструктура и заявителите, като при прилагането на настоящия член се вземе предвид опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и [...] ENRRB.**
- 10. Комисията може да приема актове за изпълнение, определящи основните принципи на метода за използване на капацитета на железопътната инфраструктура, който ENIM трябва да разработи съгласно параграф 1а, в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

#### Член 22

#### Анализ на капацитета в случай на много натоварена или претоварена инфраструктура

1. Управителят на инфраструктура извършва анализ на капацитета в срок от шест месеца след обявяването на инфраструктурата за много натоварена или претоварена освен ако **през петте години, предшествващи обявяването на инфраструктурата за много натоварена или претоварена, е бил изпълнен план за увеличаване на капацитета или такъв план вече се изпълнява.**

В анализа на капацитета се определят ограниченията на инфраструктурния капацитет, които не позволяват включването на нуждите от капацитет, изразени от заявителите, в модела на капацитета или в плана за предоставяне на капацитет, или които не позволяват адекватното изпълнение на заявките за инфраструктурен капацитет.

Анализът на капацитета включва също така първи индикативен набор от възможни мерки, които да бъдат предприети в краткосрочен, средносрочен и дългосрочен план, за да се облекчи претоварването и да се увеличи разполагаемостта на капацитета.

2. В анализа на капацитета се разглеждат характеристиките на инфраструктурата по отношение на капацитета, възможностите и оперативната съвместимост, оперативните процедури, характерът на различните действащи услуги и въздействието на всички тези фактори върху капацитета на инфраструктурата. Разглежданите мерки включват по-специално премаршрутизиране на услугите, промяна на времето за извършване на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта, хармонизиране на оперативните процедури и подобряване на инфраструктурата.
3. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно проекта за анализ на капацитета в съответствие с член 7д от Директива 2012/34/ЕС, а ако съответният участък от инфраструктурата е част от европейски транспортен коридор — в съответствие с член 54 **от настоящия регламент**.

Управителят на инфраструктура оповестява публично резултата от анализа на капацитета.[...]

4. Управителите на инфраструктура вземат предвид, **когато е подходящо**, резултатите от всеки анализ на капацитета, извършен съгласно настоящия член, при стратегическото планиране на капацитета, по-специално в стратегията за капацитета, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет.

Резултатите от анализа на капацитета се предоставят на органите на държавите членки, отговарящи за изготвянето на индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, и на европейския координатор, отговарящ за съответния европейски транспортен коридор.

### Член 23

#### План за увеличаване на капацитета

1. В срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета съгласно член 22 управителят на инфраструктура изготвя план за увеличаване на капацитета **за участъците или възлите, обявени за претоварени**.

В плана за увеличаване на капацитета се определят:

- a) причините за претоварването;
- б) вероятното бъдещо развитие на трафика;
- в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;

- г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително **организационните мерки и** вероятните промени в таксите за достъп.

Въз основа на анализа на разходите и ползите от набелязаните възможни мерки, в плана за увеличаване на капацитета се определят и действията, които трябва да бъдат предприети за увеличаване на инфраструктурния капацитет, включително и график за прилагането на мерките.

2. Планът за увеличаване на капацитета се изготвя след консултации с потребителите на съответната претоварена инфраструктура в съответствие с член 13.

[...] **Дадена държава членка** може **да реши този план да** подлежи на предварителното **и** одобряване [...].

3. Съответната държава членка взема предвид плановете за увеличаване на капацитета, когато подновява индикативната стратегия за развитието на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС.

[...]

4. Без да се засягат разпоредбите на член 40 от настоящия регламент, управителят на инфраструктура преустановява събирането на такси за съответната инфраструктура съгласно член 31, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС в един от следните случаи:

- а) когато управителят на инфраструктура не изготви план за увеличаване на капацитета;
- б) когато управителят на инфраструктура не отбележи напредък в изпълнението на действията, набелязани в плана за увеличаване на капацитета.

5. Независимо от параграф 4, с одобрението на регулаторния орган управителят на инфраструктура може да продължи да налага тези такси в един от следните случаи:

- а) ако планът за увеличаване на капацитета не може да бъде изпълнен по независещи от него причини;
- б) ако съществуващите възможности не са икономически или финансово осъществими.

## Член 24

### Специализирана инфраструктура

1. Без да се засяга параграф 2, се смята, че инфраструктурният капацитет е разполагам за използване при всички видове трафик, съвместими с маршрута, предвиден за експлоатация в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и спецификациите, определени в приетите [...] **въз основа на директивата** актове за изпълнение.
2. Когато има подходящи алтернативни маршрути и когато в съответствие с процедурата, посочена в член 25, може да се докаже, че това е оправдано от социална, икономическа и екологична гледна точка, управителят на инфраструктура може, след консултация със заинтересованите страни, да определи конкретна инфраструктура за използване при определени видове трафик. В този случай управителят на инфраструктура посочва предназначението в документите за планиране, посочени в член 11, параграф 2 **и в референтния документ за железопътната мрежа**, и резервира капацитет за определените видове трафик в плана за предоставяне на капацитет.  
  
Това предназначение не възпрепятства използването на такава инфраструктура при други видове трафик, когато има разполагам капацитет.
3. [...] **Държавите членки гарантират, че инфраструктурата**, определена съгласно параграф 2 [...], **се** посочва в [...] регистъра на инфраструктурата **по** член 49 от [...] Директива (ЕС) 2016/797 [...].

## Член 25

### **[...] Разделяне на капацитета на инфраструктурата [...], обявена за много натоварена или претоварена**

1. Когато даден елемент от инфраструктурата е [...] **обявен за** много натоварен или претоварен в бъдещ период на работното разписание, управителят на инфраструктура [...] **може да** раздели капацитета на този елемент от инфраструктурата в модела на капацитета, посочен в член 17, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, които се отнасят за съответния период на работното разписание.

2. При разделянето на инфраструктурния капацитет съгласно параграф 1 управителят на инфраструктура действа в съответствие със **стратегическите насоки, посочени в член [...]**

**[...]11, параграф 3, ако държавите членки са предоставили такива насоки и са постановили, че те са обвързващи, и** взема предвид необходимостта от капацитет за многомрежови железопътни услуги.

**2а. С оглед на разделянето на инфраструктурния капацитет съгласно параграф 1, управителите на инфраструктура оценяват алтернативни варианти за разделяне въз основа, но не само, на следните социално-икономически, оперативни и екологични критерии, в зависимост от наличието на данни:**

- а) оперативни разходи за операторите и технически параметри на железопътните транспортни услуги, както и произтичащото от това въздействие върху цените за клиентите на железопътните транспортни услуги;**
- б) разходи, свързани с времето, за клиентите на железопътни транспортни услуги;**
- в) свързаност и достъпност за хората и регионите, обслужвани от железопътните транспортни услуги, включително качеството на връзките и времето за прикачване за железопътните услуги за превоз на пътници и товари;**
- г) въздействие върху околната среда, напр. емисии на парникови газове и шум;**
- д) обем на превозваните пътници и товари;**
- е) използване на инфраструктурната мрежа.**

**При оценяването на алтернативните варианти за разделяне управителите на инфраструктура вземат предвид процедурите, разработени от ENIM и посочени в параграф 2б.**

**2б. ENIM изготвя и приема справедлива, прозрачна и недискриминационна процедура за оценка на алтернативните варианти за разделяне и я включва в европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Процедурите включват следните етапи:**

- а) определяне на диапазони от стандартни стойности за железопътните услуги като първоначална основа за оценка;**

- б) разработване на алтернативни сценарии за разделяне на наличния капацитет за различните видове железопътни транспортни услуги;**
- в) оценяване и класиране на сценариите въз основа на обективни, прозрачни и недискриминационни методики, като се вземат предвид социално-икономическите, оперативните и екологичните критерии, посочени в параграф 2а, и се дава възможност за отчитане на местните или националните обстоятелства въз основа на приети подходи и емпирични доказателства;**
- г) подбор на най-добре класирания сценарий въз основа на оценката, посочена в буква в), и съответно изменение на плана за предоставяне на капацитет.**

## РАЗДЕЛ 3

### Изготвяне на график и разпределяне на капацитета

#### Член 26

#### Права във връзка с капацитета

1. Заявителите могат да подават заявки съгласно публичното или частното право до управителя на инфраструктура за сключване на споразумение, предоставящо права за [...] **капацитет върху** железопътната инфраструктура срещу такса, както е предвидено в глава IV, раздел 2 на Директива 2012/34/ЕС.

Управителите на инфраструктура предоставят на заявителите [...] **права за капацитет върху** [...] **железопътната** инфраструктура под формата на едно от следните:

- а) спецификации на капацитета;
- б) влакови маршрути.

ENIM определя характеристиките на спецификациите на капацитета и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. **Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези характеристики.**

2. Управителите на инфраструктура преобразуват правата на капацитет, разпределени под формата на спецификация на капацитета, в права на капацитет под формата на влаков маршрут преди действителното движение на влака в съответствие със сроковете, посочени в раздели 4, 5 и 6 от приложение I.

3. Правата на капацитет под формата на влаков маршрут могат да бъдат предоставени на заявителите за максимална продължителност от един период на работното разписание. Правата на капацитет под формата на спецификация на капацитета могат да бъдат разпределени за продължителност, надвишаваща един период на работното разписание, в съответствие с членове 31 и 33.
4. Освен ако не е посочено друго в настоящия регламент, съответните права и задължения на управителите на инфраструктура и на заявителите по отношение на всяко разпределяне на капацитет се определят в договорите или в [...] **националното право**.

5[...] **6. Веднъж разпределено на заявител, правото на капацитет не може да се прехвърля от получателя на друго предприятие или услуга.**

**Всяка форма на прехвърляне води до изключване от по-нататъшното разпределяне на капацитет по време на текущия период на работното разписание и на следващия такъв период.**

**Използването на капацитета от железопътно предприятие при осъществяване на дейността на заявител, който не е железопътно предприятие, не се смята за прехвърляне. Заявител, който не е железопътно предприятие, информира управителя на инфраструктура най-малко 10 дни преди използването на капацитета кое железопътно предприятие ще използва капацитета. Тази информация включва доказателства за приемането от страна на железопътното предприятие.**

7. Когато даден заявител възнамерява да заяви 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 от Директива 2012/34/ЕС, 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 заявката 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 от Директива 2012/34/ЕС, 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.

6. [...]

## Член 27

### Методи за разпределяне на капацитет

1. Управителите на инфраструктура предоставят права на капацитет на заявителите чрез процесите на разпределяне, посочени в членове 31—34.

Всяка промяна на разпределения капацитет също се смята за разпределяне на капацитет.

**4. Управителите на инфраструктура разпределят инфраструктурен капацитет чрез цифрови инструменти и цифрови услуги в съответствие с член 62, при поискване за цялото двупосочно пътуване.**

**5. Когато завяват или правят промени в разпределения капацитет, заявителите и управителите на инфраструктура спазват член 39.**

**6. Управителят на инфраструктура анулира право на капацитет, който за срок от не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата квота, подлежаща на определяне в референтния документ за железопътната мрежа, освен когато това се дължи на форсмажорни обстоятелства. ENIM определя диапазони за праговата квота и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен диапазоните за праговата квота, определени от ENIM.**

**Регулаторният орган следи за справедливото, прозрачно и недискриминационно прилагане на настоящия параграф и разследва всички получени жалби.**

**ба. В съответствие с критериите и процедурите, посочени в член 20, параграф 1, когато е приложимо, управителят на инфраструктура може да откаже да разпредели капацитет, ако заявките не съответстват на стратегическото планиране на капацитета. В този случай управителят на инфраструктура полага максимални усилия, за да предостави на заявителя алтернативен капацитет. Отказът се съобщава незабавно на заявителя. Заявителят има право да подаде жалба до регулаторния орган съгласно член 63, параграф 2.**

**66. Управителите на инфраструктура информират поне веднъж годишно регулаторния орган за всички получени заявки за капацитет, които не отговарят на параметрите на разполагаемия капацитет, определен в плана за предоставяне на капацитет, независимо от това дали са били приети или отказани. Въз основа на тази информация регулаторният орган може да издаде становище, в което може да препоръча на управителя на инфраструктура да измени модела на капацитета.**

### **Член 28**

#### **Разпределяне на правата на многорежовия капацитет**

2[...]**0.** Заявителите имат право да подават заявки за права на многорежов капацитет **чрез процесите на разпределяне, посочени в членове 31—34, включително целите двупосочни пътувания,** и да получават отговори на тези заявки на едно място и в рамките на една операция [...], **в съответствие с член 62, параграф 5.**

Управителите на инфраструктура си сътрудничат при разпределянето на капацитета за многорежови железопътни услуги, в това число по-специално за международни услуги за железопътен товарен превоз и международни услуги за железопътен превоз на пътници.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

*Член 28*

*[...]*

1. Когато управителят на инфраструктура получи заявка за права на многорежов капацитет, той осъществява координиране с другите засегнати управители на инфраструктура в съответствие с член 53.
2. По-конкретно координирането **по параграф 1** включва:
  - а) определянето на единно звено за контакт, което да отговаря за комуникацията със заявителя във връзка със заявката за право на многорежов капацитет, за което заявителят се уведомява незабавно след получаването на заявката;
  - б) съответствието на правото на многорежов капацитет с минималните критерии за качество по отношение на съгласуваността между мрежите и по отношение на аспекти като маршрутизация, времетраене, разполагаемост в различни работни дни и статус на разпределянето;
  - в) съгласуваното осъществяване на процеса на разпределяне на правата на многорежов капацитет, в това число по-специално на механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, и на механизма за официално разрешаване на спорове, посочен в член 37;

- г) координирането на всякакви промени в разпределените права на многомрежов капацитет в съответствие с раздел [...] **4 с** оглед на осигуряването на неприкосновеността на правата на многомрежов капацитет по всяко време.

Ако управителите на инфраструктура не успеят да определят единно звено за контакт, **заявителят подбира** управителя на инфраструктура, [...] **който** отговаря за това да действа като единно звено за контакт при запитвания, свързани с конкретната заявка за капацитет.

- 3.[...][...] **2а. Управителят на инфраструктура не [...] отменя право на многомрежов капацитет съгласно член 27, параграф 6 без предварително координиране с другите съответни управители на инфраструктура.**

**Ако управителят на инфраструктура отмени [...] право на многомрежов капацитет съгласно член 27, параграф 6 [...], той информира регулаторния орган. Ако отмененото право на многомрежов капацитет включва трансгранично движение, регулаторният орган информира съответните регулаторни органи и ENRRB.**

4. [...]

5. ENIM определя подробните процедури и методи за [...] **насърчаване на еднаквото прилагане на** настоящия член и минималните изисквания за качество, посочени в параграф 2, буква б), и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

**Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези процедури и методи.**

#### *Член 29*

### **Сътрудничество при разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет и обслужващите съоръжения**

1. [...] <sup>22</sup>[...]

---

<sup>22</sup> [...]

1. Управителите на инфраструктура и операторите на обслужващи съоръжения, които предлагат услуги, необходими за извършването на железопътна транспортна услуга, и чиито обслужващи съоръжения са част от трансевропейската транспортна мрежа, както е посочено в приложение II към [новия регламент за TEN-T], включително намиращите се в градските възли, определени в член 3, буква е) от същия регламент, си сътрудничат с цел да се гарантира, когато е необходимо, съгласуваността при разпределянето на капацитета на инфраструктурата и на обслужващите съоръжения.
2. Управителите на инфраструктури предоставят в референтния документ на железопътната мрежа списък на обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1.
3. Управителите на инфраструктура гарантират, че заявителите могат да заявяват на едно място както права за експлоатация на железопътния инфраструктурен капацитет, така и права за обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1.
4. За целите на параграф 3 управителите на инфраструктура и [...] операторите **на обслужващи съоръжения** координират капацитета и предоставят права на капацитет, включително капацитет на [...] **обслужващото** съоръжение, който отговаря на изискванията на заявителя, или полагат усилия да осигурят осъществима алтернатива.
5. Операторите на обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1, предоставят на управителя на инфраструктура информация[...] за разполагаемия капацитет в цифров формат в съответствие с член 62, **параграф 5 и с графика в приложение I**.
6. [...]

7. [...]

**6. Настоящият член не се прилага за операторите на обслужващи съоръжения, които се ползват от освобождаване съгласно член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177.**

### Член 30

#### Работно разписание

1. Управителите на инфраструктура [...] **публикуват** ново работно разписание преди началото на всеки период на работно разписание.[...]

Управителите на инфраструктура започват изготвянето на работното разписание при разпределянето на капацитета чрез годишния процес на разпределяне, посочен в член 32, като вземат предвид правата на капацитет, разпределени чрез рамкови споразумения в съответствие с член 31 и чрез процеса на непрекъснато планиране, посочен в член 33.

2. Управителите на инфраструктура [...] **гарантират**, до края на периода на работното разписание, **че работното разписание е актуално**, като вземат предвид капацитета, разпределен чрез процеса на непрекъснато планиране, посочен в член 33, капацитета, разпределен чрез процеса *ad hoc*, посочен в член 34, промените в правата на капацитет в съответствие с член 39 и промяната на графика в контекста на управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи в съответствие с член 41.

### Член 31

#### Разпределяне на капацитета чрез рамкови споразумения

1. Всеки заявител има право да заяви инфраструктурен капацитет за период, надвишаващ един период на работното разписание.

**1а. В документите за стратегическо планиране на капацитета управителите на инфраструктура посочват капацитета, който планират да резервират за разпределяне чрез рамкови споразумения.** Без да се засягат разпоредбите на членове 101, 102 и 106 от ДФЕС, **капацитетът, резервиран за рамкови споразумения в тези документи за планиране, се разпределя от** управителя на инфраструктура [...] **на заявителите чрез** такива [...] споразумения [...], при спазване на разпоредбите на параграфи 3 и 4. **Това не възпрепятства управителя на инфраструктура да разпределя поискания капацитет чрез рамкови споразумения в случаите, когато такъв капацитет не е резервиран в документите за планиране, при спазване на разпоредбите на параграф 4.**

**1б. Рамкови споразумения могат да бъдат сключвани между няколко управители на инфраструктура и един заявител, в случай че обхващат повече от една мрежа.**

В рамковите споразумения се посочват предоставените права на капацитет под формата на спецификация на капацитета, както е посочено в член 26, параграф 1, буква а). Те не могат да включват права на капацитет под формата на влаков маршрут.

Държавите членки могат да изискват предварително одобрение на рамковите споразумения от регулаторния орган. **В случай на рамкови споразумения, включващи трансгранично движение, съответните регулаторни органи координират действията си.**

2. Заявител, който е страна по рамково споразумение, отправя заявка за преобразуване на спецификациите на капацитета, включени в рамковото споразумение, в съответен влаков маршрут съгласно въпросното споразумение. **Това преобразуване се извършва в съответствие с член 26, параграф 2.**

3. Управителите на инфраструктура [...] **гарантират, че** рамковите [...] споразумения **са** в съответствие с документите за стратегическо планиране на капацитета, посочени в член 11, параграф 2 [...], **когато са налични, и със стратегическите насоки, посочени в член 11, параграф 3, ако държавите членки са предоставили такива насоки и са постановили, че те са обвързващи.**

Управителите на **съседни инфраструктури** [...] **координират своето стратегическо планиране на капацитета относно дела на** капацитета [...], **наличен** за [...] **трансгранични** рамкови споразумения[...].

4. Рамковите споразумения се изготвят така, че да не изключват използването на съответната инфраструктура от други заявители или услуги. За тази цел управителите на инфраструктура определят максималните дялове от общия капацитет, които могат да бъдат разпределени чрез рамкови споразумения, и ги включват в референтния документ за железопътната мрежа.
5. В рамковите споразумения се предвижда възможност за изменение на условията им, за да се позволи по-доброто използване на железопътната инфраструктура [...]. **Тези изменения не се считат за промени в правата на капацитет, подлежащи на санкция съгласно член 40. Другите промени в правата на капацитет, разпределен чрез рамкови споразумения, подлежат на санкция в съответствие с член 40.**
6. [...]
7. Рамковите споразумения по принцип обхващат периода, посочен в раздел 5 от приложение I. Управителят на инфраструктура може да се съгласи на по-кратък или по-дълъг период в конкретни случаи. Всеки период, по-дълъг от периода, посочен в [...] **раздел 5** от приложение I, се обосновава с изискването за целеви инвестиции от страна на новите участници на пазара или със значима новост на услугата [...], **включително значително подобряване на качеството на услугата.**
8. За услуги, при които се използва специализираната инфраструктура, посочена в член 24, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от заявителя, рамковите споразумения могат да се сключват за период от 15 години. Период, по-дълъг от 15 години, може да бъде договорен само в изключителни случаи, по-специално когато са налице мащабни и дългосрочни инвестиции и когато тези инвестиции са обхванати от договорни задължения, включително многогодишен амортизационен план.
9. Управителите на инфраструктура включват капацитета, разпределен чрез рамкови споразумения, в модела на капацитета, посочен в член 17, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.
10. При зачитане на търговската тайна общият характер на всяко рамково споразумение се предоставя на всяка заинтересована страна.
11. Въз основа на опита на регулаторните органи, на компетентните органи [...], на железопътните предприятия, **на управителите на инфраструктура** и [...] на ENRRB Комисията може да приема [...] **актове** за изпълнение, в [...] които се определят [...] **подробни правила относно** процедурата [...] **за сключване на рамкови**

**споразумения, формата и съдържанието на тези споразумения**, за да [...] се **гарантира** еднаквото прилагане на настоящия член [...]. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

### Член 32

#### **Разпределяне на капацитета чрез годишния процес на разпределяне**

1. Управителят на инфраструктура изготвя [...] работното разписание, **посочено в член 30**, за даден период на работното разписание въз основа на следното:
  - а) заявки за права на капацитет, получени в рамките на годишния процес на разпределяне;
  - б) права на капацитет, свързани със съответния период на работното разписание и предоставени чрез рамкови споразумения в съответствие с член 31;
  - в) права на капацитет, свързани със съответния период на работното разписание и предоставени чрез процеса на непрекъснато планиране в съответствие с член 33.
2. Управителят на инфраструктура разпределя капацитета чрез едновременно разпределяне на капацитета, за да удовлетвори, доколкото е възможно, всички заявки за инфраструктурен капацитет, посочени в параграф 1, при спазване на [...] **параграф 6** и [...] **на член 27, параграф 6а**. Управителят на инфраструктура взема предвид, доколкото е възможно, всички ограничения за заявителите, включително икономическия ефект върху тяхната стопанска дейност.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Правата на капацитет, предоставени чрез годишния процес на разпределяне, могат да включват:
  - а) влакови маршрути;
  - б) спецификации на капацитета.

Управителите на инфраструктура преобразуват правата на капацитет, предоставени под формата на спецификации на капацитета, във влакови маршрути в съответствие с раздел 4 от приложение I.

7. Управителят на инфраструктура спазва графика за процеса на разпределяне, посочен в раздел 4 от приложение I.
8. [...]
9. [...]
10. Управителят на инфраструктура провежда консултации със заинтересованите страни относно проекта на работно разписание. Заинтересованите страни включват всички, които са заявили инфраструктурен капацитет, както и други страни, които желаят да получат възможност да коментират как работното разписание може да повлияе на тяхната способност да изпълняват железопътни услуги през периода на работното разписание.

11. Управителят на инфраструктура предприема адекватни мерки, за да намери решение за евентуални изразени опасения.

*Член 33*

**Разпределяне на капацитета чрез процеса на непрекъснато планиране**

1. Управителите на инфраструктура разпределят капацитета в рамките на процеса на непрекъснато планиране, **поне за железопътните товарни услуги**, в съответствие със сроковете, определени в [...] **раздел 6** от приложение I. Управителите на инфраструктури резервират капацитет за тази цел в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

**Без да се засягат разпоредбите на членове 101, 102 и 106 от ДФЕС, капацитетът, резервиран за непрекъснато планиране в документите за планиране, се разпределя от управителя на инфраструктура на заявителите в рамките на процеса на непрекъснато планиране. Това не възпрепятства управителя на инфраструктура да разпределя поискания капацитет в рамките на непрекъснатото планиране в случаите, когато такъв капацитет не е резервиран в документите за планиране. Процесът на непрекъснато планиране се планира така, че да не изключва използването на съответната инфраструктура от други заявители или услуги.**

2. Правата на капацитет, предоставени чрез процеса на непрекъснато планиране, могат да включват:
- а) влакови маршрути или спецификации на капацитет за всички дни на движение през периода на работното разписание, включващ първия ден на движение, включен в заявката;
  - б) спецификации на капацитет за всички дни на движение след периода на работното разписание, включващ първия ден, включен в заявката, за максималния период, посочен в [...] **раздел 6** от приложение I.

Управителите на инфраструктура преобразуват правата на капацитет, предоставени под формата на спецификации на капацитета, във влакови маршрути в съответствие с раздел 6 от приложение I.

**2а. Управителите на инфраструктура и заявителите могат съвместно да решат да изменят спецификациите на капацитета, предоставен в рамките на процеса на непрекъснато планиране, за да се даде възможност за по-добро използване на**

**железопътната инфраструктура. Тези изменения не се считат за промени в правата на капацитет, подлежащи на санкция съгласно член 40. Другите промени в правата на капацитет, разпределен в рамките на процеса на непрекъснато планиране, подлежат на санкция в съответствие с член 40.**

3. Без да се засягат разпоредбите на член 18, управителите на инфраструктура разпределят капацитета, резервиран за процеса на [...] непрекъснато планиране, въз основа на принципа [...] **„пръв пристигнал, пръв обслужен“** [...].
4. [...]
5. [...]
6. Управителят на инфраструктура, след уведомяване на регулаторния орган [...], отказва заявки за непрекъснато планиране, ако те [...] отговарят на характеристиките на капацитета, който обикновено се разпределя чрез рамкови споразумения в съответствие с член 31. Регулаторният орган уведомява ENRRB за тези **откази и** [...] осигурява последователното прилагане на настоящия параграф.

#### Член 34

##### **Разпределяне на капацитет чрез процес *ad hoc***

1. Управителят на инфраструктура отговаря своевременно и във всички случаи в рамките на сроковете, посочени в раздел 7 от приложение I, на заявки *ad hoc* за инфраструктурен капацитет, подадени по всяко време на валидността на работното разписание. Информацията за разполагаемия свободен капацитет се предоставя в съответствие с член 9 на всички заявители, които биха желали да използват този капацитет.

Правата на капацитет, предоставени чрез процеса *ad hoc*, са под формата на влакови маршрути.

2. Разпределянето на инфраструктурния капацитет в отговор на заявки *ad hoc* се основава на принципа „пръв пристигнал, пръв обслужен“.

### Член 35

#### Изготвяне на график за ограничения на капацитета в резултат на инфраструктурни работи

1. [...] **0а.** При планиране на инфраструктурните работи [...] в [...] **съответствие с настоящия член [...], управителите на инфраструктура се придържат към графика и изискванията, посочени в раздел 3 от приложение I.**
- 2[...]**0б.** При планирането на инфраструктурните работи управителите на инфраструктура ограничават във възможно най-голяма степен въздействието върху предварително планирания капацитет, включен в модела на капацитета или в плана за предоставяне на капацитет.
- 3.[...][...]**1.** **Управителите на инфраструктура изготвят във възможно най-кратък срок** график за ограниченията на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи, [...] **които не са включени в** плана за **предоставяне на капацитет**[...], посочен в член **18** [...].
4. Ако изготвянето на график за ограничението на капацитета, произтичащо от инфраструктурни работи, изисква промяна на право на разпределен капацитет по смисъла на член 39, управителят на инфраструктура прави всичко възможно, за да осигури на съответните заявители алтернативен капацитет [...], **което позволява на железопътното предприятие да извършва съответната услуга.**

За тази цел управителят на инфраструктура уведомява всички заинтересовани заявители за планираната промяна в съответните права на капацитет. Той предлага на съответните заявители алтернативни права на капацитет или започва съгласуване със съответните заявители с цел постигане на съгласие за алтернативни права на капацитет.

5. [...]

6. Управителите на инфраструктура включват **възможно най-бързо след планирането им** [...] ограниченията на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи, в модела на капацитета [...] **или** в плана за предоставяне на капацитет, [...] **независимо** от момента, за който са планирани.

#### Член 36

### Механизъм за разрешаване на спорове по взаимно съгласие и координиране на заявките

1. Когато в контекста на едновременното разпределяне на капацитета управителят на инфраструктура се сблъсква с несъвместимост между различни заявки за инфраструктурен капацитет, той се опитва да осигури възможно най-добро съответствие на всички изисквания чрез координиране на заявките.
2. Когато възникне ситуация, изискваща координиране, управителят на инфраструктура **се опитва да удовлетвори всички заявки чрез координиране и има** право, в разумни граници, да предложи инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения. Управителят на инфраструктура определя приложимите ограничения в своя референтен документ за железопътната мрежа. ENIM предоставя насоки за определянето на такива ограничения и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.
3. Управителят на инфраструктура се опитва да разреши всички спорове чрез консултации със съответните заявители. Тези консултации се основават на оповестяването на следната информация в адекватен срок, безплатно и в електронна форма:
  - а) влакови маршрути, заявени от всички други заявители по същите маршрути;
  - б) влакови маршрути, разпределени на предварителен принцип на всички други заявители по същите маршрути;
  - в) алтернативни влакови маршрути, предложени по съответните маршрути в съответствие с параграф 2;
  - г) пълни подробности за критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.

Без да се засягат разпоредбите на член 3, параграф [...] **1а** и със съгласието на всички заявители, управителят на инфраструктура може да установи контакт между всички заявители, които потенциално участват в разрешаването на спор, за да улесни координирането на заявките.

4. Принципите, на които се подчинява координирането на **несъвместимите** заявки за капацитет за вътрешни железопътни услуги, се определят в референтния документ за железопътната мрежа.
5. [...]
6. [...]
7. В случай на **несъвместимост, включващ поне една [...]** заявка за многомрежов капацитет, механизмът за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в параграфи 1, 2 и 3, се осъществява в съответствие с член 53 и включва координатора на мрежата.
8. ENIM изготвя насоки за механизма за разрешаване на спорове за [...] **случаите на несъвместимост, включващи поне една заявка за многомрежов капацитет, и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези насоки.**

#### *Член 37*

#### **Механизъм за официално разрешаване на спорове [...]**

1. Когато механизмът за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, не спомогне за разрешаване на даден случай на несъвместимост на капацитета, [...] **управителят на инфраструктура дава приоритет на заявките, които са в съответствие с предварително планирания капацитет, определен в посочения в член 18 план за предоставяне на капацитет. В резултат на това управителят на инфраструктура може да приеме или да откаже заявки, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет.**

Когато приема заявки, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, управителят на инфраструктура се стреми да поддържа общия баланс между елементите на плана за предоставяне на капацитет, изброени в раздел 1 от приложение I.

Когато отказва заявки, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, управителят на инфраструктура незабавно информира съответния заявител за намерението си да откаже дадена заявка. В този случай управителят на инфраструктура полага максимални усилия, за да предостави на заявителя алтернативен капацитет. Заявителят има право да подаде жалба до регулаторния орган съгласно член 56, параграф 9 от Директива 2012/34/ЕС.

1а. Управителите на инфраструктура разрешават споровете, които не са разрешени в съответствие с параграф 1, чрез справедлива, прозрачна и недискриминационна процедура, в съответствие със стратегическите насоки, посочени в член 11, параграф 3, ако държавите членки са предоставили такива насоки и са постановили, че те са обвързващи.

Ако прилагането на тези насоки не позволи спорът да бъде разрешен, управителите на инфраструктура разрешават споровете чрез справедлива, прозрачна и недискриминационна процедура, като вземат предвид процедурата, установена от ENIM съгласно параграф 1б.

1б. ENIM изготвя и приема процедурите, посочени в параграф 1а, и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Процедурите включват следните етапи:

- 0) определяне на диапазони от стандартни стойности за железопътните услуги като първоначална основа за оценка;
- а) разработване на алтернативни сценарии за разпределяне на разполагаемия капацитет за различните видове железопътни транспортни услуги, включващи, когато е възможно, предоставяне на алтернативен капацитет по други маршрути или алтернативни срокове със съпоставими характеристики;
- б) оценяване и класиране на сценариите, посочени в буква а), въз основа на обективни, прозрачни и недискриминационни методики, като се вземат предвид социално-икономическите, оперативните и екологичните критерии, посочени в параграф 1в, и се дава възможност за отчитане на местните или националните обстоятелства въз основа на приети подходи и емпирични доказателства;

**в) подбор на най-добре класирания сценарий въз основа на оценката, посочена в буква б), и съответно изменение на плана за предоставяне на капацитет.**

**1в. Процедурите, установени от ENIM съгласно параграф 1б, оценяват алтернативните варианти за използване на инфраструктурния капацитет въз основа, но не само, на следните социално-икономически, оперативни и екологични критерии, в зависимост от наличието на данните, посочени в параграф 1б, точка 0:**

**а) оперативни разходи за операторите и технически параметри на железопътните транспортни услуги, както и произтичащото от това въздействие върху цените за клиентите на железопътните транспортни услуги;**

**б) разходи, свързани с времето, за клиентите на железопътни транспортни услуги;**

**в) свързаност и достъпност за хората и регионите, обслужвани от железопътните транспортни услуги, включително качеството на връзките и времето за прикачване за железопътните услуги за превоз на пътници и товари;**

**г) въздействие върху околната среда, напр. емисии на парникови газове и шум;**

**д) обем на превозваните пътници и товари;**

**е) технически параметри за ефективно използване на инфраструктурата, като еднородност на движението, дължина на влаковете или честота на движение.**

2. В контекста на [...] **механизма** за официално разрешаване на спорове заявките за права на многомрежов капацитет се вземат предвид в тяхната цялост. Ако в съответствие с [...] **параграф 1б, буква б)** се прилагат различни национални параметри, тези параметри се използват за съответните участъци.

3. В случай на несъвместими заявки за капацитет, включващи железопътни услуги със сходни характеристики и социално-икономически профил, управителят на инфраструктура разпределя капацитета [...] по начин, осигуряващ достъп на най-голям брой заявители. [...] **За тази цел управителите на инфраструктура могат да разпределят капацитета въз основа на търг. Методът за разпределяне на капацитета, приложен съгласно настоящия параграф, [...] подлежи на предварително** одобрение от страна на регулаторния орган.

**График за процесите на разпределяне на капацитета**

1. **За целите на прилагането на членове 31—34 [...]** управителят на инфраструктура и заявителите спазват графика за процесите на разпределяне на капацитета, посочен **съответно** в раздели 4, 5, 6 и 7 от приложение I.
2. Управителите на инфраструктура могат да определят периоди от време и крайни срокове за графика за разпределяне на капацитета, които са различни от посочените в настоящия регламент и в точка 2, буква б) от приложение VI към Директива 2012/34/ЕС, ако [...]:
  - установяването на международни влакови маршрути в сътрудничество с управителите на инфраструктура от трети държави по мрежа, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, оказва значително въздействие върху графика за разпределяне на капацитета като цяло [...]; **или**
  - **установяването на международни влакови маршрути в сътрудничество с управителите на инфраструктура от други трети държави оказва значително въздействие върху графика за разпределяне на капацитета като цяло, при условие че това не влияе на процесите на разпределяне на капацитета на другите управители на инфраструктура от Съюза, които не участват в тези международни влакови маршрути.**
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на **крайните срокове и продължителността, посочени в** раздели 4, 5, 6 и 7 от приложение I [...], **и за адаптиране, в границите на рамката, определена в членове 31—34, на основните етапи и сроковете, посочени в нея, когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при изпълнението, като се вземе предвид опитът на управителите на инфраструктура и на заявителите, с оглед да се рационализират процесите на разпределяне на капацитета,** да се осигури ефективен процес на разпределяне и **да** се отговори на планирането, оперативните, техническите и търговските интереси на съответните заинтересовани страни, свързани с графика и разпределянето на капацитета.

## РАЗДЕЛ 4

### Адаптиране и промяна на графика

#### Член 39

##### Промени в правата на капацитет след разпределянето им

1. Управителите на инфраструктура могат да променят правата на капацитет, предоставени на заявител, по своя собствена инициатива само в съответствие с настоящия регламент. Заявителите могат да поискат промени в разпределения капацитет по всяко време. [...]

В случай на промени в разпределените права на капацитет се прилага член 40. Управителите на инфраструктура незабавно актуализират работното разписание, посочено в член 30.

2. Управителите на инфраструктура [...] ограничават във възможно най-голяма степен промените в правата на капацитет след разпределянето им в съответствие с [...] **принципите**, посочени в член 2, параграф 3. **Кандидатите също ограничават във възможно най-голяма степен своите искания за промени в тези права след разпределянето им.**
3. Промените в правата на капацитет включват случаите, когато управителят на инфраструктура не може да позволи на влака да се движи в съответствие с разпределеното право на капацитет и разполага с достатъчно време да предложи на заявителя алтернативно право на капацитет, след като го е уведомил за необходимостта от промяната.

**Заа. Отменянето на правата на капацитет също се смята за специфичен вид промяна.**

**За.** **В случай на промени в правата на капацитет** [...] управителите на инфраструктура могат да [...] **прилагат по-кратки** крайни срокове за разпределянето на [...] **тези** права [...] **в сравнение с** [...] **крайните срокове, посочени в раздел 8 от приложение I.** Управителите на инфраструктура предоставят информация за времето, необходимо за съставяне на влаковия маршрут, в референтния документ за железопътната мрежа. [...]

4. Правилата и процедурите, които **управителят на инфраструктура** трябва да прилага в случай на промяна на правото на капацитет, отчитат въздействието на промяната на правото на капацитет върху заявителя в оперативно и търговско отношение. За тази цел **управителите на инфраструктура категоризират** промените [...] въз основа на тяхното въздействие [...] **и определят категориите промени със значително въздействие, като вземат предвид процедурите, приети от ENIM въз основа на** параграф 8 [...].

5. В случай на промяна на право на многомрежов капацитет съответните управители на инфраструктура полагат всички разумни усилия, за да осигурят съгласуваност между правата на капацитет по целия маршрут на влака.

Управителят на инфраструктура, който прави промяна в правото на многомрежов капацитет, [...] координира разпределянето на алтернативно право на многомрежов капацитет с другите заинтересовани управители на инфраструктура и уведомява заявителя и всички заинтересовани страни за резултата от координирането. Този резултат може да бъде или предоставяне на алтернативно право на многомрежов капацитет, или информация, че не е налично алтернативно право на капацитет.

6. [...]

7. Когато управителят на инфраструктура променя разпределено право на капацитет, той незабавно уведомява заявителя и съответното железопътно предприятие.

Управителят на инфраструктура предлага на заявителя алтернативни права на капацитет в рамките на сроковете, посочени в раздел 8 от приложение I. Когато това не е възможно, управителят на инфраструктура предоставя на заявителя съответната информация, която му позволява да подаде нова заявка за инфраструктурен капацитет. Когато е уместно, тази информация се позовава на плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, и на планирането на действия при извънредни ситуации, посочено в член 19.

8. ENIM изготвя и приема [...] **единни** процедури за управление на промените в правата на капацитет след разпределянето им и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

**Тези** [...] процедури **установяват критерии за** разграничение между промените [...] **в зависимост от** въздействието **им** върху заявителите и железопътните предприятия в търговско и експлоатационно отношение [...], **включително** критерии [...] за категоризиране на [...] **промените** като **промени със значително въздействие** [...].

9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на **продължителността, посочена в раздел 8 от приложение I, [...] така че да се осигурят ефикасни процеси на адаптиране и промяна на графика, като се вземат предвид съображенията на съответните заинтересовани страни, свързани с планирането, експлоатацията, техническите и търговските аспекти. При това Комисията взема предвид опита на управителите на инфраструктура и на заявителите.**

*Член 40*

**[...] Санкция за промени в правата на капацитет**

1. Когато управителят на инфраструктура или заявителят [...] **не** изпълнява [...] **своите** ангажименти по отношение на разпределено право на капацитет и когато това води до промяна, която се категоризира като значителна в съответствие с член 39, **параграф 4, [...] той** заплаща [...] **санкция** на другата страна.

**За целите на настоящия член неизползването на предоставено право на капацитет от страна на железопътните предприятия се смята за равностойно на отмяна след момента на потегляне на съответния влак.**

2. [...] **Санкцията**, посочена в параграф 1, не се дължи в случаи на непреодолима сила. **В случай на права на многомрежов капацитет отмяната поради непреодолима сила на една мрежа се смята за отмяна поради непреодолима сила на правата на капацитет по целия маршрут, обхванат от него.**

- 2а. Когато управител на инфраструктура, в съответствие с членове 10 и 35, планира и насрочи ограничение на капацитета, попадащо в обхвата на раздел 3 от приложение I, и спази графика и изискванията, определени в него, санкцията, посочена в параграф 1, не се дължи.**

**26. Когато управител на инфраструктура оттегли права на капацитет в съответствие с мерките, предприети от държавите членки в съответствие с член 10а, санкцията, посочена в параграф 1, не се дължи.**

**3. Управителите на инфраструктура включват в своите референтни документи за железопътната мрежа условията, водещи до санкция, като вземат предвид насоките, приети от ENIM съгласно втора алинея от настоящия параграф.**

3.[...] [...] След консултация със **заявителите и с ENRRB**, ENIM [...] **може да приеме насоки за определянето на единни условия**, които [...] **водят до санкция, като вземе предвид правилата и процедурите**, посочени в [...] член 39, параграфи 4 и 8. ENIM включва тези [...] **насоки** в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. ENRRB публикува становище относно [...] **насоките**, определени от ENIM.

4. След одобрението на регулаторния орган управителите на инфраструктура определят в референтния документ за железопътната мрежа размера на [...] **санкцията**, която трябва да бъде заплащана от заявителите.

По предложение на управителя на инфраструктура и след консултация със заявителите [...] регулаторният орган определя размера на [...] **санкцията**, която трябва да бъде заплащана от управителя на инфраструктура. Управителят на инфраструктура публикува тази информация в референтния документ за железопътната мрежа.

Размерът на [...] **санкцията** е такъв, че да осигурява ефективни стимули за управителя на инфраструктура и за заявителите да спазват планираното използване на капацитета и да свеждат до минимум смущенията. Този размер е пропорционален и недискриминационен.

[...] При него се вземат предвид по-специално правилата **и процедурите, посочени в** [...] член 39, параграфи 4 и 8 [...] [...].

**Размерът на санкцията подлежи на модулация до двукратния размер на таксите за достъп до релсов път въз основа най-малко на следните критерии:**

**а) въздействие на промяната на правата на капацитет,**

**б) дали уведомлението за промяната е предоставено навреме на другата страна от страната, иницирала промяната,**

**в) когато промяната е причинена от управителя на инфраструктура — качеството на предоставения алтернативен капацитет по отношение на маршрутизацията, времетраенето, техническите характеристики и други имащи отношение аспекти, ако съществува алтернативен капацитет, или**

**г) когато промяната е причинена от заявителя — дали капацитетът може да бъде преразпределен и използван от друг заявител.**

**За целите на прилагането на пета алинея от настоящия параграф дадена държава членка може да определи скали на модулацията. Тези скали отговарят на условията, определени в трета алинея от настоящия параграф. Държавите членки се стремят да се координират помежду си в съответствие с член 53а.**

5. [...] **Правото** на многомрежов капацитет [...] **се смята за право на единичен капацитет.** Задължението за заплащане на [...] **санкцията** на заявителя се прилага за управителя или управителите на инфраструктура, които са отговорни за промяната в правото на капацитет, като се взема предвид правото на капацитет в неговата цялост, а когато са отговорни повече от един управител на инфраструктура — съотношението на дължината на техните мрежи в правото на капацитет. [...] **Санкцията** за цялото право на капацитет не може да надвишава [...] **санкцията**, дължима за правото на капацитет, разпределено от управителя на **инфраструктура**, умножена по [...] **две**.
6. [...] **Съответните регулаторни** органи се произнасят по споровете, **свързани с** причината за промяната на правото на капацитет или [...] **със забавеното плащане на санкция**, и вземат решение своевременно и в рамките на [...] **шест седмици** след събирането на цялата необходима информация за оценка на причината за промяната. Регулаторните органи информират и могат да се консултират с ENRRB относно тези решения. [...] **Когато бъде консултирана, ENRRB съветва регулаторните органи с цел да** се гарантира, че тези решения са съгласувани и се основават на общопризнати принципи.

**В случай на права на многомрежов капацитет заявителят има право да обжалва пред регулаторния орган, отговарящ за управителя на инфраструктура и действащ като единно звено за контакт съгласно член 28.**

Отговарящият регулаторен орган информира останалите имащи отношение регулаторни органи и ENRRB.

7. Без да се засяга Конвенцията за международни железопътни превози от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. (COTIF), и по-специално притурка Е към тази конвенция, когато е приложимо, и правото на обжалване съгласно националното право и правото на ЕС на всяко решение, взето съгласно настоящия член, заплащането на санкция от страната, иницирала промяната на правата на капацитет в съответствие с настоящия член, изчерпва за другата страна други финансови искиове, свързани със същата промяна.

#### Член 40а

Актове за изпълнение, свързани с промените в правата на капацитет и със санкцията

Ако ENIM не бъде в състояние да приеме процедурите, посочени в член 39, параграф 8, или условията, посочени в член 40, параграф 3, [в срок от 24 месеца от датата на прилагане, посочена в уводната част на член 77, параграф 2,] или ако тези процедури и условия не позволяват еднакво прилагане на член 39 или на член 40 по причини, свързани със съдържанието на тези процедури и условия, или поради неизпълнение от страна на управителите на инфраструктура, Комисията може да приеме актове за изпълнение, определящи [...] категоризацията на промените в правата на капацитет и [...] условията, водещи до [...] заплащане на санкции [...]. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

**Промяна на графика в контекста на управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи**

1. В случай на нарушения във функционирането на железопътната мрежа, както е посочено в член 46, или на кризисна ситуация, както е посочено в член 47, съответният управител или управители на инфраструктура полагат всички възможни усилия за промяна на графика на засегнатото от нарушението движение. За тази цел управителите на инфраструктура разпределят железопътния инфраструктурен капацитет [...], **като отчитат посочените в параграф 2 насоки**, въз основа на плановете за действие при извънредни ситуации, изготвени в съответствие с член 19, и в тясно координиране с оперативните заинтересовани страни, а когато е приложимо — и с други заинтересовани страни.
2. ENIM разработва и приема насоки за управление и разпределяне на инфраструктурния капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата по прозрачен и недискриминационен начин. По-специално ENIM предоставя насоки за прилагането на [...] **управлението на нарушенията в движението** и на принципа „пръв пристигнал, пръв обслужен“.  
  
**Когато** се прилага [...] **управлението на нарушенията** в движението, ENIM предоставя насоки относно **подлежащите на прилагане** процедури, включващи, ако е целесъобразно, използването на [...] **механизма** за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, и на **механизма** за официално [...] разрешаване на спорове, посочен в член 37. ENIM включва тези насоки в Европейската рамка за [...] **координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи**, посочена в член [...] **44**.
3. Когато променят графика, управителите на инфраструктура **полагат максимални усилия да не** променят едностранно или отменят съществуващи права на капацитет с цел управление на нарушенията в движението. [...]

- 4. Управителите на инфраструктура и заявителите могат да определят мерки, предвиждащи замяна на определени права на капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата. Тези мерки се описват в плана за действия при извънредни ситуации, посочен в член 19.**
- 5. В случай на нарушение във функционирането на мрежата, което засяга движението в повече от една мрежа, съответните управители на инфраструктура координират разпределянето на алтернативен капацитет в съответствие с член 53 и като вземат предвид Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.**
- 6. Ако ENIM не бъде в състояние да приеме насоките за управление и разпределяне на инфраструктурния капацитет в случай на нарушение във функционирането на мрежата [в срок от 24 месеца от датата на прилагане, посочена в уводната част на член 77, параграф 2,] или ако тези насоки не позволяват еднакво прилагане на настоящия член по причини, свързани със съдържанието на тези насоки, или поради неизпълнение от страна на управителите на инфраструктура, Комисията може да приеме акт за изпълнение, в който се определят критериите и процедурите за промяна на графика, включително едностранни промени в разпределените права на капацитет от управителите на инфраструктура за целите на управлението на нарушенията във функционирането на мрежата. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

4. [...]

5. [...]

# ГЛАВА III

## УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО, УПРАВЛЕНИЕ НА НАРУШЕНИЯТА В ДВИЖЕНИЕТО И УПРАВЛЕНИЕ НА КРИЗИ

### Член 42

#### Управление на движението, управление на нарушенията в движението и управление на кризи

1. Управителите на инфраструктура извършват управлението на движението в съответствие с настоящия регламент и Директива (ЕС) 2016/797 и спецификациите, определени в актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива.

За тази цел управителите на инфраструктура осъществяват:

- а) управление на движението при нормални експлоатационни условия, включващо управление на произшествия, водещи до ограничени отклонения от работното разписание;
- б) управление на нарушенията в движението с цел преодоляване на значителни смущения в експлоатацията на мрежата, изискващи съгласувани действия в съответствие с член 46;
- в) управление на движението по време на кризисни ситуации, както е посочено в член 47.

2. [...]

3. При управлението на движението управителите на инфраструктура се придържат към принципите, посочени в член 2.

По-специално управителите на инфраструктура свеждат до минимум смущенията и тяхното въздействие върху железопътното движение и:

- а) осигуряват бърза и координирана реакция на смущенията, по-специално в случай на нарушения във функционирането на мрежата и при кризисни ситуации;
- б) стабилизират и оптимизират железопътния трафик през цялото времетраене на нарушения във функционирането на мрежата и на кризисните ситуации;

- в) предоставят подходяща, точна и актуална информация на оперативните заинтересовани страни и на други заинтересовани страни, по-специално на органите, отговарящи за управлението на кризисни ситуации извън железопътния сектор. Тази информация се предоставя чрез подходящи средства, включително посочените в член 62.

### Член 43

## Правила и процедури за управление на движението и управление на нарушенията в движението

1. Управителите на инфраструктура въвеждат правила и процедури за управление на отклоненията от работното разписание на движението на влаковете. Тези правила и процедури се публикуват в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, и обхващат управлението на движението в ситуациите, посочени в член 42, параграф 1, букви а), б) и в) от настоящия регламент.
2. Целта на правилата и процедурите, посочени в параграф 1, е да се сведе до минимум цялостното въздействие на отклоненията от разписанието върху **всички видове** железопътен трафик, като се вземат предвид нуждите на всички видове транспорт. [...] **Правилата и процедурите** могат да включват правила за приоритетно управление при различните видове трафик, както и специфични процедури, критерии и цели, които да се прилагат при подход, основан на оптимизация, който разчита на оптимизиране на целева функция, като например намаляване до минимум на минутите закъснение или на времето за връщане към нормална експлоатация, а не на изрични правила за приоритет.
3. В случай на нарушение на движението на влаковете, причинено от техническа повреда или произшествие, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалната ситуация. За тази цел той прилага **плана** [...] за действия при извънредни ситуации, **разработен** в съответствие с член 19. В случай на смущение, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик в съответствие с Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.

4. При определянето на правилата и процедурите, посочени в параграф 1, управителите на инфраструктура вземат предвид в максимална степен Европейската рамка за координиране на управлението на движението, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.[...]
5. В случаи на непреодолима сила и когато е абсолютно необходимо поради произшествие, което прави инфраструктурата временно неизползваема, разпределените права на капацитет могат да бъдат отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтване на системата.

Управителят на инфраструктура може, ако сметне това за необходимо, да изиска от железопътните предприятия да му предоставят ресурсите, които той смята за най-подходящи за възможно най-бързото възстановяване на нормалното положение.

6. [...]

#### Член 44

### Европейска рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи

1. **Най-късно до [24 месеца след влизането в сила на настоящия регламент]** ENIM разработва и приема „Европейска рамка за координиране на [...] **управлението** на трансграничното движение, **управлението** на нарушенията в движението и [...] **управлението** на кризи“ в съответствие с **принципите, посочени в член 42, [...], която предоставя насоки за координирането между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни. Управителите на инфраструктура се стремят да следват тези насоки за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи. В референтния документ за железопътната мрежа те обосновават причините за всяко отклонение от тези насоки.**
- 1а.** ENIM разработва Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи в сътрудничество с оперативните заинтересовани страни и заинтересованите страни чрез процеса на консултации, посочен в член 54, като взема предвид работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено [...] **по силата на член 3, параграф 1, буква г)** от Регламент (ЕС) [...] **2021/2085**[...].

- 2.[...] **16.** ENIM представя проект на [...] Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи [...] на ENRRB в срок от 18 месеца след влизането в сила на настоящия регламент. ENRRB представя препоръка на ENIM относно Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи в срок от 4 месеца след получаване на проекта, изготвен от ENIM. ENIM отчита в максимална степен тази препоръка при приемането на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи.
3. [...]Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи съдържа поне елементите, изброени в приложение V, и се актуализира, когато е необходимо, за да се вземе предвид опитът на управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и другите заявители, и въз основа на дейностите на ENIM. При актуализирането на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи ENIM представя проект на ENRRB за препоръка.

*Член 45*

**Координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи**

Управителите на инфраструктура координират управлението на движението в съответствие с член 53 [...]. **При това те отчитат** в [...] **максимална степен** Европейската рамка за [...] координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.

Координирането следва по-специално да гарантира:

- а) че международните железопътни услуги се извършват с минимални смущения както при редовните превози, така и при смущения в трафика;
- б) че се вземат предвид по подходящ начин специфичните предизвикателства, свързани с трансграничните участъци, произтичащи, наред с другото, от ограничената оперативна съвместимост по отношение на инфраструктурата, техническото

оборудване и превозите, езиковите изисквания и изискванията за обучение, свързани с персонала, административните или граничните формалности;

- в) че се осъществява ефективен обмен на актуална и подходяща информация между управителите на инфраструктура, заявителите [...] и другите оперативни заинтересовани страни, както и всички съответни структури за управление на кризи на равнището на ЕС, когато е целесъобразно, включително в съответствие с член 62.

#### Член 46

### Нарушения във функционирането на мрежата

1. Когато дадено произшествие води или има вероятност да доведе до ограничения на експлоатацията на мрежата, които изискват съгласувани действия от страна на оперативните заинтересовани страни, за да се осигури възможно най-доброто управление на движението по време на ограниченията, засегнатите управители на инфраструктура оценяват вероятната продължителност и въздействието на произшествието въз основа на цялата налична информация и предишен опит, **като отчитат в максимална степен общия метод, посочен в параграф 5а.**

Ако очакваната продължителност и въздействието отговарят на критериите за обявяване на нарушения във функционирането на мрежата, както е посочено в приложение VI, засегнатите управители на инфраструктура обявяват нарушение във функционирането на мрежата и прилагат мерките, предвидени в член 43.

2. Когато [...] **нарушението във функционирането на мрежата** оказва или има вероятност да окаже въздействие върху повече от една мрежа, **управителят на инфраструктура, [...] в чийто участък** е възникнало [...] **това нарушение**, обявява нарушение във функционирането на множество мрежи и координира действията в съответствие с членове [...] **45 и 53, като отчита в максимална степен Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.**

3. [...]

- 2а. Когато нарушението във функционирането на мрежата оказва въздействие върху железопътна линия, която е част от европейски транспортен коридор, и води до частично или пълно прекъсване на услугите за повече от 15 дни, управителят на инфраструктура представя доклад за инцидент на мрежовия координатор във възможно най-кратък срок след обявяването на нарушението**

**съгласно параграф 1 или 2, както и актуална информация на всеки 30 дни по време на цялата продължителност на нарушението.**

**Мрежовият координатор представя този доклад на ENIM и на съответните европейски координатори и, при поискване, на засегнатите заявители.**

4. Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите страни за липсата на инфраструктурен капацитет [...].  
Регулаторният орган може да изиска от управителя на инфраструктура да му предостави такава информация, ако счете това за необходимо.
5. Мрежовият координатор събира информация за нарушенията във функционирането на мрежата, анализира реакцията, прави заключения относно ефективността на управлението на тези нарушения [...], провежда консултации с оперативните заинтересовани страни [...], **като взема предвид насоките, приети от ENIM** в съответствие с член 54, **параграф 1**, и докладва на ENIM [...].
6. [...]

**При актуализирането на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44, ENIM взема предвид заключенията на мрежовия координатор относно нарушенията във функционирането на мрежата.**

- 5а. ENIM изготвя общ метод за оценяване на вероятната продължителност и въздействието на нарушението във функционирането на мрежата върху движението, определя минималното съдържание на доклада за инцидент и предоставя модел на същия. ENIM включва посочените метод, минимално съдържание и модел в Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 44. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен общия метод, минималното съдържание и модела.**

### Кризисни ситуации

1. **Без да се засяга член 1, параграф 5, в [...]** случай на криза **или на непосредствен риск от възникване на криза**, свързана с обществената безопасност, здравни епидемия, природни бедствия, [...], **околната среда**, [...] отбраната [...] **или сигурността**, която има или се очаква да има критично въздействие върху предлагането или търсенето на железопътни транспортни услуги, на държавите членки се разрешава да прилагат чрез дерогация от правилата на настоящия регламент спешни мерки, които включват:
- a) отмяна на права на капацитет без [...] **санкция в съответствие с член 40**;
  - б) алтернативни принципи, правила и процедури за управление на капацитета [...];
  - в) алтернативни процедури за управление на движението;
  - г) използване на алтернативни маршрути;
  - д) изменение на плановете за предоставяне на капацитет.

Засегнатата държава членка гарантира, че спешните мерки следват във възможно най-голяма степен принципите за управление на капацитета и на движението, установени в настоящия регламент, и че се използват съществуващите плановете **за действие при извънредни ситуации**, изготвени в съответствие с член 19. [...] **Тя** координира тези спешни мерки с други държави членки **в съответствие с член 53а**.

**Съдържанието и продължителността на прилагане на спешните мерки се ограничават до строго необходимото за справяне с въпросната кризисна ситуация.**

2. Съответната държава членка незабавно информира Комисията и ENIM за решението си да приложи спешни мерки, **както и за отменянето на мерките**, и предоставя обосновка и описание на тези мерки, както и очакваната продължителност на тяхното прилагане. [...] **Когато се прилага [Регламентът за установяване на рамка от мерки относно извънредните ситуации и устойчивостта на вътрешния пазар]**, **засегнатата държава** членка [...] уведомява [...] и централното [...] **бюро за връзка, определено от тази държава членка съгласно** член [...] **[5]** от **посочения** регламент, [...] **за мерките, приети съгласно настоящия член.**

3. [...] **Звената за връзка, определени** в [...] **съответствие с** член 60, [...] предоставят на Комисията, ENIM, други управители на инфраструктура и други заинтересовани страни информация относно спешните мерки и подпомагат координирането на тези мерки.
4. Когато спешните мерки имат значително въздействие върху трансграничното движение, управителите на инфраструктура се координират помежду си в съответствие с [...] **член 53, като вземат предвид насоките, приети от ENIM в съответствие с член 54, параграф 1.** Когато се извършва координиране чрез специализирани координационни структури в съответствие с член 53, параграф 2, буква а), се включват Комисията и съответните държави членки.
5. **Когато спешните мерки имат значително въздействие върху трансграничното движение и п** [...]о искане на Комисията, регулаторните органи и ENRRB предоставят на Комисията своето становище относно спешните мерки в определения от нея срок. [...]
6. Държавите членки предоставят актуализирана информация, когато е необходимо или по искане на Комисията. Държавите членки предоставят цялата информация относно спешните мерки, изисквана от Комисията, в определените от нея срокове.
7. Публичните органи, отговарящи за управлението на кризисни ситуации, включително военните, агенциите за гражданска защита и други, могат да организират учения, симулиращи кризисни ситуации, попадащи в обхвата на настоящия член. В такива случаи управителят на инфраструктура разпределя капацитета в зависимост от нуждите, което включва отмяна на разпределени права на капацитет, ако е необходимо. Засегнатите публични органи [...] **подлежат на санкция заради промени в правата на капацитет. Правилата по** [...] член 40 **се прилагат *mutatis mutandis* за тази санкция.**

## Член 48

### Обмен на информация относно управлението на движението

1. Всички оперативни заинтересовани страни, които са пряко ангажирани с експлоатацията на дадена железопътна транспортна услуга, имат право на достъп до информацията относно тази услуга, посочена в приложение VIII.

Заинтересованите страни могат да използват тази информация само за целите на настоящия регламент и за целите на Директива (ЕС) 2016/797 и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, освен ако в договорните споразумения не е посочено друго.

2. Достъпът до информацията се осигурява в съответствие с член 62.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на приложение VIII с оглед да се гарантира, че в него са отразени всички промени в техническите спецификации за оперативна съвместимост, установени в съответните актове за изпълнение, които са приети в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797, и като се вземат предвид съображенията на съответните заинтересовани страни, свързани с планирането, експлоатацията, техническите и търговските аспекти.

## ГЛАВА IV ПРЕГЛЕД НА ЕФЕКТИВНОСТТА

### Член 49

#### Общи принципи за преглед на ефективността

1. В съответствие с член 7е, буква г) от Директива 2012/34/ЕС, ENIM наблюдава и сравнява ефективността на услугите на железопътната инфраструктура, **предоставяни от управителите на инфраструктура**, като взема предвид общите [...] **принципи**, посочени в член 2 от настоящия регламент. [...] За тази цел **ENIM** [...] **си сътрудничи с [...] европейските координатори и ENRRB**.

2. [...] **Управителите** на инфраструктура посочват собствените си цели за ефективност [...], **определени в съответствие с член 50, параграф 2, буква в), в бизнес** плана по член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, като вземат предвид всички цели, посочени в договорните споразумения по член 30, **параграф 2** от въпросната директива. [...] **Тези цели включват целевите стойности, определени в [член 19, параграф 1, букви а) и б) от новия Регламент за TEN-T].**

**Управителите на инфраструктура** въвеждат и изпълняват процедури за наблюдение и докладване на напредъка към постигането на целите, за да установят причините за недостатъците в ефективността заедно с оперативните заинтересовани страни и да разработят и приложат коригиращи мерки за подобряване на ефективността. В тези процедури се взема предвид Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50 от настоящия регламент. [...]

3. [...]

- 3. Когато това има отношение към собствените им цели за ефективност, управителите на инфраструктура осъществяват наблюдение и на ефективността на железопътните транспортни услуги.**

#### *Член 50*

#### **Европейска рамка за преглед на ефективността**

1. [...] **До [24] месеца [...] от влизането в сила на настоящия регламент]** и след като се **консултира с оперативните заинтересовани страни, ENIM разработва и приема** „Европейска рамка за преглед на [...] ефективността“, **която определя общи принципи и процедури.** В тази рамка се вземат предвид по-специално принципите, определени в член 2, параграф 3 [...] и член 42, параграф 3, и оперативните [...] **приоритети** по [член [...] **19** от новия регламент за TEN-T[...]], а така също и **актовете за изпълнение, приети по силата на член 15, параграф 6 от Директива 2012/34/ЕС. Управителите на инфраструктура се стремят да спазват тези общи принципи и процедури. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите принципи и процедури, установени в Европейската рамка за преглед на ефективността.**

- 1а. ENIM представя на ENRRB проект на Европейската рамка за преглед на ефективността, в срок от 18 месеца след влизането в сила на настоящия регламент. ENRRB представя препоръка на ENIM относно Европейската рамка за преглед на ефективността, в срок от 4 месеца след получаване на проекта, изготвен от ENIM. ENIM отчита в максимална степен тази препоръка при приемането на Европейската рамка за преглед на ефективността.**
2. Европейската рамка обхваща **най-малкото** областите на ефективност, посочени в приложение VII. Тя включва по-специално:
- а) списък на приоритетните въпроси относно ефективността, които трябва да бъдат разгледани в областите на ефективност, посочени в приложение VII;
  - б) показатели за ефективността, даващи възможност да се наблюдава напредъкът по въпросите на ефективността, включително методика и изисквания за данни за изчисляване на такива показатели;
  - в) критерии и процедури за определяне на [...] **целите** за ефективност на равнище управители на инфраструктура;
  - г) процедури за наблюдение и преглед на елементите по букви а)–в), както и на прилагането на коригиращи мерки и постигането на **целите** за ефективност [...].
3. Въз основа на параграф 2, буква г) ENIM редовно преразглежда Европейската рамка за преглед на ефективността и [...] нейното прилагане **от страна на управителите на инфраструктура** и [...], **когато** е подходящо, [...] **актуализира** рамката. **При актуализирането на Европейската рамка за преглед на ефективността ENIM изпраща проект на ENRRB за препоръка.**
4. [...]

5. Комисията може да приема актове за изпълнение, с които да определя подробни правила относно елементите в параграф 2, букви б)–г), в съответствие с процедурата по [...] **разглеждане**, посочена в член 72, параграф [...]. **3. При изготвянето на проекти на актовете за изпълнение** Комисията взема предвид работата, извършена от ENIM в съответствие с параграф 3 [...], **както и самостоятелния раздел от европейския доклад за преглед на ефективността, [...] посочен в член 51, параграф 2.**

### Член 51

#### Европейски доклад за преглед на ефективността

1. Без да се засягат член 15 от Директива 2012/34/ЕС и [...] <sup>23</sup> **приетите на нейна основа актове за изпълнение**, ENIM изготвя и публикува до [...] **30** месеца след влизането в сила на настоящия регламент] европейски доклад за преглед на ефективността въз основа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50 от настоящия регламент. **Всяка година ENIM изготвя и публикува [...] актуализиран вариант на доклада.**
2. [...] **ENRRB** изготвя самостоятелен раздел на доклада, в който представя своята оценка на ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и на железопътните транспортни услуги, препоръки относно проблемите на ефективността, които трябва да бъдат разгледани с приоритет, и препоръки относно мерките за подобряване на ефективността. **ENIM включва този раздел в доклада, посочен в параграф 1.**
3. **Европейският доклад за преглед на ефективността** обхваща най-малкото железопътните линии, покриващи европейските транспортни коридори, [...] и включва информацията, [...] **посочена в** [член [...] **54**, параграф 3, буква ж)] от [...] **[новия регламент за TEN-T]**. Представената информация е достатъчно подробна по отношение на географския обхват и [...] обхваща достатъчно дълъг период от време, за да дава възможност за съдържателно тълкуване.

---

<sup>23</sup> [...]

4. **Европейският** доклад за преглед на ефективността включва специален раздел относно ефективността на координирането между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53 и относно механизма за консултации, посочен в член 54 от настоящия регламент.

*Член 52 [...]*



# ГЛАВА V

## ЕВРОПЕЙСКА МРЕЖА ЗА КООРДИНИРАНЕ

### Член 53

#### Координиране между управителите на инфраструктура

1. Когато се прави позоваване на настоящия член, управителите на инфраструктура координират действията си помежду си и с други заинтересовани страни **най-малкото** във връзка с отговорностите и задачите, които са им възложени с настоящия регламент.
2. [...]
- 2.** \_\_\_\_\_ Управителите на инфраструктура по-специално:
  - а) създават организационни структури, процедури и инструменти, както е уместно, включително цифровите инструменти, посочени в член 62;
  - б) се координират на най-подходящото географско равнище, **в т.ч. на равнище европейски транспортни коридори**, като включват структурите, които са в най-добра позиция за постигане на ефективни и ефикасни резултати, в съответствие с принципа на субсидиарност;
  - в) осъществяват сътрудничество с други управители на инфраструктура чрез определените звена за връзка, посочени в член 60;
  - г) привличат за участие ENIM или координатора на мрежата, според случая, по въпроси от значение за Съюза [...];
  - д) определят водеща структура, когато дейностите по координиране включват множество участници, която се отчита пред ENIM и отговаря за организирането на дейностите по консултиране [...];

- е) сезират ENIM в случаите, когато не могат да бъдат постигнати договорените резултати;
- ж) правят преглед на ефективността на координационните дейности в съответствие с глава IV.

**Координирането между управителите на инфраструктура може да се осъществява на повече от едно равнище, по-специално по въпросите, по които се изисква координиране както на равнището на Съюза, така и в рамките на по-специфичен географски обхват.**

**Когато ENIM или мрежовият координатор участва в координирането между управителите на инфраструктура, те гарантират, че трансграничните аспекти са надлежно отчетени.**

3. [...]

4. [...]

5. [...]

### **Член 53а**

#### **Координиране между държавите членки**

- 1. Когато се прави позоваване на настоящия член, или с цел стимулиране на трансграничното движение чрез решаване на проблемите, свързани с капацитета, държавите членки се координират помежду си. Те определят по-специално, когато е необходимо, процедурите и сроковете за координирането си.**

**2. За целите на параграф 1 държавите членки по-специално:**

- а) се координират помежду си на най-подходящото географско равнище и, доколкото е възможно, в контекста на съществуващите форуми, с цел постигане на ефективни и ефикасни резултати, в съответствие с принципа на субсидиарност, особено на равнището на европейските транспортни коридори;**
- б) привличат за участие европейските координатори, когато е целесъобразно, и по-специално при постигането на напредък по оперативните приоритети, посочени в член 19 от [новия регламент за TEN-T];**
- в) канят Европейската комисия по въпросите, за които се изисква координация на равнището на Съюза, или когато това е от значение по друг начин.**

*Член 54*

**Механизъм за консултации по европейски и трансгранични въпроси**

**0. Управителите на инфраструктура [...] [...] гарантират подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси. За тази цел те вземат предвид насоките, разработени от ENIM и посочени в параграф 1.**

**1. ENIM изготвя, приема и прилага насоки с цел гарантиране на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси** и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на трансграничното управление на движението, нарушенията в движението и кризите, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50. [...] **Тези насоки** се разработват и прилагат с подкрепата на мрежовия координатор и с участието на [...] звената за връзка, [...] **определени от** управителите на инфраструктура [...] **съгласно** член 60.

2. Когато ENIM приема становище или препоръка, които е вероятно да окажат **значително** въздействие върху [...] заявителите, други оперативни заинтересовани страни и заинтересовани страни, тя публикува проект за консултация със съответните страни. На съответните страни се дава срок от [...] **най-малко две**

седмици, за да представят обратна информация по проекта [...] за становище или препоръка. Органите на държавите членки се включват, [...] когато е необходимо.

3. ENIM взема предвид обратната информация, предоставена от съответните страни, когато изготвя насоките, посочени в [...] параграф [...] 1, и когато приема окончателното становище или препоръка, посочени в параграф 2. Когато ENIM не вземе предвид съществени елементи от предоставената обратна информация, тя посочва причините [...] за това.

#### Член 55

### Организация на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура

1. За целите на настоящия регламент Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (**ENIM**), посочена в член 7е от Директива 2012/34/ЕС, организира дейността си в съответствие с настоящия [...] член.
2. Всички управители на [...] инфраструктура, отговарящи за линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, [...] членуват в ENIM. Те назначават свой представител и заместник.
3. Управителите на [...] инфраструктура, които [...] не отговарят за линиите [...], посочени в параграф 2, и следователно не членуват в ENIM, могат [...] да участват в обсъжданията на ENIM [...] без право на глас. Те могат да представят декларации за разглеждане от ENIM.

3а. Управителите на инфраструктура, отговарящи за линиите, които съставляват част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T на държавите — членки на Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), и на страните от Югоизточна Европа по Договора за създаване на Транспортната общност, подписан от Съюза в съответствие с Решение (ЕС) 2017/1937 на Съвета, имат право да станат членове на ENIM без право на глас, при условие че тези държави или страни прилагат настоящия регламент съгласно международно споразумение, сключено със Съюза, и в съответствие с условията, определени в това споразумение.

**ENIM сключва работни договорености, определящи подробностите за участието на съответните управители на инфраструктура.**

**3б. Без да се засяга параграф 3а, ENIM може ad hoc да кани управители на инфраструктура от трети държави да участват в нейните заседания като наблюдатели без право на глас.**

**3в. Членовете на ENIM предоставят на ENIM необходимите ресурси за изпълнението на задачите ѝ.**

4. [...] **След консултация** с Комисията ENIM приема и публикува своя правилник за дейността. ENIM организира дейността си в съответствие с [...] **този** правилник за дейността.
5. ENIM взема решенията си с [...] мнозинство **от две трети от своите членове**, освен ако в правилника за дейността не е предвидено друго. Всички членове от една държава членка имат общо един глас. При отсъствие на **представител** на член неговият заместник може да упражни правото му на глас.
6. ENIM заседава периодично през определени интервали от време. ENIM избира председател измежду своите членове [...] **в съответствие с процедурата за гласуване, посочена в параграф 5.**
7. Комисията е член на ENIM без право на глас. Тя подпомага дейността на ENIM и улеснява координирането **между членовете на ENIM.**
8. ENIM определя своята работна програма. Работната програма обхваща период от най-малко две години [...] **и най-много пет години.** ENIM провежда консултации относно проекта на работната програма със заявителите и други оперативни заинтересовани страни [...], **като следва [...] насоките,** посочени в член 54, [...], **както и** с Комисията, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз [...], съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ и по целесъобразност с други заинтересовани страни.

*Член 56*

## **Отговорности на ENIM**

1. В допълнение към задачите, определени в член 7е от Директива 2012/34/ЕС, ENIM отговаря за всички задачи, възложени ѝ чрез разпоредбите в настоящия регламент. **Тези задачи не могат да бъдат делегирани.** По-специално тя:
- а) приема Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6;
  - б) приема Европейската рамка за координиране на **трансграничното управление** на движението, **нарушенията** в движението и кризите, посочена в член 44;
  - в) приема Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50;
  - ва) приема обща структура на референтния документ за железопътната мрежа и общ график за консултации, посочени в член 61;**
  - г) приема становища и препоръки за управителите на инфраструктура в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент и по своя инициатива;
  - д)[...][...]
  - е) [...] **организира, с участието на координатора на мрежата,** координацията между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53.

2. [...]

**ENIM няма правомощия за изготвяне на политики или регулаторни правомощия.**

**1а. ENIM създава работни групи, за да осигури координацията между управителите на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни, включително железопътните предприятия, операторите на обслужващите съоръжения и операторите на интермодалния транспорт, и консултациите с тези оперативни заинтересовани страни. Членовете на работните групи могат да изготвят становище по всяко предложение на ENIM, което има последици за оперативните заинтересовани страни. Те може също така да приемат становища по собствена инициатива, адресирани до ENIM.**

## Член 57

### Прозрачност

1. ENIM гарантира, че членството, [...] **функционирането** и цялата съответна информация за работата ѝ са публично достъпни на нейния уебсайт. Информацията включва данни за контакт със специалните координационни групи, създадени от управителите на инфраструктура, и препратки към инструментите и процедурите за координиране в съответствие с член 53.
2. ENIM кани [...] европейските координатори, и когато е уместно, представители на държавите членки, на своите заседания с цел обсъждане на въпроси, свързани с развитието на железопътната инфраструктура и осигуряване на сътрудничество с европейските координатори, както е посочено в [новия регламент за TEN-T]. [...]

## Член 58

### Координатор на мрежата

1. До [12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] [...] **ENIM** назначава безпристрастен и компетентен орган, който да изпълнява функциите, посочени в член 59. Този орган [...] **се** определя за [...] координатор на мрежата.

**Членовете на ENIM предоставят на координатора на мрежата необходимите ресурси за изпълнение на задачите ѝ.** Преди назначаването на координатора на мрежата **членовете на ENIM** се [...] **консултират** с Комисията по отношение на определения орган и следните аспекти:

- а) реда и условията за назначаване на координатор на мрежата;
- б) условията за оттегляне на назначаването **и назначаване на нов координатор;**
- в) процедурата за редовно наблюдение на работата му и за оценка на това дали изпълнява ефективно задачите си;

- г) всички допълнителни оперативни задължения и задачи на координатора на мрежата.

**Аспектите, обхванати от букви а) – в) от настоящия параграф, се уреждат от правилника за дейността на ENIM, приет съгласно член 55. Оперативните задължения и задачи на координатора на мрежата, посочени в буква г) от настоящия параграф, се определят в акта, с който ENIM назначава координатора на мрежата.**

2. Координаторът на мрежата изпълнява задачите си по безпристрастен, **прозрачен** и икономически ефективен начин[...]. За тази цел той представя на ENIM годишната си работна програма по отношение на задачите, определени в настоящия регламент, както и годишен доклад за изпълнението на работната програма. **ENIM одобрява годишната работна програма и годишния доклад преди приемането им.**

#### *Член 59*

#### **Задачи и отговорности на координатора на мрежата**

Координаторът на мрежата изпълнява следните задачи в подкрепа на ENIM:

- а) изпълнява функциите на секретариат и подготвя заседанията, документите, решенията и становищата на ENIM [...] [...], **по-специално като допринася** за изготвянето на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейска рамка за координиране на трансграничното управление на движението, нарушенията в движението и кризите, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50;
- в) допринася за оперативното координиране между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53;
- г) набелязва правила, процедури и инструменти, попадащи в обхвата на настоящия регламент и приети на национално равнище или на равнище управител на инфраструктура, които създават пречки за мрежовите железопътни услуги, както е посочено в настоящия регламент, **и предлага на ENIM методи за улесняване на трансграничните железопътни услуги;**

- га) **допринася за координацията между управителите на инфраструктура по отношение на стратегическото планиране на капацитета в съответствие с член 14, като разработва специфични разписания, улесняващи конкурентните многорежови влакови маршрути на дълги разстояния;**
- д) действа като точка за контакт от името на управителите на инфраструктура за [...] **предоставянето на информация**, по-специално [...] свързана с железопътни произшествия и временни ограничения на капацитета;
- е) действа като първа точка за контакт [...], осигурявайки контакт със съответните участници като управители на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни[...];
- ж) [...]

#### Член 60

##### **Звена за връзка за координиране на управителите на инфраструктура**

1. За да се осигури координиране между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53, управителите на инфраструктура определят звена за връзка. Звеното за връзка действа като централен интерфейс между организацията на управителя на инфраструктура и другите структури, участващи в дейностите по координиране.
- 1а. За всеки европейски транспортен коридор управителите на инфраструктура, управляващи инфраструктурна част от такъв европейски транспортен коридор, могат да определят единно звено за връзка, което да действа като централен интерфейс между тях и другите структури, участващи в координационните дейности, в съответствие с член 53, параграф 2, буква а).**
- 1б. Определеното единно звено за връзка, посочено в параграф 1а, действа като точка за контакт за заявителите и другите оперативни заинтересовани страни по отношение на даването на ход или промяната на трансгранични железопътни транспортни услуги или организирането на подкрепа за дейности ad hoc, по-специално за справяне с кризисните ситуации, посочени в член 47.**

**1в. Определеното единно звено за връзка, посочено в параграф 1а, наблюдава разпределянето на исканията за многомрежов капацитет по железопътните линии, които са част от европейските транспортни коридори, до края на годишното работно разписание.**

2. Управителите на инфраструктура информират незабавно ENIM за всички промени в звената за връзка, за да бъдат включени в публикациите, посочени в член 57, (параграф 1 [...]).

#### *Член 61*

### **Обща структура, съдържание и график на референтните документи за железопътната мрежа**

1. ENIM изготвя и приема обща структура на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, в която се взема предвид информацията, съдържаща се в приложение IV към посочената директива, приложение IV към настоящия регламент, както и общ график за консултации със заинтересованите страни по проекта на референтния документ за железопътната мрежа. Управителите на инфраструктура вземат предвид в максимална степен тази структура и този график при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа.
2. При изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура отчита в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета, **посочена в член 6 от настоящия регламент**, Европейска рамка за координиране на трансграничното управление на движението, нарушенията в движението и кризите, **посочена в член 44 от настоящия регламент**, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена [...]в[...] **член 50** от настоящия регламент.
3. В референтния документ за железопътната мрежа[...]**управителите на инфраструктура** [...]обясняват **причините за отклонение от структурата и графика, посочени в параграф 1, и европейските рамки, посочени в параграф 2,** и информират компетентния регулаторен орган и ENIM **за тези причини.**

#### *Член 62*

### **Цифровизация на капацитета и управлението на движението**

1. Управителите на инфраструктура гарантират, че процесите на управление на капацитета и на движението в обхвата на настоящия регламент се осъществяват с помощта на цифрови инструменти и цифрови услуги.

**Инструментите за управление на капацитета трябва да са в съответствие с изискванията относно процеса на планиране и разпределяне на капацитета, определени в глава II от настоящия регламент, и с изискванията, определени в Директива (ЕС) 2016/797, както и с делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на тези актове. Управителите на инфраструктура могат да продължат да използват инструменти за управление на капацитета, съществуващи преди датата на прилагане, посочена в член 77, параграф 2, буква г), при условие че тези инструменти позволяват на управителите на инфраструктура да спазват горепосочените изисквания.**

2. Внедрените цифрови инструменти и предоставените цифрови услуги:

- а) [...] **гарантират ефективното** изпълнение и [...] качеството, включително пълната оперативна съвместимост, на услугите, които управителите на инфраструктура са [...] **предоставили** на заявителите;
- б) [...] **гарантират** прозрачността на управлението на железопътния капацитет и управлението на движението през всички техни етапи, **включително чрез решения в реално време, които ще се внедряват постепенно**;
- в) намаляват административната тежест за заявителите чрез еднократно изискване на всяка информация и чрез предоставяне на информация или данни на едно място, включително по отношение на трансграничните услуги [...];
- г) **гарантират съгласуваността на данните с регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.**

3. [...]

4. Управителите на инфраструктура допринасят за работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ по въпроси, които попадат в обхвата на настоящия регламент. За тази цел ENIM и управителите на инфраструктура [...] **гарантират** подходящо представителство в ръководната група за стълба на системата и групата по внедряване, посочени съответно в членове 96 и 97 от Регламент (ЕС) 2021/2085.

5. Управителите на инфраструктури, [...]заявителите и когато е приложимо, операторите на [...] обслужващите съоръжения обменят цифрова информация, свързана с управлението на капацитета и управлението на движението, посредством цифрови инструменти и цифрови услуги, които се основават на хармонизирана архитектура и включват стандартизирани интерфейси или общи системи в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и спецификациите, [...]приети [...] **ВЪЗ основа на нея.**

В случай на многорежови железопътни **услуги или трансгранични услуги** управителите на инфраструктура предоставят цифрови услуги и цифрова информация чрез единен интерфейс или общи системи, разработени и внедрени под координацията на ENIM [...], **по-специално с цел управление на разпределянето на капацитета.**

**5а. До [6 месеца след датата на прилагане, посочена в точка 77 (2), буква г)], ENIM предоставя насоки относно функционалните и техническите изисквания за обмена на информация съгласно параграф 5 между управителите на инфраструктура, заявителите и когато е приложимо, операторите на обслужващи съоръжения, като взема предвид работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“.**

# ГЛАВА VI

## РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА КАПАЦИТЕТА И УПРАВЛЕНИЕТО НА ДВИЖЕНИЕТО

### РАЗДЕЛ 1

#### Регулаторни органи

##### Член 63

##### Отговорности на регулаторните органи

1. **Държавите членки гарантират, че** [...] функциите и правомощията, определени в член 56 от Директива 2012/34/ЕС, [...] **се** [...] упражняват и по отношение на въпросите, обхванати от настоящия регламент. По-специално регулаторният орган наблюдава дейностите на управителите на инфраструктура, както е посочено в глави II – V **от настоящия регламент**, и проверява спазването на настоящия регламент по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация спрямо заявителите.
2. [...] Заявител, национален, регионален или местен орган, отговарящ за **железопътни транспортни услуги**, има право да обжалва пред регулаторния орган [...] **съгласно процедурата, установена в член 56** от Директива 2012/34/ЕС, ако смята, че е бил несправедливо третиран, дискриминиран или по някакъв друг начин ощетен от управителя на инфраструктура, когато последният е извършвал дейностите, посочени в глави II, III, IV и V от настоящия регламент[...].

## **РАЗДЕЛ 2**

### **Европейска мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт**

#### *Член 64*

#### **Сътрудничество на регулаторните органи в рамките на Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB)**

1. За целите на изпълнението на своите отговорности съгласно настоящия регламент регулаторните органи си сътрудничат в рамките на ENRRB, [...] **установена съгласно** член 57, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, включително чрез съвместни консултации и разследвания, чрез приемане на становища или препоръки или чрез други подходящи дейности. Регулаторните органи предоставят цялата необходима информация на ENRRB **в съответствие с параграф 6**.  
  
Когато действа в рамките на обхвата на настоящия регламент, ENRRB изпълнява задачите и отговорностите и организира работата си съгласно раздел 2 от настоящата глава.
2. В случай на жалба или разследване по собствена инициатива по въпрос, попадащ в обхвата на настоящия регламент и засягащ достъпа до или използването на железопътни мрежи в повече от една държава членка, съответният регулаторен орган информира ENRRB и Комисията за жалбата или разследването.
3. Регулаторният орган може да предаде всеки съответен въпрос, жалба или разследване на ENRRB за обмен на мнения или за приемане на становище или препоръка.
4. Когато се вземат решения по въпроси, [...] **засягащи трансграничните железопътни услуги**, съответните регулаторни органи си сътрудничат в изготвянето на своите решения под координацията на ENRRB, за да се постигне разрешаване на въпроса. За тази цел съответните регулаторни органи изпълняват функциите си в съответствие с параграф 1 от настоящия член и член 56 от Директива 2012/34/ЕС. Те вземат предвид всички съответни становища и препоръки, приети от ENRRB, и предоставят тези решения на ENRRB.

**4а. Когато сътрудничеството, посочено в параграф 4, води до различаващи се решения на съответните регулаторни органи, те предоставят на ENRRB обяснение, в което се посочват разликите.**

5. Когато регулаторен орган приеме решение, което се отклонява от съответното становище или препоръка на ENRRB, или когато откаже да приеме решение, той предоставя на ENRRB обяснение, в което излага различията и мотивите си да не се съобрази със становищата или препоръките на ENRRB.
6. Регулаторните органи, с които ENRRB се консултира, отговарят в сроковете, определени от ENRRB, и по искане на последната предоставят цялата информация, която имат право да поискат съгласно националното си законодателство. Тази информация може да бъде използвана единствено за целите на дейностите, извършвани от регулаторните органи в съответствие с настоящия регламент.
7. Управителите на инфраструктура предоставят незабавно цялата информация, необходима за целите на разглеждането на жалбата или провеждането на разследването, посочени в настоящия член, и изисквана от регулаторния орган на държавата членка, в която се намира управителят на инфраструктура. Регулаторните органи имат право да поискат информация от ENIM относно разследвания в рамките на тяхната компетентност. Регулаторните органи имат право да предават тази информация на ENRRB.
8. Регулаторните органи за железопътния транспорт осигуряват необходимите ресурси за функционирането на ENRRB.

Член 64а

Организация и структура на Европейската мрежа от регулаторни органи за  
железопътния транспорт (ENRRB)

За целите на настоящия регламент ENRRB е организирана в:

а) Съвет на регулаторните органи;

б) секретариат.

Регулаторните органи осигуряват функционирането на секретариата.

**РАЗДЕЛ 2 [...]**

[...]

*Член 65*

**Задачи и отговорности на ENRRB**

1. В допълнение към задачите си по Директива 2012/34/ЕС, ENRRB изпълнява също и задачите и отговорностите, определени в настоящия регламент. **ENRRB оповестява публично всяко становище и препоръка, които е приела. ENRRB няма правомощия за изготвяне на политики или регулаторни правомощия.**
2. ENRRB координира, **когато е целесъобразно**, всички дейности за сътрудничество на регулаторните органи за железопътния транспорт, както е посочено в член 64, и насърчава съгласуването на решенията на регулаторните органи във връзка с [...] **трансграничните** железопътни услуги.
3. [...] **4. Заявителите могат да информират** ENRRB [...]

4. [...] [...]по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент, [...]които могат да засегнат достъпа до или използването на железопътната инфраструктура в повече от една държава членка. Когато ENRRB получи такава [...]информация, тя я препраща незабавно на компетентния регулаторен орган или органи.

**ENRRB може да реши да приеме становище или препоръка по такива въпроси.**

В такива случаи ENRRB незабавно информира [...]съответните регулаторни органи за **това** намерение [...].

5.[...] ENRRB представя своето становище или препоръка на [...] съответните регулаторни органи в рамките на [...]четири седмици от получаването на цялата съответна информация във връзка с [...]поставения въпрос. ENRRB може да удължи този срок за особено сложни въпроси.

6. ENRRB разработва общи принципи и практики за [...] **приемането, от страна на регулаторните органи, на** решенията, за които [...]тези органи са оправомощени съгласно настоящия регламент.

**7. ENRRB предоставя препоръки относно Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейска рамка за координиране на трансграничното управление на движението, нарушенията в движението и кризите, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50, преди приемането на тези рамки от ENIM;**

**8. ENRRB изготвя самостоятелен раздел от европейския доклад за преглед на ефективността, посочен в член 51, като предоставя своята оценка и препоръки относно ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и железопътните транспортни услуги. ENRRB предоставя консултации на Комисията и европейските координатори по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и железопътните транспортни услуги.**

**9. ENRRB предоставя становища или препоръки на Комисията относно евентуални недостатъци на процеса на координация, посочен в член 14, и, по искане на Комисията, относно спешни мерки, приети от държави членки, които**

**имат значително въздействие върху трансграничния трафик, както е посочено в член 47, параграф 5.**

- 10. ENRRB представя становище или препоръка на ENIM относно насоките, разработени от ENIM за определяне на условията, водещи до санкции, както е посочено в член 40, параграф 3.**

*Член 66 [...]*

[...]

*Член 67*

#### **Състав и организация на Съвета на регулаторните органи**

1. Регулаторните органи[...] от всяка държава членка, която има железопътна мрежа в експлоатация, [...]
- 2.[...][...]са членове **на Съвета на регулаторните органи. Те назначават свой представител и заместник в Съвета на регулаторните органи.**

**Представителите** са ръководителят или заместник-ръководителят на регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС. [...]Заместникът се назначава[...] от регулаторния орган измежду ръководството или ръководните кадри на регулаторния орган или, когато това е невъзможно, измежду неговите служители.

3. Членовете на Съвета на регулаторните органи действат независимо и обективно в интерес на Съюза, независимо от конкретни национални или лични интереси. Те не търсят и не приемат указания от никое правителство, институция, лице или орган.

4. Секретариатът на ENRRB публикува актуален списък на представителите на членовете на Съвета на регулаторните органи и техните заместници, заедно с декларациите им за интереси.
5. След консултация с Комисията Съветът на регулаторните органи приема и публикува своя правилник за дейността. В правилника за дейността може да се определят по-подробни правила за гласуване, по-специално процедурата за гласуване по спешни въпроси.
6. Съветът на регулаторните органи взема решения с мнозинство от две трети от членовете си, освен ако в правилника за дейността не е предвидено друго. Всеки член има право на един глас. При отсъствие на представител на член с право на глас неговият заместник може да упражни правото на глас.
7. Комисията е член на Съвета на регулаторните органи без право на глас. Тя координира и подпомага работата на Съвета на регулаторните органи и му представя препоръки, когато е целесъобразно.
8. Секретариатът предоставя необходимите услуги за организиране на заседанията и работата на Съвета на регулаторните органи.
9. В съответствие с правилника за дейността си Съветът на регулаторните органи може да реши да създаде работни групи, които да организират работата на ENRRB по конкретни теми, свързани с прилагането на настоящия регламент, по-специално по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътните инфраструктури.

Работните групи са отворени за участие на експерти от регулаторните органи за железопътния транспорт и от Комисията. Експертите от оперативните заинтересовани страни и от други публични или частни органи могат да бъдат поканени да участват в тези работни групи ad hoc.

#### Член 68

#### Роля и задачи на Съвета на регулаторните органи

1. Съветът на регулаторните органи изпълнява всички задачи на ENRRB, определени в настоящия регламент.
2. По-специално Съветът на регулаторните органи:

- а) приема, **в съответствие с процедурните правила, установени или посочени в член 67,** становища и препоръки **на ENRRB** по жалби или разследвания, [...] **отнесени** към него от страна на [...] регулаторен органи или органи [...] **в съответствие с** член [...] **64, параграф 3;**
- б) изготвя и приема годишен доклад за дейността на ENRRB;
- в) създава работни групи и назначава техните председатели.

*Член 69 [...]*

*[...]*

*Член 70 [...]*

*[...]*

## ГЛАВА VII ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

### Член 71

#### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 8, член 11, параграф 2, член 21, параграф 9, член 38, параграф 3, член 39, параграф 9, **/.../и член [...] 48, параграф 3**, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [1 януари [...] **2029 г.**]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. **Делегирането на правомощия, посочено в член 10, параграф 8, член 11, параграф 2, член 21, параграф 9, член 38, параграф 3, член 39, параграф 9 и член 48, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.**
4. **Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в *Междувинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.***

- 5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.**
- 6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, параграф 8, член 11, параграф 2, член 21, параграф 9, член 38, параграф 3, член 39, параграф 9 и член 48, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.**

## Член 72

### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 62 от Директива 2012/34/ЕС. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
- 2[...]**3**. При позоваване на настоящия параграф се прилага член [...] **5** от Регламент (ЕС) № 182/2011.
- 3.[...] Когато [...] **комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акта за изпълнение и се прилага** член 5, **параграф 4, трета алинея** от Регламент (ЕС) № 182/2011.

## Член 73

### Доклад и преглед

[...] ***До [10 години след влизането в сила на настоящия регламент]*** Комисията оценява въздействието на настоящия регламент върху железопътния сектор и представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад за неговото прилагане.

В доклада се оценява по-специално:

- а) въздействието на настоящия регламент върху ефективността на услугите на железопътната инфраструктура;
- б) въздействието на настоящия регламент върху развитието на железопътните **транспортни** услуги, по-специално международните услуги, услугите на дълги разстояния и услугите за превоз на товари;
- ба) финансовото и административното въздействие на настоящия регламент върху управителите на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни, регулаторни органи и органи на държавите членки;**

- в) работата на [...] **ENIM**, на координатора на мрежата [...] **и** на [...] [...] **ENRRB** като цяло и във връзка с разработването, приемането и прилагането на общи критерии, методики и процедури [...];
- г) [...] **ефективността** на координационните механизми [...] в рамките на Европейската [...] **рамка за управление на капацитета**, посочена в [...] **член 6, Европейската рамка за координиране на трансграничното управление на движението, нарушенията в движението и кризите, посочена в член 44 [...], и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50;**

[...]

- д) действието на социално-икономическите, оперативните и екологичните критерии и необходимостта да се представи, ако е целесъобразно, предложение за евентуални изменения на членове 25 и 37.**

#### Член 74

### Изменения на Директива 2012/34/ЕС

1. Директива 2012/34/ЕС се изменя, както следва:
- а) В член 1 буква в) се заменя със следното:
- „в) принципите и процедурите, приложими по отношение на определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура, както е предвидено в глава IV.“
- б) В член 2 параграф 6 се заличава;
- в) **В член 3** точки 20, 22, 23, 27 и 28 се заличават;
- г) Член 7б се заличава;
- га) Член 27, параграф 2 се заменя със следното:**

**„2. Референтният документ за железопътната мрежа съдържа информация относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информация относно условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения или се посочва интернет страница, на която такава информация се осигурява безплатно в електронен формат. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа е установено в приложение IV.“**

- д) Член 36 се заличава;
- е) Членове от 38 до 54 се заличават;
- ж) В приложение IV точки 1 и 3 се заличават;
- з) Приложение VII се заличава.

2. Позоваванията на заличените разпоредби от Директива 2012/34/ЕС се смятат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в раздел 1 от приложение X.

#### Член 75

#### Преходни разпоредби

1. Рамковите споразумения, сключени в съответствие с член 42 от Директива 2012/34/ЕС, продължават да се прилагат до датата на тяхното изтичане.
2. Член 3, точки 20, 22, 23, 27 и 28, членове 7б, 36 и 38 – 54, приложение IV, точка 3 и приложение VII към Директива 2012/34/ЕС не се прилагат за дейностите и задачите, изпълнявани във връзка с работните разписания, които влизат в сила **на или** след [13 декември [...]**2031** г.].
3. **До [2 години след датата, посочена в член 77, параграф 2, първа алинея], Комисията представя на Съвета и на Европейския парламент доклад относно мониторинга на преходните разпоредби, посочени в член 75.**

## Член 76

### Отмяна

1. Регламент (ЕС) № 913/2010 се отменя, считано от [...] **8** декември 2029 г.].
2. Позоваванията на отменения регламент се смятат за позовавания на настоящия регламент и се четат съгласно таблицата на съответствието в раздел 2 от приложение X.

## Член 77

### Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от [1 януари [...] **2029** г.]. Въпреки това:
  - а) членове 1, 2 и 3, глава II, с изключение на член 9, параграфи 1 и 2 и член 27, параграф 4, и глава III, с изключение на член 48, от настоящия регламент се прилагат само за дейности и задачи, извършвани във връзка с работните разписания, които влизат в сила **на или** след [...] **13** декември **2031** г.];
  - б) член 9, параграфи 1 и 2 се прилагат от [1 януари [...] **2030** г.];
  - „в) [...] [...]
  - г) член **27, параграф 4, член 28, параграф 0**, член 48 и член 62 се прилагат от [...] **31** декември [...] **2029** г.];
  - д) член 74 се прилага от [...] **13** декември [...] **2031** г.].

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

Съставено в [...] ...

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

---

**ПРИЛОЖЕНИЕ I**  
**ДОКУМЕНТИ И ГРАФИК ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА**  
**СЪГЛАСНО ЧЛЕНОВЕ 11, 16, 18 И 38**

1. **ДОКУМЕНТИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ПОДГОТВЕНИ ОТ УПРАВИТЕЛИТЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА ПРИ СТРАТЕГИЧЕСКОТО ПЛАНИРАНЕ НА КАПАЦИТЕТА, ПОСОЧЕНО В ЧЛЕНОВЕ 11, 16, 17 И 18**

Документ	Съдържание
Стратегия за капацитета (член 16)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b><u>Географски обхват на стратегията за капацитета: линиите, обхванати от стратегическото планиране на капацитета съгласно член 12, параграф 6;</u></b></li> <li>– Планирано развитие на физическата инфраструктура, включително ново строителство, модернизация, обновяване и закриване/извеждане от експлоатация, <b><u>с подробно описание на характеристиките на тази инфраструктура;</u></b></li> <li>– Прогнозирано развитие на търсенето на железопътни транспортни услуги</li> <li>– [...] <b><u>Стратегическите</u></b> насоки за използването на капацитета от държавите членки, [...] <b><u>когато държавите членки са предоставили такива насоки;</u></b></li> <li>– Капацитет, разпределен в рамкови споразумения, и капацитет, <b><u>който може да е</u></b> необходим за предоставяне на транспортни услуги по договори за обществени услуги;</li> <li>– [...] <b><u>Информация за разполагаемостта и използването на железопътната инфраструктура, включително инфраструктура,</u></b> обявена за много натоварена или претоварена;</li> <li>– [...] <b><u>Планирани инфраструктурни работи, водещи до</u></b> ограничения на капацитета [...], <b><u>които оказват значително въздействие.</u></b></li> </ul>
Модел на капацитета (член 17)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цялата информация, включена в стратегията за капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена</li> <li>– [...] <b><u>Общ обем</u></b> на разполагаемия капацитет, <b><u>включително многомрежов капацитет,</u></b> за заявителите по <b><u>участъци от мрежата, включително обем на разполагаемия капацитет</u></b> по пазарни сегменти на железопътния транспорт <b><u>за различните сегменти на железопътните транспортни услуги</u></b> и/или по процес на разпределяне</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Обем на капацитета [...], <b><u>запазен за ограничения на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи, според въздействието върху прогнозирания [...] [...] обем на трафика, както е посочено в [...] приложение I, раздел 3.</u></b></li> <li>–</li> <li>– Географски подробности: разбивка в подходящи раздели за планиране, отразяващи характеристиките на инфраструктурата и търсенето</li> <li>– Времеви обхват: един период от работното разписание</li> <li>– Времеви подробности: най-малко годишен преглед (ограничения на капацитета) и един или повече представителни дни (разполагам капацитет за заявки)</li> </ul>
План за предоставяне на капацитет (член 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цялата информация, включена в модела на капацитета, при необходимост актуализирана <b><u>и допълнително уточнена</u></b></li> <li>– <b><u>[...]Разполагам капацитет за разпределяне на заявителите за периода на работното разписание, за който се отнася планът за предоставяне на капацитет:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b><u>i) когато е приложимо съгласно член 18, параграф 4 и в съответствие с член 18, параграфи 4 и 5, предварително планиран капацитет, наличен за заявки, включително многомрежов капацитет, определен под формата на обекти на капацитета в съответствие с член 18, параграф 5;</u></b></li> <li><b><u>ii) капацитет, който не е бил предварително планиран от управителя на инфраструктура;</u></b></li> <li><b><u>iii) капацитет, който е разполагам в обслужващите съоръжения, посочени в член 29, параграф 1.</u></b></li> </ul> </li> <li>– <b><u>Капацитет, който не е разполагам за разпределяне на заявителите:</u></b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b><u>i) ограничения на капацитета, определени под формата на обекти на капацитета, включително ограниченията на капацитета, посочени в точка 1, раздел 3 от настоящото приложение;</u></b></li> <li><b><u>ii) капацитет, който вече е разпределен чрез рамкови споразумения в съответствие с член 31 или чрез процеса на многогодишно непрекъснато планиране в съответствие с член 33;</u></b></li> </ul> </li> </ul>

	<p><b><u>iii) капацитет, резервиран за цели, различни от посочените в точки i) и ii), които трябва да бъдат ясно посочени от управителя на инфраструктура.</u></b></p> <p><b><u>iv) друг вече разпределен капацитет при актуализиране на плана за предоставяне на капацитет по време на работното разписание, за което се отнася планът за предоставяне на капацитет.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Алтернативен капацитет, разполагам по време на ограниченията на капацитета</li> <li>– Алтернативен капацитет, разполагам в случай на нарушения във функционирането на мрежата</li> <li>– <b><u>Ограничения, приложими за използването на специализираната инфраструктура, посочена в член 24.</u></b></li> </ul>
--	---

## 2. ГРАФИК ЗА СТРАТЕГИЧЕСКО УПРАВЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА, ПОСОЧЕН В ЧЛЕНОВЕ 11, 16, 17 и 18

1. При подготвянето на документите за стратегическото планиране на капацитета за даден период на работното разписание управителите на инфраструктура спазват графика, посочен в настоящия раздел.

Управителите на инфраструктура могат да определят по-ранни крайни срокове. Тези **по-ранни** крайни срокове се [...] **координират от ENIM** и се включват в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

Консултациите със заинтересованите страни **по европейски и трансгранични въпроси** се провеждат в съответствие с член 54 и включват [...] **всички** оперативни заинтересовани страни [...]. Управителите на инфраструктура координират документите на постоянен принцип [...] **в рамките на процеса на координация, предвиден в член 53.**

Документ	Ключов етап	Краен срок (най-късно)
Стратегия за капацитета (член 16)	[...] <b><u>Начало на етапа</u></b> на стратегията за капацитета	X-60
	Първа консултация с <b><u>оперативните</u></b> заинтересовани страни	X-58
	<b><u>Публикуване на проекта на стратегията</u></b>	<b><u>X-39</u></b>
	[...] <b><u>Втора</u></b> консултация с <b><u>оперативните</u></b> заинтересовани страни <b><u>по проекта на стратегията</u></b>	X[...] -38

	Публикуване на окончателната стратегия за капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-36
Модел на капацитета (член 17)	Начало на подготовката	X-36
	[...] <b>Обявяване на нуждите от капацитет от</b> заявителите и <b>потенциалните заявители и консултация с</b> оперативните заинтересовани страни	X-24
	Публикуване на проект на модела за капацитет	X-21
	Координиране със заявителите и оперативни заинтересовани страни	X-19
	Публикуване на окончателния модел на капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-18
План за предоставяне на капацитет (член 18)	Начало на подготовката	X-18
	Консултации със заявителите и оперативни заинтересовани страни	X-14
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точка 1 от раздел 3 от настоящото приложение	X-12
	Публикуване на окончателния план за предоставяне на капацитет след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-11
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точка 5 от раздел 3 от настоящото приложение	X-4
	Пренасочване на капацитета, резервиран за разпределяне чрез работното разписание за други процеси на разпределяне	X-2
	Актуализиране на плана за предоставяне на капацитет, за да се отразят всички промени в предварително планираните или разпределения капацитет	До X+12 без забавяне
	Забележка: (1) „X-m“ означава „m“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4.	

2. Чрез дерогация от точка 1, за документа „Стратегия за капацитета“ се прилага следният опростен и съкратен график във връзка с периодите на работното разписание, започващи през декември [...] **2030** г. и декември [...] **2031** г.:

Стратегия за капацитета (член 16)	Публикуване на проекта на стратегията [...]	X-38
	<b><u>Консултация с оперативните заинтересовани страни относно проекта на стратегията</u></b>	<b>X-37</b>
	Публикуване на окончателната стратегия за капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-36

3. **ГРАФИК И ИЗИСКВАНИЯ ЗА КООРДИНИРАНЕ, КОНСУЛТИРАНЕ И ПУБЛИКУВАНЕ НА ОГРАНИЧЕНИЯТА НА КАПАЦИТЕТА, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ РАБОТИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕНОВЕ 10 И 35**

- 0. Ограниченията на капацитета се класифицират в зависимост от продължителността им в брой последователни дни и тяхното въздействие върху движението (прогнозния всекидневен обем на трафика по дадена железопътна линия, който е отменен, пренасочен или заместен с друг вид транспорт) съгласно следната таблица.**

	<b><u>Продължителност</u></b>	<b><u>Въздействие върху трафика</u></b>
<b><u>Значително въздействие</u></b>	<b><u>Над 30 последователни дни</u></b>	<b><u>Над 50%</u></b>
<b><u>Силно въздействие</u></b>	<b><u>Над 7 последователни дни</u></b>	<b><u>Над 30%</u></b>
<b><u>Средно въздействие</u></b>	<b><u>7 последователни дни или по-малко</u></b>	<b><u>Над 50%</u></b>
<b><u>Незначително въздействие</u></b>	<b><u>Неуточнена</u></b>	<b><u>Над 10%</u></b>

1. По отношение на [...] **ограниченията на капацитета** на железопътните линии по причини като строителни работи, в т. ч. съответните ограничения на скоростта, осово натоварване, дължина на влака, тяга или габарит на коловоза (наричани по-нататък „ограничения на капацитета“), [...] **които оказват силно или значително**

**въздействие**, засегнатите управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета и предварителните резултати от консултацията със заявителите за първи път не по-малко от 24 месеца, **доколкото те са известни**, и в актуализиран вид за втори път – не по-малко от 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание. [...]

2. Като част от координирането между **тях**, управителите на инфраструктура [...]обсъждат [...] съвместно тези ограничения на капацитета, ако въздействието на ограниченията на капацитета не е ограничено до една мрежа, със заинтересованите заявители и основните оператори на съответните обслужващи съоръжения, когато те се публикуват за първи път.
3. Когато публикува за първи път ограничения на капацитета в съответствие с точка 1, управителят на инфраструктура започва обсъждане на ограниченията на капацитета със засегнатите заявители и основните оператори на обслужващи съоръжения. Ако между първото и второто публикуване на ограниченията на капацитета възникне необходимост от координация съгласно точка 4, [...] **управителите на инфраструктура, за които се прилага настоящият регламент**, провеждат втора консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения в периода между края на въпросната координация и второто публикуване на ограниченията на капацитета.
4. Преди публикуването на ограниченията на капацитета съгласно точка 1, ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа, [...] **управителите на инфраструктура, за които се прилага настоящият регламент**, включително такива, които може да бъдат засегнати от пренасочването на влаковете, координират помежду си ограниченията на капацитета, които биха могли да включват отмяна, пренасочване на маршрут или замяна с други видове транспорт.

Координирането преди второто публикуване приключва:

- a) не по-късно от 18 месеца преди промяната на работното разписание [...] **по отношение на ограниченията на капацитета, които оказват значително въздействие**.
- б) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание [...] **по отношение на ограниченията на капацитета, които оказват [...] силно въздействие**.
- в) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание [...] **по отношение на ограниченията на капацитета, които оказват средно въздействие**.

Структурите, които осъществяват координирането между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53, параграф 4, при необходимост канят заявителите, упражняващи дейност по съответните линии, и основните оператори на съответните обслужващи съоръжения да се включат в това координиране.

5. По отношение на ограниченията на капацитета [...], **които оказват незначително въздействие**, възникващи по време на следващия период на разписание и за които управителят на инфраструктура е информиран не по-късно от 6 месеца и 15 дни преди промените на работното разписание, управителят на инфраструктура се

консултира със засегнатите заявители относно предвидените ограничения на капацитета и съобщава актуализираните ограничения на капацитета поне четири месеца преди промяната на работното разписание. Управителят на инфраструктура предоставя информация за предложените влакови маршрути за пътнически влакове не по-късно от четири месеца, а за товарни влакове не по-късно от един месец преди началото на ограничението на капацитета, освен ако той и засегнатите заявители се споразумеят за по-кратък срок.

6. Управителите на инфраструктура могат да решат да прилагат по-строги прагове за ограничения на капацитета въз основа на по-ниски проценти на прогнозните обеми на трафика или по-кратки периоди на ограничения от посочените в раздел 3 от настоящото приложение, или да прилагат критерии в допълнение към споменатите в настоящото приложение, след консултация със заявителите и операторите на съоръжения. Те публикуват праговете и критериите за групиране на ограниченията на капацитета в своите референтни документи за мрежата съгласно точка [...]2 от приложение IV [...].
7. Управителят на инфраструктура може да реши да не прилага определените в точки 1—5 срокове, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът на ограниченията е извън неговия контрол или ако прилагането на тези срокове би било икономически неефективно, ако то нанася ненужни щети спрямо жизнения цикъл или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящото приложение, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.
8. Информацията, предоставяна от управителя на инфраструктура съгласно точки 1, 5 или 7, включва:
  - а) планирания ден;
  - б) част от денонощието, а при първа възможност — и час на началото и края на ограничението на капацитета;
  - в) засегнатия от ограничението участък от линията;
  - г) когато е приложимо, капацитета на заобиколните линии.

Управителят на инфраструктура публикува тази информация или хипервръзка към нея в референтния документ за мрежата, както е посочено в точка ([...]2) от приложение IV[...]. Управителят на инфраструктура поддържа актуализирана тази информация. Освен това управителите на инфраструктура публикуват тази информация в цифров формат в съответствие с член 9 и член 62.

9. По отношение на ограниченията на капацитета, [...] **които оказват [...] значително въздействие**, управителят на **инфраструктура** предоставя на заявителите по тяхно искане по време на първия кръг от консултации сравнение на условията, които се очаква да възникнат при поне два варианта на ограничения на капацитета. Управителят на инфраструктура разработва тези [...] **варианти** въз основа на

информацията, предоставена от заявителите по време на подаване на заявките, и съвместно със заявителите.

За всеки от вариантите сравнението включва най-малко следното:

- а) продължителността на ограничението на капацитета;
- б) очакваните дължими такси за използване на инфраструктурата;
- в) разполагаемия капацитет на заобиколните линии;
- г) разполагаемите алтернативни маршрути, както и
- д) прогнозното време за пътуване.

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

Анализът на вариантите за ограничения на капацитета трябва да включва ситуации, свързани с повече от един управител на инфраструктура. В този случай управителите на инфраструктура координират планирането на вариант на ограничението на капацитета в съответствие с член 53.

- 10. По отношение на ограниченията на капацитета, [...] **които оказват [...] значително въздействие**, 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 член 30, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. Управителят на инфраструктура публикува тези критерии в референтния документ за железопътната мрежа.
- 11. ENIM публикува на своя уебсайт информацията, изисквана съгласно точка 8.
- 12. [...]

#### 4. ГРАФИК ЗА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА ЧРЕЗ ГОДИШНИЯ ПРОЦЕС НА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ, ПОСОЧЕН В ЧЛЕНОВЕ 32 И 38

- 1. Управителят на инфраструктура и заявителите спазват следния график:

Основен етап или период от време	Краен срок или продължителност <sup>(1)</sup>
Период на валидност на работното разписание („период на работното разписание“)	[...] <b><u>От полунощ на втората събота на декември до полунощ на втората събота на декември на следващата година.</u></b>

Влизане в сила на работното разписание	В полунощ на втората събота от декември
Публикуване на плана за предоставяне на капацитет	В съответствие с раздел 2 от настоящото приложение
Публикуване на ограниченията на капацитета в резултат на инфраструктурни работи	В съответствие с раздели 2 и 3 от настоящото приложение
Краен срок за подаване на заявления за права на капацитет от страна на заявителите	X-8,5
Изготвяне на проект на работно разписание Краен срок за подаване на проектопредложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-6,5
Финализиране на координирането със заявителите	X- [...]5,5
Краен срок за подаване на окончателно предложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X- [...]4,5
Публикуване на [...]работното разписание Краен срок за разпределяне от управителя на инфраструктура на правата на капацитет на заявителите	X- [...]4,25
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути	Определя се [...]от <b>управителите на инфраструктура, като се взема предвид</b> Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.
Забележка: (1) „X-м“ означава „м“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“)	

[...]

3. Крайният срок, в който заявителите трябва да подадат заявките за права на капацитет, посочен в таблицата по точка 1, е крайният срок за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет, посочен в член 27, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС.

**5. ГРАФИК ЗА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА ЧРЕЗ РАМКОВИТЕ СПОРАЗУМЕНИЯ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕНОВЕ 31 И 38**

Управителят на инфраструктура спазва следния график:

<b>Период</b>	<b>Продължителност<sup>(1)</sup></b>
Стандартен срок на валидност на рамковите споразумения	5 години
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути	Между X-8,5 и X-6,5 (съвместно с координирането в рамките на годишния процес на разпределяне, посочен в раздел 4)
Забележка: (1) „X-m“ означава „m“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4.	

**6. ГРАФИК ЗА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА ЧРЕЗ ПРОЦЕСА НА НЕПРЕКЪСНАТО ПЛАНИРАНЕ, ПОСОЧЕН В ЧЛЕНОВЕ 33 И 38**

Управителят на инфраструктура и заявителите спазват следния график по време на процеса на непрекъснато планиране[...]:

<b>Основен етап или период от време</b>	<b>Краен срок или продължителност<sup>(1)</sup></b>
Най-ранният момент, в който заявителите могат да подават заявки за капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето	4 месеца преди първото влаково пътуване
Най-късният момент, в който заявителите могат да подават заявки за капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето	1 месец преди първото влаково пътуване
Максимална продължителност на правата на капацитет, предоставени в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето	36 месеца, считано от първото влаково пътуване
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути за права на капацитет, предоставени в съответствие с член 33, параграф 2, буква а)	Между X-8,5 и X-6,5 (съвместно с координирането в рамките на годишния процес на разпределяне, посочен в раздел 4)
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути за права на капацитет, предоставени в съответствие с член 33, параграф 2, буква б)	Определя се от управителите на инфраструктура, като се взема предвид Европейската рамка за

	управление на капацитета, посочена в член 6.
<b><u>Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране</u></b>	<b><u>15 дни</u></b>
Забележка: (1) „X-т“ означава „т“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4.	

4. [...]

**7. ГРАФИК ЗА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА ЧРЕЗ ПРОЦЕСА AD HOC, ПОСОЧЕН В ЧЛЕНОВЕ 34 И 38**

Когато разпределя капацитета на инфраструктурата чрез процеса ad hoc, управителят на инфраструктура спазва следния график:

<b>Период</b>	<b>Продължителност</b>
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на капацитет по отношение на една мрежа	[...] <b><u>5 дни</u></b>
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на многомрежов капацитет	[...] <b><u>8 дни</u></b>

**8. ГРАФИК ЗА ПРОМЕНИ В РАЗПРЕДЕЛЕНИЯ КАПАЦИТЕТ, ПОСОЧЕН В ЧЛЕН 39**

При промяна на правата на инфраструктурен капацитет управителят на инфраструктурата спазва следния график:

<b>Основен етап или период от време</b>	<b>Краен срок или продължителност</b>
Максимален срок, за който управителят на инфраструктура може да предложи алтернативно право на капацитет, включващо една мрежа	[...] <b><u>5 дни</u></b>
Максимален срок, за който управителят на инфраструктура може да предложи алтернативно право на многомрежов капацитет	[...] <b><u>8 дни</u></b>

## ПРИЛОЖЕНИЕ П

[...]

### Прагове за обявяване на много натоварена и претоварена инфраструктура съгласно член 21

1. [...] [...]

Използване	Класификация	Използване на капацитет	на	Представителен период
Нееднороден трафик	Много натоварена	> [...] <b>85%</b> теоретичния капацитет	от	Повече от 4 часа за повече от 200 дни годишно
Нееднороден трафик	Претоварена	> 95 % теоретичния капацитет	от	Повече от 4 часа за повече от 250 дни годишно
Еднороден трафик	Много натоварена	> [...] <b>90%</b> теоретичния капацитет	от	Повече от 4 часа за повече от 200 дни годишно
Еднороден трафик	Претоварена	> 95 % теоретичния капацитет	от	Повече от 4 часа за повече от 250 дни годишно

[...]

#### Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен метода, посочен в член 21, параграф 1а, за да определят използването на капацитета на железопътната инфраструктура.

„Еднороден трафик“ означава, че влаковете в съответния участък обикновено имат сходни характеристики, свързани с използването на капацитета, по-специално скорост, модел на спиране и ускорение.

„Разнороден трафик“ означава, че влаковете в съответния участък се различават по характеристиките, свързани с използването на капацитета, по-специално скорост, модел на спиране и ускорение.

2. [...]



### ПРИЛОЖЕНИЕ III

#### СЪДЪРЖАНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА РАМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 6

Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, съдържа най-малко следните елементи:

Елемент	Препратки
[...]	[...]
Видове и описание на железопътните транспортни услуги, които да се използват за целите на стратегическото планиране на железопътния инфраструктурен капацитет.	Член 12, параграф 2
Общи принципи, процедури и методики за стратегическо планиране на капацитета, включително за координирането между управителите на инфраструктура и консултациите със заинтересованите страни [...], <b><u>включително за обявяване на нуждите от капацитет.</u></b>	Член 12, <b><u>параграфи 4 и 9</u></b> , член 13, член 14, <b><u>член 17, параграф 1, член 54</u></b>
<b><u>Насоки за определяне на процедурите и методиките, които да се използват за анализ на транспортния пазар</u></b>	<b><u>Член 15, параграф 3</u></b>
Начини за публикуване на плана за предоставяне на капацитет и процес на консултации със заявителите	Член 18, параграф 10
Правила и процедури за разпределяне на предварително планирания капацитет, включен в плана за предоставяне на капацитет.	Член 20, параграф 3
<b><u>Общ метод за използване на капацитета на железопътната инфраструктура</u></b>	<b><u>Член 21, параграф 1а</u></b>
Характеристики на спецификациите на капацитета	Член 26, параграф 1
Диапазони за прагови квоти, приложими за отмяната на неизползвани права на капацитет	Член 27, параграф 6
Процедури и методи за координиране на разпределянето на права на многомрежов капацитет, включително минимални изисквания за качество.	Член 28, параграф 5
Насоки относно <b><u>определянето на</u></b> ограниченията по отношение на разликите между заявките за капацитет от страна на заявителите и капацитета на инфраструктурата, предложен от управителите на инфраструктура в процеса на	Член 36, параграф 2

разрешаване на конфликти по взаимно съгласие.	
<b><u>Насоки за механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие при конфликти, включващи поне едно искане за многомрежов капацитет</u></b>	<b><u>Член 36, параграф 8</u></b>
<b><u>Процедури и методики за разрешаване на конфликти във връзка с инфраструктурния капацитет въз основа на социално-икономически и екологични критерии.</u></b>	<b><u>Член 37, параграф 1б</u></b>
Процедури за управление на промените в правата на капацитет след разпределянето им.	Член 39, параграф 8
[...] <b><u>Насоки за определяне на условията</u></b> , водещи до [...] <b><u>санкции</u></b> за промени в правата на капацитет.	Член 40, параграф 3
[...]	[...]

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

### Съдържание на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС — раздел за управление на капацитета и управление на движението

**В допълнение към елементите, посочени в член 27, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, [...]**референтният документ за железопътната мрежа, посочен в **този** член [...], включва:

- (1) Раздел, в който се посочва естеството на инфраструктурата, която е разполагаема за железопътните предприятия, и условията за достъп до нея. Този раздел се позовава на информацията, налична в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.
- (2) Раздел относно принципите и критериите за управление на капацитета. В него се посочват общите характеристики на капацитета на инфраструктурата, която е разполагаема за железопътните предприятия, и всички ограничения, свързани с нейното използване, включително вероятните изисквания за капацитет за поддръжка. Освен това в него се посочват процедурите и крайните срокове, които се отнасят до процеса на управление на капацитета. Той съдържа специфични критерии, които се използват по време на този процес, по-специално:
  - а) процедурите, съгласно които се провеждат консултации със заявителите относно стратегическото планиране на капацитета **и се извършва обявяване на нуждите от капацитет**;
  - б) процедурите, съгласно които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;
  - в) изискванията по отношение на заявителите;
  - г) графика за стратегическото планиране на капацитета, за процесите на подаване на заявки, разпределяне, адаптиране и промяна, както и процедурите, които трябва да се спазват при изискване на информация за изготвяне на разписанието и на процедурите за изготвяне на разписание на планирани и непредвидени работи по поддръжката;
  - д) принципите, уреждащи механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, включително системата за разрешаване на спорове, предоставена като част от този процес, и официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 37;
  - е) структурата и нивото на [...] **санкциите** за промени в правата на капацитет;
  - ж) процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват при много натоварена или претоварена инфраструктура;
  - з) подробности за ограниченията за използването на инфраструктурата;

- и) обяснение за всички отклонения от европейската рамка, посочена в член 6.
- (3) Раздел за експлоатацията, включително за управление на движението, нарушенията в движението и кризите. В него се посочва изпълнението на изискванията, установени в настоящия регламент и в Директива (ЕС) 2016/797, Директива (ЕС) 2016/798 и Директива 2007/59/ЕО, включително:
- а) експлоатационни правила, включително приоритетни правила или приоритетни принципи за управление на движението, списък или препратки към технически и експлоатационни правила и правила за безопасност, както и към правила, свързани с оперативния персонал;
  - б) експлоатационни мерки, включително правила и процедури за управление на нарушенията в движението и управление на кризи, оперативна комуникация и обмен на данни с железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни;
  - в) списък на информационните системи, използвани при експлоатацията, или препратки към тях;
  - г) обяснение за всички отклонения от европейската рамка, посочена в член 44.
- (4) Раздел, посветен на ключовите елементи на управлението на ефективността, включващ по-специално:
- а) препратки към целите за ефективността, определени в бизнес плана, посочен в член 8, параграф [...]3 от Директива 2012/34/ЕС, и в договорното споразумение, посочено в член 30 от същата директива;
  - б) процедурите за наблюдение и докладване на напредъка към постигането на целите за установяване на причините за недостатъците в ефективността заедно с оперативните заинтересовани страни и за разработване и прилагане на коригиращи мерки за подобряване на ефективността;
  - в) обяснение за всички отклонения от европейската рамка, посочена в член 50.

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

### СЪДЪРЖАНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКА РАМКА ЗА КООРДИНИРАНЕ НА ТРАНСГРАНИЧНОТО УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО, НАРУШЕНИЯТА В ДВИЖЕНИЕТО И КРИЗИТЕ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 44

Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи съдържа най-малко следните елементи:

Елемент	Препратки
Общи принципи за управление на движението, нарушенията в движението и кризите, които да се вземат предвид от управителите на инфраструктура при определяне на правилата и процедурите за управление на движението.	Член 43
Общи правила и процедури за координиране между управителите на инфраструктура и оперативните заинтересовани страни на управлението на движението, нарушенията в движението и кризите.	Член 42, член 43, член <b>44, параграф 2, член 45</b> , член 46[...]
Общи правила и процедури за управление и разпределяне на капацитета в случай на нарушения във функционирането на мрежата и кризисни ситуации.	Член 41, параграф 1, <b>член 41, параграф 2</b>
Определяне на отговорностите на оперативните заинтересовани страни, участващи в управлението на трансграничното движение, въз основа на набор от съгласувани оперативни процедури, етапи и интерфейси.	Член 45
Процедури, правила, инструменти и интерфейси за комуникация и обмен на информация, включително хармонизирани цифрови инструменти и интерфейси, между управителите на инфраструктура, оперативните заинтересовани страни и други заинтересовани страни, по-специално публичните органи.	Член 45, член [...] <sup>62</sup>
[...]	[...]
[...] <b><u>Общ метод за оценка на условията по отношение на продължителността и вероятното въздействие върху трафика и съдържанието на доклада за произшествие на координатора на мрежата</u></b>	[...] Член 47, <b><u>параграф 5а</u></b>
[...] <b><u>Насоки с цел гарантиране на подходящи и редовни</u></b>	Член [...] <sup>54</sup> , <b><u>параграф</u></b>



## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

### Нарушения във функционирането на мрежата съгласно член 46

<b>Вид на произшествието</b>	<b>Очаквана вероятна продължителност</b>	<b>Очаквано вероятно въздействие</b>
Нарушение във функционирането на мрежата	Възстановяването на нивата на разполагаемия капацитет за използване на влаковете преди произшествието изисква 3 или повече дни	– 50 % или повече от влаковете в засегнатия участък, експлоатирани в една мрежа, се нуждаят от оперативна обработка – По-малко от 50 % от влаковете в засегнатия участък, които се движат в повече от една мрежа, се нуждаят или се очаква да се нуждаят от оперативна обработка
Нарушение във функционирането на множество мрежи	Възстановяването на нивата на разполагаемия капацитет за използване на влаковете преди произшествието изисква 3 или повече дни	– 50 % или повече от влаковете в засегнатия участък, които се движат в повече от една мрежа, се нуждаят или се очаква да се нуждаят от оперативна обработка

Условията по отношение на продължителността и вероятното въздействие върху трафика са кумулативни.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

[...]

### СЪДЪРЖАНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА РАМКА ЗА ПРЕГЛЕД НА ЕФЕКТИВНОСТТА, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 50

Област на ефективност	Съответни въпроси (индикативни)
Инфраструктура и оборудване	<ul style="list-style-type: none"><li>– Капацитет и възможности на физическата инфраструктура и нейното оборудване, включително внедряване на стандартите на TEN-T</li><li>– Намаляване на инфраструктурния капацитет или възможностите на инфраструктурата поради отложено обновяване, поддръжка или ремонт на инфраструктурата</li></ul>
Инфраструктурен капацитет	<ul style="list-style-type: none"><li>– Предлагање на капацитет по отношение на количеството и качеството</li><li>– Използване на капацитета, свободен капацитет за посрещане на нарастването на трафика</li><li>– Съгласуваност между разполагаемия капацитет (планиран или непланиран) и пазарните нужди <b><u>на равнището на отделна мрежа и на многомрежово равнище</u></b></li><li>– Стабилност на предлагането на капацитет, по-специално във връзка с инфраструктурни дейности</li><li>– Претоварена инфраструктура</li><li>– Планирано време за престой на влаковете на граничните гари</li></ul>
Управление на движението	<ul style="list-style-type: none"><li>– Точност/закъснения при различните видове железопътни услуги в началните, междинните и крайните спирки, както и на важни от експлоатационна гледна точка места</li><li>– Отменяне на влакове</li><li>– Действително време за престой на влаковете на граничните гари</li></ul>
Управление на	<ul style="list-style-type: none"><li>– Дял на трафика, който може да бъде пренасочен или</li></ul>

<p>нарушения в движението и управление на кризи</p>	<p>променен по време на нарушенията в движението или кризата</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Въздействие на нарушенията в движението върху железопътния трафик по отношение на закъсненията и отменянията</li> <li>– Въздействие на нарушенията в движението върху операторите на железопътни услуги и техните клиенти</li> <li>– Специфични възникнали проблеми (по отношение на качеството)</li> </ul>
<p>Внедряване и функциониране на цифрови услуги, инструменти и интерфейси</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Подкрепа на процесите, свързани с управлението на капацитета, управлението на движението и управлението на нарушенията в движението</li> <li>– Пълнота и качество на предоставената информация и данни</li> <li>– Съответствие с европейската архитектура, разработена в [...] <b>съвместно предприятие „Европейски железопътен транспорт“</b>, и със съответните технически спецификации съгласно Директива (ЕС) 2016/797</li> </ul>
<p>Съответствие с нормативната уредба; регулаторен надзор</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Процесни показатели за наблюдение на спазването на правилата и процедурите</li> <li>– Жалби, подадени до регулаторните органи и ENRRB</li> </ul>

## **ПРИЛОЖЕНИЕ VIII**

### **Информация, която трябва да се предоставя на оперативните заинтересовани страни съгласно член 48**

Следната информация, предоставяна, **когато е приложимо**, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и съответните актове за изпълнение, [...] **приети въз основа на нея, и при спазване на съответните отговорности на заинтересованите страни, посочени в [Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията и Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията, както са изменени]** се [...] **предоставя съгласно** член 48:

#### **Информация, предоставена от управителя на инфраструктура**

- Номер [...] на влака
- Докладване за влаковете
- **Предоставяне на маршрут**
- **Информация за движението на влака и прогноза за движението на влака**
- **Информация за нарушения в превоза**
- **Обмен на данни за подобряване на качеството**

#### **Информация, предоставена от други оперативни заинтересовани страни:**

- Данни в товарителницата
- Заявка за маршрут [...]
- Подготовка на влака
- Информация за движението на влака и прогноза за движението на влака
- Информация за нарушения в превоза
- Очакван час на заминаване на товар (ETD), очакван час на прехвърляне (ETI), очакван час на пристигане (ETA)
- Движение на вагоните
- Обмен на данни за подобряване на качеството

**ПРИЛОЖЕНИЕ IX [...]**

[...]

[...]



## ПРИЛОЖЕНИЕ X

### Таблицы на съответствието

#### 1. ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТВИЕТО НА РАЗПОРЕДБИТЕ, ЗАЛИЧЕНИ В ДИРЕКТИВА 2012/34/ЕС

Директива 2012/34/ЕС	Настоящият регламент
Член 2, параграф 6	Член [...]38, параграф 2
Член 3, точка 20	Член 21 <u>и приложение II</u>
Член 3, точка 22	[...]Членове 36 <u>и 37</u>
Член 3, точка 23	<u>Член 4, точка 5</u> и член 31
Член 3, точка 27	Член 4, точка 8
Член 3, точка 28	Член 4, точка 13
Член 7б, параграф 1	Член 3, параграф 1
Член 7б, параграф 2	Член 3, параграф 2
Член 7б, параграф 3	Член 3, параграф 3 и член 2, параграф 3, буква б)
Член 36	Член 40
Член 38, параграф 1	Член 26, параграф 1, втора алинея и член 26, параграф 6
Член 38, параграф 2	Член 26, параграф 3
Член 38, параграф 3	Член 26, параграф 4
Член 38, параграф 4	Член 26, [...] параграф <u>7</u>
Член 39, параграф 1	Член 11, параграф 3
Член 39, параграф 2	Член [...]3, <u>параграф 1а</u>
Член 40, параграф 1	Член 14[...], <u>член 28</u> и член [...]53
Член 40, параграф 2	Член 55, параграф 7, член 57, параграф 2, член 63, параграф 1, [...] член 64, параграфи 1 и 7
Член 40, параграф 3	Член 55, [...] параграфи 2[...] и [...]5
Член 40, параграф 4	Член 57, параграф 1

Член 40, параграф 5	
Член 41, параграф 1	Член 7, параграф 1
Член 41, параграф 2	Член 7, параграф 2
Член 41, параграф 3	Член 7, параграф 3
Член 42, параграф 1	Член 31, параграф 1
Член 42, параграф 2	Член 31, параграф 4
Член 42, параграф 3	Член 31, параграф 5
Член 42, параграф 4	Член 31, параграф 5[...]
Член 42, параграф 5 [...]	Член 31, параграф 7 и приложение I, раздел 5
Член 42, параграф 6 [...]	Член 31, параграф 8 [...]
Член 42, параграф 7 [...]	Член 31, параграф 10 [...]
Член 42, параграф 8 [...]	Член 31, параграф 11 [...]
Член 43, параграф 1 [...]	Член 38, параграф 1, член 32, параграфы 6, 7 и 8[...], член 33, параграфы 1 и 2 <b><u>и приложение I, разделы 2, 4, 5, 6 и 7</u></b>
Член 43, параграф 2	Член 10, параграф 8, член 11, параграф 2, член 21, параграф 9, член 38, параграф 3 и член 39, параграф 9
Член 43, параграф 3	[...]
Член 44, параграф 1	Член 26, параграф 1
Член 44, параграф 2	Член 32, параграфы 7 и [...]8
Член 44, параграф 3	Член 31, параграф 2
Член 44, параграф 4	Член 28 <b><u>и член 62, параграф 5</u></b>
Член 45, параграф 1	Член 32, параграф 2
Член 45, параграф 2	Член [...]25
Член 45, параграф 3	Член 32, параграф 10
Член 45, параграф 4	Член 32, параграф 11
Член 46, параграф 1	Член 8, <b><u>параграфы 2а и 3 [...]</u></b> , член 20, параграф 3 [...] <b><u>и член 36, параграф 1</u></b>

Член 46, параграф 2	Член 36, параграф 2
Член 46, параграф 3	Член 36, параграф 3
Член 46, параграф 4	Член 36, параграф 4
Член 46, параграф 5	Член 36, [...] параграф <u>2</u>
Член 46, параграф 6	Член [...] <u>37</u>
Член 47, параграф 1	Член 21, параграф 1 <b><u>и приложение II</u></b>
Член 47, параграф 2	Член 21, параграф 4
Член 47, параграф 3	Член 21, параграф [...] <u>6</u> , член 25, параграф 1
Член 47, параграф 4	Член 8, параграфы 1 [...] <u>и</u> 2 [...] и член 11, параграф 3
Член 47, параграф 5	Член 8, параграф 1 и [...] <b><u>член 33</u></b>
Член 47, параграф 6	Член 21, параграф 6
Член 48, параграф 1	Член 34, параграф 1
Член 48, параграф 2	Член 18, параграф 4
Член 49, параграф 1	Член 24, параграф 1
Член 49, параграф 2	Член 24, параграф 2
Член 49, параграф 3	Член 24, параграф 3
Член 50, параграф 1	Член 22, параграф 1
Член 50, параграф 2	Член 22, параграф 2
Член 50, параграф 3	Член 22, параграф 1
Член 51, параграф 1	Член 23, параграф 1
Член 51, параграф 2	Член 23, параграфы 1 и 2
Член 51, параграф 3	Член 23, параграф 4
Член 51, параграф 4	Член 23, параграф 5
Член 52, параграф 1	Член 12, параграф 8
Член 52, параграф 2	Член 27, параграф 6

Член 53, параграф 1	Член 35, параграф 1
Член 53, параграф 2	Член 10, параграфи 2 и 4, и член 35, параграф 4
Член 53, параграф 3	Член 9, параграф 1
Член 54, параграф 1	Член 43, параграф 3
Член 54, параграф 2	Член 43, параграф 5
Член 54, параграф 3	Член 43, параграф 6

## 2. ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО ЗА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 913/2010

Регламент (ЕС) № 913/2010	Настоящият регламент
Членове 1 – 7	
Член 8	Член 55, параграфи 1 – 4, 6, 7 и 8 и член 56, параграф 1, букви а) – в), буква е) и параграф 2
Член 9, параграф 1	Член 14, параграф 1, член 22, параграфи 3 и 4, член 23, параграф 3 и член 57
Член 9, параграф 1, букви а), в), г) и д), параграфи 2, 3, 4 и 5	
Член 9, параграф 1, буква б)	Член 15 и член 22, параграфи 3 и 4
Член 10	
Член 11	Член 55, параграфи 1 – 4, параграфи 6, 7 и 8
Членове 12 – 18	
Член 19	Член 49 и член [...] <b><u>65, параграфи 7 и 8</u></b>
Членове 20 – 25	