



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 13 юли 2023 г.
(OR. en)

11718/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	12 юли 2023 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2023) 443 final
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

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 443 final.

Приложение: COM(2023) 443 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Страсбург, 11.7.2023 г.
COM(2023) 443 final

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)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Железопътният транспорт е екологосъобразен вид транспорт. През 2020 г. на железопътния транспорт се падат 5,1 % от превоза на пътници между страните от ЕС и 11,5 % от превоза на товари между страните от ЕС, но само 0,4 % от емисиите на парникови газове от транспорта в ЕС. Това се дължи на високата енергийна ефективност на железопътния транспорт — неговият дял от потреблението на енергия в транспорта е само 1,9 % — и на факта, че по-голямата част от железопътния трафик се осъществява по електрифицирани линии. Железопътният транспорт е толкова екологосъобразен и има толкова много други предимства, като например високото ниво на безопасност, че в политиките на ЕС постоянно се насърчава използването му.

Настоящото предложение е ключово действие в рамките на Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. Основната му цел е да се създаде рамка, която да даде възможност за по-ефективно управление на железопътния инфраструктурен капацитет и на трафика, като по този начин се подобри качеството на услугите и се увеличи трафикът по железопътната мрежа. Постигането на тази цел е от решаващо значение, за да се гарантира, че транспортният сектор ще допринесе за декарбонизацията.

С цел гарантиране на високото ниво на координиране, необходимо за безопасната експлоатация и ефективното използване на мрежата, железопътният трафик и капацитетът трябва да се управляват ефективно от управителите на инфраструктура. Това се прави най-вече на ниво национални мрежи. В същото време трансграничните железопътни услуги изискват по-добро координиране между мрежите, отколкото обикновено се случва днес. За тази цел в предложението ще бъдат определени механизми за координиране между националните управители на инфраструктура и другите участници в извършването на трансгранични железопътни услуги. С предложението ще се даде възможност за по-ефективно разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет чрез въвеждане на гъвкавост в процеса и предоставяне на по-голяма роля на управителите на инфраструктура при определянето на транспортните нужди. Например управителите на инфраструктура ще могат да заделят определен капацитет за по-късно разпределяне. Това ще бъде от полза за железопътните услуги за превоз на товари, чийто график невинаги може да бъде изготвен достатъчно рано, за да се вмести в планираното годишно разписание. С предложението ще се въведат стимули както за управителите на инфраструктура, така и за железопътните предприятия да спазват ангажиментите, свързани с капацитета, и да избягват промени с кратък срок на предизвестие, които в противен случай биха имали отрицателни последици за други ползватели на мрежата. Цифровизацията на процесите, свързани с капацитета, ще спомогне да се повиши ефективността на услугите и да се подобри тяхното качество. Освен това тя ще даде на управителите на инфраструктура инструменти за справяне с неочаквани събития. Предложението има за цел да гарантира, че процесът на цифровизация в държавите членки е последователен и води до по-добро координиране на железопътните услуги в целия ЕС.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

С предложението се променят правилата за управление на капацитета и на движението на железопътната инфраструктура, за наблюдение на ефективността на железопътния транспорт, за координиране на заинтересованите страни и за разпределянето на капацитета на железопътния транспорт като част от интермодална транспортна верига. Поради това то е насочено към железопътния пазар и железопътните операции, регулирани от Директива 2012/34/ЕС. Предложението се отнася до ключов аспект на железопътните дейности: планирането и разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет, които понастоящем са обхванати от два правни текста — Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010. В него се предвижда също така по-добро координиране на железопътните услуги в целия ЕС и подходящ регулаторен надзор. То е в съответствие с важни принципи, заложи в Директива 2012/34/ЕС, като например независимостта на управителите на железопътна инфраструктура, отделянето на управлението на инфраструктурата от предоставянето на железопътни транспортни услуги, улесняването на недискриминационния достъп до железопътната инфраструктура и съоръженията за железопътни услуги, налагане на такси за използването на железопътната инфраструктура и наблюдение на железопътния пазар. Предложението ще отмени и замени Регламент (ЕС) № 913/2010 и ще прехвърли съответните разпоредби за управление на капацитет от Директива 2012/34/ЕС в новия регламент.

Аспектите на планирането на транспортната инфраструктура, които са обхванати от Регламент (ЕС) № 913/2010, са включени в предложението на Комисията за преразглеждане на Регламента за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), публикувано през 2021 г.

Предложението допълва няколко аспекта на железопътната политика на ЕС и на транспортната политика на ЕС. Те включват политиката за железопътния пазар, определена в Директива 2012/34/ЕС и Насоките на Общността за държавната помощ за железопътните предприятия, политиката за транспортната инфраструктура, основана на Регламента за TEN-T, оперативната съвместимост на железопътния транспорт, определена в Директивата за оперативната съвместимост и съответните технически спецификации за оперативна съвместимост за железопътния транспорт, както и политиката за интермодален транспорт, прилагана чрез Директивата за комбинирания транспорт, както и други инструменти.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Съобщението за Европейския зелен пакт потвърди целта на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и необходимостта от намаляване на емисиите от транспорта с 90 % до 2050 г. В него се призовава за по-строги мерки за стимулиране на използването на мултимодален транспорт и за прехвърляне на значителна част — 75 % от вътрешните товари, които днес се превозват по шосе, към железопътния транспорт и вътрешните водни пътища, като се признава, че това „...ще изисква мерки за по-добро управление, а също така и за увеличаване на капацитета на железниците...“. Основните цели на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност включват увеличаване на железопътните товарни превози с 50 % до 2030 г. и със 100 % до 2050 г., както и удвояване на високоскоростните пътнически превози до 2030 г. и утрояването им до 2050 г. В стратегията се посочва необходимостта от засилване на трансграничното координиране и сътрудничество между управителите на железопътна инфраструктура, от по-добро управление на железопътната мрежа като

цяло и от използване на нови технологии за увеличаване на железопътните товарни превози. В стратегията Комисията обяви, че ще предложи преразгледани правила за разпределяне на железопътния капацитет в съответствие с текущите инициативи в железопътния сектор. В Плана за действие за даване на тласък на развитието на пътническите железопътни услуги на дълги разстояния и на трансграничните пътнически железопътни услуги Комисията изложи по-подробно намеренията си, като обяви, че ще работи по инициатива за подобряване на процесите на разпределяне на капацитета и управление на движението с цел по-добро координиране на разпределянето на капацитета в цялата железопътна система, обхващаща както услугите за превоз на пътници, така и услугите за превоз на товари.

Инициативата допринася и за постигането на цел 13 за устойчиво развитие („Предприемане на спешни действия за борба с изменението на климата и неговите последици“), тъй като по-доброто управление на капацитета ще стимулира развитието на железопътните услуги и ще позволи по-доброто им адаптиране към нуждите на клиентите. Това ще увеличи разполагаемостта и използването на железопътния транспорт като екологосъобразен вид транспорт.

Настоящото законодателно предложение е част от пакета с предложения за екологизиране на товарния транспорт, който обхваща няколко вида транспорт. Пакетът е важен резултат от Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и е част от работната програма на Комисията за 2023 г. Целта му е да се постигне напредък в декарбонизацията на товарния транспорт, да се насърчи интермодалният транспорт и да се завърши изграждането на единното европейско железопътно пространство. В допълнение към настоящото предложение той включва:

- преразглеждането на Директивата относно комбинирания транспорт (Директива 92/106/ЕИО на Съвета);
- преразглеждането на Директивата за масите и размерите (Директива 96/53/ЕО на Съвета);
- предложението CountEmissions EU за хармонизиране на отчитането на емисиите в транспорта.

Мерките, въведени с настоящото законодателно предложение, ще допълнят подобренията в железопътния инфраструктурен капацитет, предвидени в предложеното преразглеждане на Регламента за TEN-T. Преразглеждането включва завършване на липсващите връзки в железопътната мрежа TEN-T, ускорено внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение и добавяне на изискванията за железопътна инфраструктура за интермодален транспорт. Успоредно с това ще продължат да се изпълняват действия за премахване на пречките пред оперативната съвместимост като част от техническия стълб на единното европейско железопътно пространство.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за предложението е член 91 от Договора за функционирането на ЕС (ДФЕС). Транспортът е политика на споделени компетенции. Това означава, че ЕС и неговите държави членки могат да предприемат законодателни стъпки и да приемат правнообвързващи актове в областта на транспорта. Държавите членки

упражняват собствената си компетентност, когато ЕС не упражнява или е решил да не упражнява своята компетентност.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

ЕС вече прие законодателство относно управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и управлението на железопътния трафик — Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство (по-специално глава IV) и Регламент (ЕС) № 913/2010 относно коридорите за железопътен товарен превоз (по-специално глава IV). Това отразява целта на политиката за създаване на единно европейско железопътно пространство, в което железопътните предприятия да могат да предоставят транспортни услуги, включително трансгранични услуги, във все по-интегрирана и оперативно съвместима мрежа.

Необходими са действия от страна на ЕС за премахване на пречките в законодателството на ЕС, които възпрепятстват изпълнението на секторните инициативи за модернизиране на управлението на капацитета. Стимулите и експлоатационните схеми по принцип могат да бъдат преработени на национално равнище, но няма да имат необходимия обхват за решаване на трансграничните проблеми. По-ефективно международно координиране не може да бъде постигнато без ясни юридически права и задължения, които трябва да бъдат хармонизирани, поне до известна степен, в целия ЕС. И накрая, ако не се вземат мерки на равнището на ЕС, липсата на хармонизация/оперативна съвместимост на цифровите инструменти може да доведе до внедряването на различни, несъвместими системи в различните държави членки.

Действието на ЕС ще даде възможност да се въведат ефективни и ефикасни инструменти за координиране на стратегическото планиране на инфраструктурния капацитет, да се преодолеят потенциалните пропуски в мандата на регулаторните органи по отношение на трансграничния железопътен трафик и да се въведат хармонизирани правила, стимулиращи намаляването на броя на анулираните и изменените заявки за капацитет.

- **Пропорционалност**

Намесата е насочена към недостатъците на правилата на ЕС за управление на капацитета, установени при оценката на Регламент (ЕС) № 913/2010 относно коридорите за железопътен товарен превоз (Регламент относно КЖТП). Тези проблеми могат да бъдат решени само на равнището на ЕС. Вариантите на политиката са насочени към въпросите на трансграничното координиране за управление на капацитета и на движението, инфраструктурните работи и експлоатационните схеми, които засягат трансграничния трафик и поради това не могат да бъдат решени на национално или двустранно равнище, както и към техния регулаторен надзор. С предложения регламент ще се засили трансграничното координиране както за управителите на инфраструктура, така и за регулаторните органи за железопътния транспорт, но отговорни за разпределянето на капацитета остават националните управители на инфраструктура. По-радикалните варианти, които щяха да включват централизиране на части от процеса на управление на капацитета, бяха отхвърлени в оценката на въздействието.

- **Избор на инструмент**

Целта на законодателното предложение е да се подобри съществуващата рамка за разпределяне на железопътния капацитет и да се въведат нови правила и процедури за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и управление на железопътния трафик за вътрешни и международни железопътни услуги, включително управление на кризи и управление на ефективността. За тази цел законодателното предложение ще отмени Регламента относно КЖТП и разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет¹. Под формата на регламент ще бъдат въведени преразгледани правила и процедури, уреждащи управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и управлението на железопътния трафик.

Регламентът е по-добър начин от директивата за постигане на целите на инициативата, тъй като с него се установява хармонизирана, пряко приложима рамка за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и на железопътния трафик. С регламент ще се премахнат различията в националните правила и практики, които понастоящем възпрепятстват ефективното използване на железопътния инфраструктурен капацитет, по-специално по трансграничните линии. Освен това с него ще се гарантира еднаквото прилагане на новите мерки, предвидени в предложението, в единното европейско железопътно пространство. Това е особено важно и актуално, тъй като трансграничните железопътни услуги (по-специално товарните железопътни превози) страдат от ниска надеждност, точност и предвидимост.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- ***Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство***

През 2018 г. Комисията изготви доклад за прилагането на Регламента относно КЖТП², последван през 2021 г. от оценка³.

Общите заключения в оценката са, че структурите на коридорите се използват в ограничена степен и че отделното управление на капацитета на коридорите за железопътен товарен превоз и на останалата част от мрежата не е ефективно. Като цяло заключението в оценката беше, че в най-общ план целите на Регламента относно КЖТП не са постигнати.

В оценката бяха установени четири основни слабости в Регламента относно КЖТП и неговото прилагане.

На първо място, използването на обслужване на едно гише и предварително договорени влакови маршрути беше по-малко от очакваното. Подходът „обслужване на едно гише“ не постигна резултати, тъй като ограничи насочването на координирането до отделни

¹ По-специално раздел 3 от глава IV от Директива 2012/34/ЕС.

² COM(2018) 189 final от 16 април 2018 г. Докладът беше предшестван от доклад на Европейската сметна палата (Европейска сметна палата, „Железопътни товарни превози в ЕС — все още липсва развитие в правилната посока“, Специален доклад № 8, Люксембург, Служба за публикации на Европейския съюз, 2016 г.).

³ SWD(2021) 134 final от 2 юни 2021 г.

коридори, а не до цялата железопътна мрежа. Това означаваше, че операторите на услуги за превоз на товари все още трябваше да взаимодействат с отделните управители на инфраструктура, ако искаха да си осигурят влаков маршрут, включващ части извън коридорите. Следователно, вместо да опрости процеса, системата за обслужване на едно гише се превърна в допълнително административно равнище.

Второ, в Регламента относно КЖТП не се разглежда необходимостта от хармонизиране на инструментите и процедурите, използвани на национално равнище за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. Това би спомогнало за подобряване на управлението на инфраструктурния капацитет за трансгранични железопътни превози на товари. Регламентът относно КЖТП не съдържаше разпоредби за използването на конкретни цифрови инструменти, а системата за координиране на заявленията за маршрути, разработена от заинтересованите страни в железопътния сектор и въведена, за да подпомага координирането между заявителите за железопътен инфраструктурен капацитет и пунктовете за обслужване на едно гише, представляваше непълно решение.

На трето място, заинтересованите страни не успяха да осъществят задълбочено наблюдение на извършването на железопътни услуги за превоз на товари, за да разработят и приложат ефикасни планове за подобряване на ефективността. С Регламента относно КЖТП изрично беше въведено наблюдение на извършването на услугите като задача на управителните съвети на коридорите за превоз на товари, но оценката показва, че редица важни аспекти, като точността от врата до врата, са били пренебрегнати при наблюдението на извършването на услугите.

Накрая, ограничен напредък бе постигнат в подобряването на управлението на движението и координирането с товарните терминали. За да се товарят и разтоварват, товарните влакове се нуждаят от капацитет в определени съоръжения, наречени терминали. Един от основните проблеми е липсата на координиране и съгласуване между разполагаемия капацитет на железопътната мрежа и разполагаемия капацитет на терминалите. За справяне с този проблем в Регламента относно КЖТП беше предвидено да се създаде консултативна група от оператори на терминали към управителните съвети на коридорите и беше възложено да се разработят и приложат процедури за координиране на капацитета между терминалите и железопътната мрежа. Въпреки това, изглежда, че операторите на терминали са имали само ограничено влияние върху решенията на управителните съвети на коридорите. В резултат на това координирането с терминалите не е оптимално, което води до лоша точност и надеждност на товарните влакове.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Комисията се включи активно в работата със заинтересованите страни и проведе обстойни консултации по време на целия процес на оценка на въздействието.

Консултациите се проведоха през 2022 г. Те включваха:

- консултация по поканата за представяне на данни⁴;
- открита обществена консултация⁵;

⁴ [International freight and passenger transport — increasing the share of rail traffic \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/international_freight_and_passenger_transport_increasing_the_share_of_rail_traffic_en)
(Международен превоз на товари и пътници — увеличаване на дела на железопътния транспорт (europa.eu))

- две срещи за групова дискусия, осъществени със съдействието на външни изпълнители,
- проучвания и интервюта, осъществени със съдействието на външни изпълнители,
- две събития със заинтересованите страни: едно с управители на инфраструктура (организирано от Комисията чрез PRIME⁶) и едно с железопътни предприятия (организирано от Комисията чрез платформата за диалог с железопътните предприятия⁷).

Заинтересованите страни, с които бяха проведени консултации, включваха управители на железопътна инфраструктура, железопътни предприятия (за превоз на пътници и товари), членове на изпълнителните и управителните съвети на коридорите за железопътен превоз на товари, оператори на терминали, спедитори, представители на министерствата на железопътния транспорт на държавите членки, национални регулаторни органи за железопътния транспорт, неправителствени организации, представители на академичните среди и граждани.

Резултатите от консултациите бяха използвани за оценка на цялостното ниво на подкрепа за инициативата и значимостта на установените проблеми, които законодателното предложение цели да реши, за оценка на значимостта и нивото на подкрепа за предвидените мерки на политиката и за осигуряване на допълнителен експертен принос за оценката на икономическото, социалното и екологичното въздействие на мерките.

Отговорите на поканата за представяне на данни и на откритата обществена консултация показаха, че повечето запитани са съгласни с набелязаните проблеми и че в най-общ план инициативата се ползва с широка подкрепа сред заинтересованите страни.

Като цяло заинтересованите страни, с които бяха проведени консултации, също дадоха положителна оценка на предложените в рамките на инициативата мерки. Например заинтересованите страни, с които бяха проведени консултации, в преобладаващата си част подкрепят въвеждането на по-гъвкави и по-надеждни процедури за разпределяне на капацитета в съответствие с нуждите на пазара (вдъхновени от проекта „Промяна на разписанието за интелигентно управление на капацитета“, познат като проект TTR). Те подкрепят също така въвеждането на мерки за насърчаване на разработването и използването на цифрови инструменти за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и на трафика.

Мненията на заинтересованите страни относно вариантите на политиката, разгледани в оценката на въздействието, обаче бяха по-разнообразни, като повечето управители на инфраструктура предпочитат подхода на варианта на политиката, при който целите на предложението се постигат чрез сътрудничество между отделните управители на инфраструктура, докато много железопътни предприятия предпочитат подхода на

⁵ [International freight and passenger transport – increasing the share of rail traffic \(europa.eu\)](http://international_freight_and_passenger_transport_increasing_the_share_of_rail_traffic_europa.eu) (Международен превоз на товари и пътници — увеличаване на дела на железопътния транспорт (europa.eu))

⁶ Платформа на управителите на железопътна инфраструктура в Европа (PRIME) за сътрудничество между управителите на инфраструктура и службите на Комисията.

⁷ Форум на железопътните предприятия, в който участват службите на Комисията и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз.

варианта на политиката, при който координирането на капацитета и управлението на движението се извършва от централна структура.

- **Събиране и използване на експертни становища**

В подкрепа на оценката на въздействието на предложението беше извършено проучване от външен изпълнител. Проучването, започнало през декември 2021 г., приключи през февруари 2023 г. Благодарение на проучването Комисията получи ценна информация, по-специално за това как най-добре да се разработят вариантите на политиката и да се оцени очакваното им въздействие, както и как да се получат мненията на пряко засегнатите заинтересовани страни.

- **Оценка на въздействието**

Мерките на политиката в настоящото предложение са съобразени с резултатите от оценката на въздействието. Докладът за оценката на въздействието⁸ получи положително становище от Комитета за регулаторен контрол на Комисията⁹. В становището си Комитетът отправи някои препоръки относно начина на представяне на аргументите в доклада за оценка на въздействието. Тези препоръки бяха изпълнени. В приложение 1 към доклада за оценка на въздействието е представено кратко описание на начина, по който това е направено.

В контекста на оценката на въздействието бяха разгледани четири варианта на политиката.

Вариант на политиката 1 е еволюционно развитие на настоящата правна рамка, като се запазва коридорният подход към трансграничното координиране на капацитета и управлението на движението, както е посочено в Регламента относно КЖТП.

Противно на това, с варианти на политиката 2, 3 и 4 се възприема „мрежов подход“, при който обхватът на мерките за управление на капацитета и на движението надхвърля границите на коридорите¹⁰, и се въвежда по-всеобхватна хармонизация и модернизация на правилата и процедурите за управление на капацитета и на движението. Основната разлика между тези варианти на политика е в строгостта и амбициозността на изискванията, както и в степента на централизация на процеса на вземане на решения.

При вариант на политиката 2 се разчита на доброволно сътрудничество между управителите на инфраструктура, без или с много ограничени централизирани координационни структури на равнището на ЕС.

С вариант на политиката 3 се разширява вариант на политиката 2, от който са заимствани повечето мерки, като се възлагат допълнителни отговорности за хармонизиране на координиращи органи на равнището на ЕС, използвайки във възможно най-голяма степен съществуващите структури.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

¹⁰ Въпреки това ще се запази концентрирането върху най-стратегическите линии, за да се избегне свръхрегулирането на линии с регионално значение и/или ниска плътност на трафика.

С вариант на политиката 4 се разширяват правомощията на координационния орган, въведен във вариант на политиката 3, като се добавят оперативни задачи и задачи за вземане на решения, например компетентност за вземане на окончателни решения в случай на несъгласие/несъгласуваност между управителите на инфраструктура, и създаването на европейска функция за управление на движението за управление на големи произшествия („кризисна група“).

В оценката вариант 3 се определя като предпочитан вариант, тъй като при него се постига най-добрият баланс между целите, които трябва да бъдат осъществени, степента на пропорционалност на намесата, разходите и ползите от нея и достоверността на оценката на въздействието.

Чрез въвеждането на хармонизирана, пряко приложима рамка за управление на железопътната инфраструктура и движението законодателното предложение ще допринесе да се постигне общата цел за поемане на по-голям трафик по железопътната мрежа в полза на клиентите както на пътническите, така и на товарните железопътни превози. Очаква се допълнителният капацитет, произтичащ от предложението, да увеличи железопътния трафик (изразен във влак-километри) с 4 %, което представлява близо 250 милиона влак-километра допълнителен капацитет. В парично изражение се очаква този допълнителен капацитет да генерира икономическа стойност от 2500 млн. евро за железопътните предприятия. За крайните потребители допълнителният капацитет, произтичащ от това законодателно предложение, означава, че пътниците ще се възползват от повече връзки и по-висока честота на обслужване на съществуващите връзки. По същия начин в сегмента на товарните превози товароизпращачите ще се възползват от по-голям избор. С предложението също така ще стане по-ефективен процесът на разпределяне на капацитета чрез въвеждане на мерки за подобряване на стабилността на разпределените влакови маршрути, което ще доведе до икономии на разходи в размер на около 420 млн. евро за железопътните предприятия и на подобна сума за управителите на инфраструктура. С предложението ще се подобри също така трансграничното координиране на временните ограничения на капацитета, което ще направи железопътния транспорт по-надежден. Очаква се различните мерки в предложението да доведат и до подобряване на точността, което ще има като резултат икономически ползи за железопътните предприятия в размер на 658 млн. евро. Повишената надеждност и точност ще направят железопътните услуги за превоз на товари по-привлекателни за спедиторите, което ще допринесе за повишаване на конкурентоспособността на железопътния превоз на товари спрямо автомобилния транспорт. По същия начин пътниците ще се възползват от по-малкия брой отменени влакове и подобрената точност. Заедно с очакваното увеличение на разполагаемите връзки, тези ползи ще спомогнат за подобряване на конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо въздушния транспорт в сегмента на пътниците, особено по трансграничните маршрути, където въвеждането на хармонизирана рамка за управление на капацитета и на движението следва да донесе значителна добавена стойност. И накрая, очаква се също така предложението да доведе до икономии на административни разходи за националните обществени органи благодарение на въвеждането на хармонизирана правна рамка за управление на капацитета и движението на железопътния транспорт и на постепенното премахване на коридорите за железопътен товарен транспорт. Тези икономии се оценяват на 2,6 милиона евро, изразени в текущи стойности, за периода 2025—2050 г.

Очаква се законодателното предложение да окаже положително въздействие и върху заетостта в железопътния сектор (по приблизителна оценка около 42 000 допълнителни

работни места средно годишно в сравнение с базовия сценарий), поради увеличаването на разполагаемия инфраструктурен капацитет и свързаното с това увеличение на железопътния трафик, което се очаква да бъде създадено от мерките.

И накрая, очаква се законодателното предложение да има неголямо, но положително въздействие върху климата и околната среда (оценките предвиждат, че предпочетеният вариант ще доведе до намаляване на емисиите на CO₂ с около 26 млн. тона за периода 2025—2050 г. в сравнение с базовия сценарий).

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Настоящото законодателно предложение съдържа значими аспекти, свързани с регулаторната пригодност, тъй като целта е да се рационализират и актуализират правилата за управление на железопътния инфраструктурен капацитет, за да се обслужват по-добре нуждите на различните сегменти на железопътния пазар, по-специално на трансграничния превоз на товари. Предложението ще замени съществуващата правна рамка за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и за управление на движението в Регламента относно КЖТП и в части от Директива 2012/34/ЕС с единна, пряко приложима рамка за цялата мрежа на ЕС.

Чрез предпочитания вариант на политиката се очаква да бъдат намалени административните разходи на обществените органи благодарение на прилагането на хармонизирана правна рамка за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и на движението и премахването на коридорите за железопътен товарен превоз, които се оценяват на 2,6 млн. евро спрямо базовия сценарий и са изразени в текущи стойности за периода 2025—2050 г. Инициативата ще опрости нещата за заявителите на капацитет, участващи в трансгранични железопътни услуги, като направи разпределянето на капацитета по-ефективно. Освен това чрез нея ще се намалят административните разходи на управителите на инфраструктура с приблизително 8,2 млн. евро в сравнение с базовия сценарий, изразени в текущи стойности за периода 2025—2050 г.

- **Основни права**

Предложението няма въздействие върху защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предпочетеният вариант ще има бюджетни отражения за Комисията.

Предложеният регламент относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство е придружен от три допълнителни координационни дейности, за които Комисията ще осигури съфинансиране.

Първо, съфинансиране от ЕС ще бъде предоставено в подкрепа на координирането на управителите на инфраструктура от страна на координатора на мрежата. Законодателното предложение изисква също така отделните управители на инфраструктура да предоставят съфинансиране за дейностите на координатора на мрежата.

Второ, Комисията ще предостави съфинансиране, за да подпомогне създаването на секретариат за сътрудничество на националните регулаторни органи, от които също се изисква да предоставят съфинансиране на секретариата.

Трето, в законодателното предложение се предвижда създаването на независима група от железопътни експерти — „Орган за преглед на ефективността“, която да консултира Европейската комисия и чиято задача ще бъде да прави преглед на ефективността на железопътната инфраструктура и транспортните услуги. Комисията ще осигури финансиране за покриване на пълните разходи на членовете на органа за преглед на ефективността за участието им в него.

За тези три координационни дейности е предвиден годишен бюджет от 5,5 млн. евро.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

Службите на Комисията ще наблюдават изпълнението и ефективността на настоящото предложение чрез редица действия и показатели за измерване на напредъка в постигането на оперативните цели. Тези показатели и оперативни цели ще бъдат разработени въз основа на препоръките на органа за преглед на ефективността. Данните ще се предоставят от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, по-специално от оперативния орган, който подпомага нейната работа (координатора на мрежата), който също ще участва в определянето на оперативните цели.

Комисията очаква също така да получава данни и анализи за развитието и осъществяването на дейностите на железопътния пазар от Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт.

Тези показатели за ефективност ще бъдат разработени, за да се наблюдава ефектът от мерките в предложението. Очаква се обаче те да отразяват и някои взаимодействия с други предложения и политики на ЕС в областта на транспорта, като например предложението за преразглеждане на Регламента за TEN-T.

Предложението ще осигури правното основание за разработването на по-подробни правила, процедури и образци, които ще бъдат определени в незаконодателни актове. Следователно периодът на изпълнение трябва да обхваща и влизането в сила на незаконодателните актове, произтичащи от предложението. Комисията ще извърши оценка пет години след края на периода на изпълнение, за да провери в каква степен са постигнати целите на инициативата.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Не се прилага.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Глава I съдържа общи разпоредби. В нея се описва предметът на предложението регламент, в който се определят правила, даващи възможност управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и на железопътното движение да се извършва така, че да се оптимизира използването на мрежата, като по този начин се подобрява качеството на услугите и се поемат по-големи количества трафик. В нея се посочва обхватът на предложението регламент. В нея се определят също така общите

отговорности на управителите на железопътна инфраструктура и принципите, които те трябва да спазват при упражняването на своите функции, и се дават определения, които са важни за предложениия регламент.

В глава II се определят общите правила за управление на капацитета. В раздел 1, посветен на общите принципи, се определят трите етапа на процеса на планиране и разпределяне на капацитета: стратегическо планиране на капацитета (разгледано по-подробно в раздел 2 на глава II), изготвяне на график и разпределяне на капацитета (раздел 3) и адаптиране и промяна на графика за капацитета (раздел 4). Главата съдържа задължения на управителите на инфраструктура да разработят съвместно Европейска рамка за управление на капацитета. Специфичните разпоредби се отнасят до управлението на недостатъчния инфраструктурен капацитет и на ограниченията на капацитета, произтичащи от работа по инфраструктурата и от влошена инфраструктура.

В глава III се въвеждат задължения относно управление на движението, управление на нарушения в движението и управление на кризи и се изисква от управителите на инфраструктура да разработят съвместно европейска рамка за трансгранично координиране по тези въпроси. Специфичните разпоредби гарантират, че в случай на криза държавите членки могат да прилагат спешни мерки за управление на железопътния капацитет и движението.

В глава IV се въвежда рамка за преглед на ефективността. С цел подобряване на ефективността на услугите на железопътната инфраструктура в ЕС, на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM) се възлага задачата да наблюдава различни аспекти на ефективността и да изготвя годишни публични доклади за ефективността. Новосъздаденият орган за преглед на ефективността ще дава консултации и препоръки по въпроси, свързани с ефективността.

В глава V се съдържат разпоредби относно организационната структура за координиране между управителите на инфраструктура. Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, създадена съгласно Директива 2012/34/ЕС, е засилена и ще бъде подпомагана от координатор на мрежата и определени звена за връзка на управителите на инфраструктура. Главата съдържа и правила за цифровизацията на управлението на капацитета.

Глава VI съдържа разпоредби относно регулаторния надзор на капацитета и управлението на движението, като разширява задачите и отговорностите на Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB) по отношение на въпроси, свързани с ЕС и трансгранични въпроси. За тази цел ENRRB ще има Съвет на регулаторните органи като орган за вземане на решения и Секретариат, който ще подпомага Съвета.

В глава VII се съдържат заключителни разпоредби, обхващащи делегираните актове и бъдещата оценка на регламента. В нея се съдържат изменения на Директива 2012/34/ЕС и се отменят Регламентът относно КЖТП и конкретни членове от Директива 2012/34/ЕС, които се заменят с новия регламент. Предвидени са преходни мерки, за да се осигури плавно преминаване към новата правна рамка.

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 комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- 1) В съобщението на Комисията „Европейски зелен пакт“³ 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. В него се призовава за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90 %, като същевременно се работи за постигане на амбицията за нулево замърсяване⁴, 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 енергийноэффективен вид транспорт, по-широкото

¹ ОВ С , , стр. .

² ОВ С , , стр. .

³ 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.

⁴ 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.

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 мобилност⁵ се определят основните етапи, които показват развитие 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 трябва да стане по-привлекателен по отношение на достъпността, надеждността и услугите, по-добре адаптиран към нуждите на пътниците и товароизпращачите.
- 3) В Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁶ 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 Съвета⁷ се предвижда създаването на коридори за железопътен товарен превоз и 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 на движението са от решаващо значение за доброто функциониране на железопътния сектор. Експлоатацията на железопътните транспортни услуги трябва да бъде внимателно планирана и координирана, за да може влакове с много различни характеристики, като скорост и спирачен път, да ползват безопасно едни и същи коловози. Оптималното управление на капацитета създава повече възможности и повишава надеждността на железопътните услуги. С регламента следва да се осигури достатъчна гъвкавост на управителите на инфраструктура за ефективно управление на капацитета, като същевременно се гарантира, че всички железопътни предприятия се третират без дискриминация при достъпа им до мрежата.
- 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

⁵ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ COM(2020)789 final от 9 декември 2020 г.

⁶ 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).

⁷ 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).

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.

- 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 и 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 от управителите на инфраструктура ще се изисква да определят приоритети за използването на претоварените участъци. Без да се засягат общите принципи за приоритетите, определени от държавите членки в рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет, управителите на инфраструктура следва да вземат решения за приоритетите, като използват прозрачни и хармонизирани методики, които изясняват как социалните, икономическите и екологичните фактори са били взети предвид и как влияят на тяхното решение.
- 9) Стратегическото планиране на капацитета следва да подобри използването на железопътната инфраструктура чрез предвиждане на търсенето на железопътни 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 стратегическите планове за предоставяне на капацитет и същевременно да 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, а планът за предоставяне на капацитет трябва да се обновява редовно, за да отразява действителното търсене.
- 12) Различните пазарни сегменти на железопътния транспорт 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 от непрекъснато планиране.
- 14) Значителна част от железопътния товарен транспорт е на дълги разстояния и изисква трансгранично координиране на управителите на инфраструктура. Политическата цел 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 осигури по-голяма последователност и хармонизация на правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. Съответно ролята на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура следва да бъде засилена, за да ѝ се възложи разработването на насоки за хармонизирано прилагане на настоящия регламент относно процедурите и методиките за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и активното координиране на трансграничния капацитет и трафик. По-специално Европейската мрежа на управителите на инфраструктура следва да разработи европейски рамки за управление на капацитета, за координиране на управлението на трансграничното движение,

управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, както и за преглед на ефективността.

- 15) В европейските рамки, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, следва да се предоставят насоки, които управителят на инфраструктура следва да полага максимални усилия да изпълнява, като същевременно запазва отговорността за своите оперативни решения. Управителите на инфраструктура следва да обосноват всяко отклонение от рамките, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура. Смята се, че чрез този подход се постига 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 пет години от прилагането на настоящия регламент Комисията 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 въвеждането на вторично законодателство, което да замени елементите на европейските рамки, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура.
- 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.
- 19) Непрекъснатото наблюдение на качеството на железопътната инфраструктура и транспортните 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. За създаването на такава система и за анализа на резултатите от нея Комисията следва да може да разчита на независими експерти под формата на орган за преглед на ефективността. Този орган следва да е в състояние да предоставя на Комисията независими консултации във всички области, които оказват влияние върху ефективността на управлението на железопътните услуги и на инфраструктурата.

- 20) За да се подобри ефективността на услугите на железопътната инфраструктура в единното европейско железопътно пространство, управителите на инфраструктура, в тясно сътрудничество с Комисията, органа за преглед на ефективността и съответните заинтересовани страни, следва да създадат и прилагат обща рамка за преглед на ефективността. Тази рамка следва 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. С нея следва да се гарантира, че управителите на инфраструктура определят целите за ефективност по начин, който отчита спецификата на управляваната от тях мрежа, но същевременно осигуряват съгласуваност при набиеляването 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. Управителите на инфраструктура, които работят съвместно в Европейската мрежа на управителите на инфраструктура и вземат предвид становището на органа за преглед на ефективността и на Комисията, следва редовно да преразглеждат тази рамка, за да гарантират, че тя е подходяща за целта.
- 21) С цел осигуряване на ефективна рамка на ЕС за координиране на управителите на железопътна инфраструктура, Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, създадена с Директива 2012/34/ЕС, следва да започне да функционира по-активно. Тя следва да включва механизми за вземане на решения, които да дават възможност на управителите на железопътна инфраструктура в ЕС да координират ефективно стратегическото планиране на железопътния инфраструктурен капацитет.
- 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 Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт с оглед на разработването на общи практики за вземане на решенията, за които са оправомощени съгласно настоящия регламент. За тази цел Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт следва да изпълнява координационни задачи и да приема необвързващи препоръки и становища, които 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 доразвиват, за да са в крак с технологичното развитие и новите процеси, заложи 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, по отношение на генералния план, посочен в член 86, параграф 5, и стълба на системата, посочен в член 85, параграф 2, буква в), както и чрез групата по внедряване, посочена в член 97 от Регламент (ЕС) 2021/2085.
- 25) Необходимо е да се осигури механизъм за определяне на критерии, принципи и процедури, свързани с управлението на капацитета, сътрудничеството между заинтересованите страни в железопътния сектор и координирането на равнището на ЕС за управителите на инфраструктура и в областта на регулаторния надзор. Този механизъм изисква управителите на инфраструктура и регулаторните органи за железопътния транспорт, в сътрудничество със съответните заинтересовани страни, да разработят и прилагат европейски рамки и насоки. След оценка на разработването и прилагането на европейските рамки и в случаите, когато доброволното прилагане на секторните насоки не постига необходимото ниво на регулаторна съгласуваност, Комисията следва да разполага със средства за отстраняване на тези регулаторни недостатъци чрез актове за изпълнение или делегирани актове, когато това е целесъобразно.
- 26) С цел да се осигури плавен процес на управление на капацитета и на движението на 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 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 резултатите, произтичащи от стратегическото планиране на инфраструктурния капацитет; графика за стратегическото планиране на капацитета и процеса на разпределяне на капацитета; крайните срокове за промени в разпределения капацитет и изграждането на алтернативни решения за заявителите; графика за координиране, консултации и публикуване на ограниченията на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи; определението за много натоварена и за претоварена инфраструктура и процедурите и методите за изчисляване на степента на използване на капацитета; критериите за идентифициране и обявяване на нарушения във функционирането на мрежата; информацията, която трябва да се предоставя на оперативните заинтересовани страни; и областите, в които управителите на инфраструктура следва да се координират, и конкретните договорености за такова координиране. 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.⁸ 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; общи процедури, критерии и методики за управление на недостатъчен капацитет, за планиране на действия при извънредни ситуации и за разпределяне на капацитет извън периода, обхванат от работното разписание; общ подход към компенсациите, изплащани за промени в разпределения капацитет; общи критерии и процедури за промяна на графика; определяне на техническите елементи на системата за наблюдение на ефективността на железопътните и свързаните с тях услуги, включително методики и изисквания за данни, както и техния преглед. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁹.
- 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) № 913/2010¹⁰ 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

⁸ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

⁹ 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).

¹⁰ SWD(2021) 134 final от 2 юни 2021 г.

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 в Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010. Поради това Регламент (ЕС) № 913/2010 и разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно разпределянето на капацитета следва да бъдат отменени и заменени с настоящия регламент.

- 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 2013/34/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 трябва 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 с публикуването на стратегия за капацитета пет години преди влизането в сила на дадено работно разписание. 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 [9 декември 2029 г.]. Всички заинтересовани страни следва незабавно да започнат необходимата подготовка, за да се съобразят с новата рамка.

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 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. Глави II—V от настоящия регламент не се прилагат за железопътната инфраструктура или железопътните услуги, които са изключени от прилагането на глава IV от Директива 2012/34/ЕС в съответствие с член 2, параграфи 3, 3а, 4, 8, 8а и 10 от посочената директива, по време на периода на валидност на съответните изключения.
4. Настоящият регламент не се прилага за Кипър и Малта, докато на териториите им няма създадени железопътни системи.

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 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 отговорности в съответствие с параграфи 1 и 2 управителите на инфраструктура:
 - а) осигуряват възможно най-ефективно използване на разполагаемия инфраструктурен капацитет, както се изисква в член 26 от Директива 2012/34/ЕС;
 - 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 достъп до инфраструктурния капацитет, включително по време на строителни работи, с оглед подпомагане на лоялната конкуренция;
 - г) създават възможност за безпроблемно железопътно движение в повече от една мрежа;

- д) гарантират прозрачност относно състоянието и разполагаемостта на железопътния инфраструктурен капацитет;
- е) преразглеждат и подобряват ефективността на железопътната инфраструктура и транспортните услуги в тясно сътрудничество с операторите от железопътния сектор;
- 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.
2. По отношение на управлението на движението държавите членки гарантират, че железопътните предприятия 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 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 във възможно най-голяма 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 или необичайно 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 Съвета¹¹;
- 3) „оперативна заинтересована страна“ означава заявител, железопътно предприятие, управител на инфраструктура, оператор на железопътно обслужващо съоръжение, доставчик на свързани с железопътния транспорт услуги и всяка друга структура, пряко участваща в извършването на железопътна транспортна услуга;
- 4) „европейски координатор“ означава координаторът, посочен в член 51 от Регламент [... нов 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;
- 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 осигури 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, отнасящи се до съответния заявител, и което предоставя на управителя на инфраструктура 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, при условие че всички вагони или пътнически вагони пресичат поне една мрежа, управлявана от различен управител на инфраструктура;

¹¹ 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).

- 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 ограничения 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;
- 15) „работа по инфраструктурата“ означава намеси по железопътната инфраструктура с цел развитие, поддръжка, обновяване и модернизиране на железопътната инфраструктура, както е определено 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.

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.

Член 6

Европейска рамка за управление на капацитета

1. Управителите на инфраструктура се стремят да следват общи принципи и процедури за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. За тази цел ENIM разработва и приема „Европейска рамка за управление на капацитета“ в съответствие с разпоредбите на глава II до [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].
2. В Европейската рамка за управление на капацитета се определят общи принципи и процедури за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и за координирането между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и други заявители, операторите на железопътни обслужващи съоръжения и други оперативни заинтересовани страни.
3. 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.
4. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, и по-специално съдържанието, посочено в приложение IV към настоящия регламент. 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 определят железопътното предприятие, което да сключи споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28 на 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, както е посочено в точка 1, буква б) 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 тръжни предложения за инфраструктурен капацитет.
3. Комисията може да приеме актове за изпълнение, в които подробно се определят критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

Член 8

Управление на недостатъчен инфраструктурен капацитет

1. Управителите на инфраструктура гарантират, че недостатъчният инфраструктурен 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 недостатъчния капацитет управителите на инфраструктура вземат предвид стратегическите насоки относно използването на инфраструктурния капацитет, предоставени от държавите членки в съответствие с член 11, параграф 3.

Без да се засягат правилата за държавните помощи, държавите членки могат, когато е целесъобразно, да предоставят на управителя на инфраструктура компенсация, съответстваща на загубите на приходи, свързани изключително с необходимостта от спазване на стратегическите насоки относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет.

3. Управителите на инфраструктура планират и разпределят недостатъчния капацитет 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 управляват недостатъчния капацитет или разрешават споровете чрез обективни, прозрачни и недискриминационни процедури.

Чрез тези процедури се оценяват алтернативните варианти за използване на инфраструктурния капацитет въз основа на следните социално-икономически и екологични критерии, в зависимост от наличието на данни:

- а) оперативни разходи за операторите на железопътни транспортни услуги и произтичащото от това въздействие върху цените за клиентите на железопътни 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;
 - г) емисии на парникови газове, местни замърсители на въздуха, шум и други външни разходи, свързани с услугите на железопътния транспорт и с вероятните им алтернативи;
 - д) последици за безопасността и общественото здраве от услугите на железопътния транспорт и от техните вероятни алтернативи.
5. ENIM изготвя и приема процедурите, посочени в параграф 4, и ги включва в рамката на ЕС за управление на капацитета, посочена в член 6. Процедурите включват следните етапи:
- а) разработване на алтернативни сценарии за разделяне 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 въз основа на обективни и прозрачни методики, като се вземат предвид социално-икономическите и екологичните критерии, посочени в параграф 4;
 - в) избор на най-високо класирания сценарий въз основа на оценката, посочена в буква б), и съответно изменение на определението на модела на капацитета и плана за предоставяне на капацитет.
6. ENIM разработва методиките, посочени в параграф 5, буква б). Параметрите на тези методики дават възможност да се вземат предвид местните или националните обстоятелства въз основа на приети подходи и експериментални доказателства. ENIM включва тези методики в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.
7. Като взема предвид опита от подготовката и прилагането на рамката, посочена в параграф 6, Комисията може да приеме актове за изпълнение, с които да определи конкретните процедури, критерии и методики, които да се прилагат за управлението на недостатъчния капацитет. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

Член 9

Информация за инфраструктурния капацитет

1. Управителите на инфраструктура предоставят на заинтересованите страни, по-специално на заявителите, потенциалните заявители и регулаторните органи 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 и допринасят за разработването на съответните спецификации в съответствие с член 62, параграф 3.
3. По искане на заявителите управителите на инфраструктура предоставят информацията, посочена в параграф 1, въз основа на конкретни спецификации на търговските и оперативните нужди („оценки на осъществимостта“). За трансграничните услуги управителите на инфраструктура получават и отговарят на такива заявки на едно място и с една операция или чрез един интерфейс.

Член 10

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

1. Без да се засягат членове 7, 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 инфраструктурните работи, управителят на инфраструктура представя преглед на тези изменения и тяхното вероятно въздействие в референтния документ за железопътната мрежа.
2. При планирането на инфраструктурните работи 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 инфраструктурните работи върху управлението на собствените си активи и финансовото състояние, както и оперативното и финансовото въздействие върху всички заинтересовани заявители.
3. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно инфраструктурните работи в контекста на координационните механизми, посочени в член 7д от Директива 2012/34/ЕО, 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 инфраструктурните работи, като взема предвид очакваното въздействие върху железопътните предприятия. За тази цел управителите на инфраструктура спазват графика, посочен в раздел 3 от приложение I.

По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват значително въздействие върху капацитета, с който разполагат заявителите, последните 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, 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 инфраструктурните работи върху трансграничния трафик. Управителите на инфраструктура координират в съответствие с член 53 всички инфраструктурни работи по линиите, посочени в член 53, параграф 3, и всички други инфраструктурни работи със значително трансгранично въздействие.

Координирането се отнася по-специално до оптимизирането на графика на инфраструктурните работи и осигуряването на алтернативен капацитет по засегнатата линия и по 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. За такива ограничения 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 за изменение на раздел 3 от приложение I с оглед намаляване на въздействието на ограниченията на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи, върху железопътния трафик, като същевременно се вземат предвид съображенията на заинтересованите страни, свързани с планирането, експлоатацията, техническите и търговските аспекти.

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 за изменение на раздели 1 и 2 от приложение I, за да се осигури ефективен процес на стратегическо планиране и да се отразяват оперативните проблеми на управителите на инфраструктура и заявителите, като се взема предвид опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и Европейската мрежа на регулаторните органи (ENRB) при прилагането на настоящия раздел.

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. Тези насоки могат да обхващат/съдържат по-специално:

- а) общите цели на националната железопътна политика, които са от значение за стратегическото планиране на капацитета в обхвата на настоящия регламент;
- 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 53 от [новия регламент за TEN-T];
- в) общи изисквания и насоки по отношение на използването на железопътния инфраструктурен капацитет, които управителят на инфраструктура следва да вземе предвид при стратегическото планиране на капацитета, по-специално по отношение на много натоварената и на претоварената инфраструктура, посочена в член 21;
- 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.

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.

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 управление на капацитета

1. Управителите на инфраструктура следва по балансиран, справедлив и недискриминационен начин да вземат предвид всички видове железопътни транспортни услуги, за които могат 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, ENIM може да определи по-подробен списък, който допълнително да разграничава видовете железопътни транспортни услуги. С оглед подпомагане на трансграничната съгласуваност на процеса на стратегическо планиране хармонизираният списък се включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.
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 многомрежови 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) данните, получени от консултациите с настоящите и потенциалните заявители 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 инфраструктурни работи, 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.
6. Стратегическото планиране на капацитета обхваща линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, посочени в член 6 и приложение I към [новия регламент за TEN-T]. Управителите на инфраструктура могат да включат и други линии и възли от мрежата, които управляват.
- 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.
- Тези възли и участъци се посочват в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.
7. Стратегическото планиране на капацитета трябва да обхваща период от поне пет години напред във времето. 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 редовно преразглеждат и актуализират 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;
 - в) резултатите от процесите на разпределяне, посочени в раздели 3 и 4, 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) резултатите 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 насоки, определящи общи принципи, процедури и методики за стратегическо планиране на капацитета. Тя включва тези насоки в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6 от настоящия регламент. Тези насоки следва да съдържат най-малко елементите, изброени в приложение III към настоящия регламент. 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 следва да обяснят 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. Управителите на инфраструктура провеждат консултации с всички оперативни заинтересовани страни относно стратегическото планиране на капацитета в съответствие с член 7д от Директива 2012/34/ЕС.
2. Управителите на инфраструктура провеждат консултации с всички оперативни заинтересовани страни, извършващи многомрежови железопътни услуги, относно стратегическото планиране на капацитета в съответствие с членове 53 и 54.

Член 14

Координиране на стратегическото планиране на капацитета между управителите на инфраструктура

1. Управителите на инфраструктура координират 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 инфраструктурните работи и планирането на действия при извънредни ситуации;
 - б) подходящо отчитане на потребностите от капацитет за многомрежовите 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 и Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB), европейските координатори и когато е необходимо, органите на държавите членки и други заинтересовани страни.
2. Преди да приеме становище или препоръка за подобряване на съгласуваността на тези документи за планиране, ENIM взема предвид всички съответни оплаквания от страна на заявителите или потенциалните заявители относно

документите за планиране, посочени в член 11, параграф 2, и изисква допълнителна информация от субектите, участващи в координирането в съответствие с член 53, и от оперативните заинтересовани страни, с които са проведени консултации в съответствие с член 54. ENIM споделя становището си по проектите на документи за планиране с ENRRB или информира последната за неприемането на становище. ENRRB действа в съответствие с член 65, параграф 3.

3. Управителите на инфраструктура вземат предвид всяка препоръка, приета от ENIM в съответствие с параграф 2. Когато управителите на инфраструктура не се съобразят с препоръката, те обясняват причините за това в документите за планиране. 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. Управителите на инфраструктура и ENIM редовно наблюдават и анализират транспортните пазари, за да предоставят информация за цялостната си бизнес стратегия, управлението на капацитета и извънредните ситуации и инвестиционните решения. Управителите на инфраструктура съобщават резултатите от този анализ на други заинтересовани страни за подобни цели, включително на европейските координатори.
2. За целите на настоящия регламент в анализа 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. Най-късно до [31 декември 2028 г.] ENIM извършва проучване на европейския транспортен пазар, обхващащо пътническия и товарния транспорт в мултимодален контекст. Проучването обхваща по-специално:
 - а) прогнози за търсенето на пътнически и товарни превози за всички видове транспорт в Съюза;
 - б) оценки на потенциала за увеличаване на обема на железопътния транспорт, както на пътническия, така и на товарния превоз, и на условията, необходими за постигането на такъв растеж;
 - в) по възможност — географска разбивка на прогнозните транспортни потоци като принос към стратегическото планиране на капацитета.
4. ENIM провежда консултации със заявителите, клиентите на железопътни транспортни услуги и техните асоциации, националните публични органи и публичните органи на ЕС относно техническото задание на проучването, по-специално по отношение на целта на проучването и процеса на включване на заинтересованите страни.
5. ENIM преразглежда и актуализира проучването по целесъобразност и при всички случаи поне веднъж на всеки пет години.

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 инструмент за комуникация, консултации и координиране между оперативните заинтересовани страни.

2. Стратегията за капацитета съдържа информация за бъдещото развитие на железопътната инфраструктура, перспективи за развитието на търсенето на различни услуги на железопътния транспорт и всяка друга важна информация за разполагаемостта и използването на железопътната инфраструктура.
3. Стратегията за капацитета се състои от стратегическа карта на маршрутите, в която се определя следното:
 - а) географският 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.

Стратегическата пътна карта се включва в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.

4. Управителят на инфраструктура изготвя, публикува и редовно актуализира стратегията за капацитета в съответствие с графика и съдържанието, посочени в раздел 2 от приложение I.
5. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно стратегията за капацитета в съответствие с член 13 и координират стратегиите за капацитета с други управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

Член 17

Модел на капацитета

1. Управителят на инфраструктура създава модел на капацитета, който прецизира стратегията за капацитета въз основа на резултатите от 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 инструмент за комуникация, консултации и координиране на стратегическото планиране на капацитета между оперативните заинтересовани страни.

2. Моделът на капацитета трябва да предоставя информация най-малко за общия обем на разполагаемия капацитет по участъци от мрежата, за дяловете на

капацитета, запазени за различните сегменти на железопътните транспортни услуги, и за ограниченията на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи. Управителите на инфраструктура изготвят и публикуват модела на капацитета за всеки период на работно разписание и редовно актуализират модела на капацитета в съответствие със съдържанието и графика, посочени в раздели 1 и 2 от приложение I.

3. Управителите на инфраструктура документират и когато е уместно, обосновават всяко несъответствие между модела на капацитета и стратегията за капацитета за един и същ период на работното разписание. Когато е необходимо, стратегията за капацитета се преразглежда в светлината на промените, настъпили след приемането или последната актуализация на стратегията за капацитета.
4. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно модела на капацитета в съответствие с член 13 и координират стратегиите за капацитета с други управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

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 разполагаем за разпределяне.

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

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 изготвят плана за предоставяне на капацитет въз основа на резултатите от процеса на стратегическо планиране на капацитета, посочен в членове 11—17 и в раздели 1 и 2 от приложение I.

Управителите на инфраструктура документират и когато е уместно, обосновават всяко 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.

5. Предварително планираният капацитет се представя в плана за предоставяне на капацитет под формата на обекти 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. При спазване на параграф 7 планът за предоставяне на капацитет включва следните елементи:
 - а) разполагам капацитет за разпределяне на заявителите за периода на работното разписание, за който се отнася планът за предоставяне на капацитет:
 - i) капацитет, който не е бил предварително планиран от управителя на инфраструктура;
 - ii) капацитет, който е бил предварително планиран от управителя на инфраструктура.
 - б) капацитет, който не е разполагам за разпределяне на заявителите:
 - i) капацитет, запазен за инфраструктурни работи със значително търговско и оперативно въздействие върху заявителите и железопътните предприятия, както е посочено в раздел 3 от приложение I;
 - ii) капацитет, резервиран за редовни времеви интервали, позволяващи планиране на инфраструктурни работи с ограничено въздействие на по-късен етап;
 - iii) 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;
 - iv) капацитет, резервиран за цели, различни от посочените в точки i), ii) и iii), които трябва да бъдат ясно посочени от управителя на инфраструктура.

В плана за предоставяне на капацитет се посочват ограниченията, приложими за използването на специализираната инфраструктура, посочена в член 24.

7. Управителите на инфраструктура включват в плана за предоставяне на капацитет елементите, изброени в параграф 6, буква б), за железопътната инфраструктура, която управляват.

Управителите на инфраструктура включват в плана за предоставяне на капацитет всички елементи, изброени в параграф 6, за всички линии и възли, включени в основната и разширената основна мрежа на TEN-T, както е определено в [новия регламент за TEN-T].

Управителите на инфраструктура могат да включат в плана за предоставяне на капацитет елементите, посочени в параграф 6, за други линии и възли от мрежата, която управляват.

8. При предварителното планиране на капацитета в съответствие с параграф 6, буква а), подточка ii) управителите на инфраструктура спазват принципите, посочени в член 8, параграф 4.
- Управителите на инфраструктура предварително планират капацитета въз основа на стратегическите насоки на държавите членки в съответствие с член 11, параграф 3, резултатите от консултациите със заявителите в съответствие с член 13 и координирането между управителите на инфраструктура в съответствие с член 14.
9. Регулаторният орган анализира плана за предоставяне на капацитет и може да вземе решение, с което да изиска от управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет. В решението на регулаторния орган се взема предвид всяко становище или препоръка на ENIM, когато такива са били предоставени.
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 маршрути, позволяващи пренасочване на трафика в случай на неразполагаемост на линиите, включени в основната и разширената основна мрежа на TEN-T, както е посочено в член 6 и приложение I към [новия регламент за TEN-T];
 - б) ориентирано планиране на инфраструктурния капацитет, разполагам по алтернативните маршрути, определени в съответствие с буква а), което осигурява прозрачност относно разполагаемия инфраструктурен капацитет по тези линии, който може да бъде използван в случай на Происшествия 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 инфраструктурните работи, 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) и ориентировъчното планиране на капацитета на алтернативните линии в съответствие с параграф 2, буква б), се включват в модела на капацитета и в плана за осигуряване на капацитет.
5. Комисията приема актове за изпълнение, с които определя подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2, по-специално за ситуации, които имат потенциално въздействие върху трансграничния трафик. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

Член 20

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 прозрачни и недискриминационни критерии и процедури.
2. Обектите на планиране на капацитет определят характеристиките и свойствата на различните видове предварително планиран капацитет, включително капацитета, който е разполагам за заявки от заявители, капацитета, резервиран за инфраструктурни работи, 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, техническа съвместимост между подвижния състав и инфраструктурата, параметри и брой на включените времеви интервали.

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.
4. ENIM разработва и приема официални спецификации за обектите 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. Въз основа на опита си в прилагането на настоящия член ENIM предоставя на Комисията информация относно възможните изменения на техническите спецификации за оперативна съвместимост, предвидени в Директива (ЕС) 2016/797, и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, в съответствие с член 62, параграф 3 от настоящия регламент.

Член 21

много натоварена и претоварена инфраструктура

1. Управителите на инфраструктура незабавно обявяват даден елемент на инфраструктурата за много натоварен или за претоварен, ако е изпълнено поне едно от следните условия:
 - а) използването на капацитета е надхвърлило праговите стойности за много натоварена или претоварена инфраструктура през представителните периоди, посочени в точка 1 от 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;
 - в) в резултат на инфраструктурни работи, водещи до ограничения на капацитета, планирани в съответствие с член 10, капацитетът става недостатъчен.
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. Несъвместими индивидуални заявки за капацитет, подадени за разпределяне по време 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 вече не се изпълнява план за увеличаване на капацитета, както е предвидено в член 23.

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.
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 ограничен инфраструктурен капацитет въз основа на прозрачни и обективни критерии. Тази процедура се прилага в съответствие с член 8 от настоящия регламент и се посочва заедно с приложимите критерии в референтния документ за железопътната мрежа.
7. Управителите на инфраструктура посочват инфраструктурата, обявена за много натоварена или претоварена, в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.
8. Процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват, когато инфраструктурата е претоварена, се посочват в референтния документ за железопътната мрежа и се спазват всички мерки и критерии, приети в съответствие с параграф 7.
9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на приложение II, за да се осигури ефикасно управление на капацитета на много натоварена 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 ENRB.

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.

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.

Управителят на инфраструктура оповестява публично резултата от анализа на капацитета. ENIM гарантира, че тези публикации са лесно достъпни.

4. Управителите на инфраструктура вземат предвид 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.

В плана за увеличаване на капацитета се определят:

- а) причините за претоварването;
- б) вероятното бъдещо развитие на трафика;
- в) ограниченията за развитието на инфраструктурата;
- г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително вероятните промени в таксите за достъп.

Въз основа на анализа на разходите и ползите от набеязаните 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.

Той може да подлежи на предварително одобрение от държавата членка.

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.

Европейският координатор на съответния европейски транспортен коридор взема предвид плана за увеличаване на капацитета в своя работен план, посочен в член 53 от [новия Регламент за TEN-T].

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 приложими.

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 съгласно посочената директива 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 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. Инфраструктурата, определена съгласно параграф 2, се посочва в референтния документ за железопътната мрежа, в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797, в стратегията за капацитета, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет.

Разделяне на инфраструктурния капацитет въз основа на социално-икономически и екологични критерии

1. Когато е обявено, че даден елемент от инфраструктурата ще бъде много натоварен или претоварен в бъдещ период на работното разписание, управителят на инфраструктура разделя 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 с член 8.

Управителят на инфраструктура взема предвид необходимостта от капацитет за многомерови железопътни услуги.

РАЗДЕЛ 3

Изготвяне на график и разпределяне на капацитета

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 ползване на железопътна инфраструктура срещу такса, както е предвидено в глава IV, раздел 2 на Директива 2012/34/ЕС.

Управителите на инфраструктура предоставят на заявителите правото на ползване на инфраструктурен капацитет 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.

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 законодателството на държавите членки.

5. 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. 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-нататъшно разпределяне на капацитет.
Използването на капацитета от железопътно предприятие при осъществяване на дейността на заявител, който не е железопътно предприятие, не се смята за прехвърляне.

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.
2. Заявителите имат право да подават заявки за права на многомрежов капацитет и да получават отговори на тези заявки на едно място и в рамките на една операция. Управителите на инфраструктура си сътрудничат при разпределянето на капацитета за многомрежови железопътни услуги, в това число по-специално за международни услуги за железопътен товарен превоз и международни услуги за железопътен превоз на пътници.
Управителите на инфраструктура разпределят и управляват правата за многомрежов капацитет в съответствие с член 28.
3. Управителите на инфраструктура спазват търговската поверителност на предоставената им информация.
4. Управителите на инфраструктура разпределят инфраструктурен капацитет чрез цифрови инструменти и цифрови услуги в съответствие с член 62.
За правата на многомрежов капацитет ENIM създава единен интерфейс или обща система в съответствие с член 62, за да управлява разпределянето на капацитета на едно място и в една операция.

5. Когато заявят 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 стойност, освен когато това се дължи на неикономически причини, независещи от заявителя. ENIM определя диапазони за праговата стойност и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.
Регулаторният орган следи за прозрачното и недискриминационно прилагане на настоящия параграф и разследва всички получени жалби.
7. Когато управителят на инфраструктура отмени, в съответствие с параграф 6, правата на многомрежов капацитет, регулаторният орган, отговарящ за този управител на инфраструктура, информира съответните регулаторни органи и ENRRB.

Член 28

Координиране на разпределянето на правата на многомрежовия капацитет

1. Когато управителят на инфраструктура получи заявка за права на многомрежов капацитет съгласно член 27, параграф 2, той осъществява координиране с другите засегнати управители на инфраструктура в съответствие с член 53.
2. Координирането следва по-специално да гарантира:
 - а) определянето на единно звено за контакт, което да отговаря за комуникацията със заявителя във връзка със заявката за право на многомрежов капацитет, за което заявителят се уведомява незабавно след получаването на заявката;
 - б) съответствието на правото на многомрежов 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) последователното осъществяване на процеса на разпределяне на правата на многомрежов капацитет, в това число по-специално на механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, и на официалния механизъм за 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, управителят на инфраструктура, в чиято мрежа се намира първото място на търгване, отговаря за това да действа като единно звено за контакт при запитвания, свързани с конкретната заявка за капацитет.

3. Управителите на инфраструктура не трябва да предоставят права на капацитет с по-лошо качество в отговор на заявки за права на капацитет за няколко мрежи в сравнение със заявки за капацитет за една мрежа.
4. По отношение на компенсацията за промени в правата на капацитет, посочени в член 40, правото на многомрежов капацитет се смята за право на единичен

капацитет. По-специално отмяна поради *непреодолима сила* на една мрежа се смята за отмяна поради *непреодолима сила* на правото на капацитет по целия маршрут, обхванат от него.

5. ENIM определя подробните процедури и методи за 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.

Член 29

Сътрудничество при разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет и обслужващите съоръжения

1. Оператори на обслужващи съоръжения, които предоставят ориентировъчна информация относно разполагаемия капацитет на обслужващите съоръжения в съответствие с член 6, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177¹² на Комисията, си сътрудничат с управителите на инфраструктура с цел последните да предлагат влакови маршрути, които включват капацитет на железопътни съоръжения. Други оператори на обслужващи съоръжения могат да сключат споразумение с управителите на инфраструктура за съвместно предлагане на капацитет.
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 железопътното съоръжение, който отговаря на изискванията на заявителя, или полагат усилия да осигурят жизнеспособна алтернатива.
5. Операторите на обслужващи съоръжения, посочени в параграф 1, предоставят на управителя на инфраструктура, при поискване или в реално време, когато е необходимо, информация за разполагаемия капацитет в цифров формат в съответствие с член 62.
6. За целите на настоящия член и в съответствие с член 62 ENIM предоставя насоки относно функционалните и техническите изисквания за обмяна на информация между операторите на железопътни съоръжения и управителите на инфраструктура. Без да се засяга член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, операторите на обслужващи съоръжения могат да поискат да бъдат освободени от прилагането на настоящия член. Такива искания се подават до регулаторния орган и следва да бъдат надлежно

¹² Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията от 22 ноември 2017 г. относно достъпа до обслужващи съоръжения и свързани с железопътните дейности услуги (ОВ L 307, 23.11.2017 г., стр. 1).

обосновани. Регулаторните органи могат да решат да удължат срока на освобождаване в надлежно обосновани случаи.

7. ENRRB следи за прилагането на параграф 7 и дава препоръки относно критериите, които да се използват при оценката на исканията за освобождаване.

Член 30

Работно разписание

1. Управителите на инфраструктура изготвят ново работно разписание преди началото на всеки период на работно разписание. Продължителността на периода на работното разписание е една година.

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 непрекъснато актуализират работното разписание до края на периода на работното разписание, 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 нарушения 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. Без да се засягат разпоредбите на членове 101, 102 и 106 от ДФЕС, управителят на инфраструктура разпределя такъв капацитет чрез рамкови споразумения, сключени с въпросния заявител, при спазване на разпоредбите на параграфи 3 и 4.

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.

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.
3. Управителите на инфраструктура сключват рамкови споразумения само когато заявеното право на капацитет е в съответствие с документите за стратегическо планиране на капацитета, посочени в член 11, параграф 2. Управителите на

инфраструктури посочват в тези документи за планиране капацитета, който планират да резервират за разпределяне чрез рамкови споразумения.

4. Рамковите споразумения следва да 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 техните условия, за да се позволи по-доброто използване на железопътната инфраструктура, без да се засягат разпоредбите на член 39 и член 40.
6. Промените в правата на капацитет, разпределени чрез рамкови споразумения, подлежат на компенсация в съответствие с член 40, с изключение на ситуацията, посочена в параграф 5.
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 точка 5 от приложение I, се обосновава с изискването за целеви инвестиции от страна на новите участници на пазара или със значима новост 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 и на железопътните предприятия, както и въз основа на дейността на ENRRB Комисията може да приеме акт за изпълнение, в който се определят подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват за еднаквото прилагане на настоящия член и на член 33. 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 първата оперативна версия на работното разписание 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 параграфи 5 и 6. Управителят на инфраструктура взема предвид, доколкото е възможно, всички ограничения за заявителите, включително икономическия ефект върху тяхната стопанска дейност.
3. В случай на несъвместимост между две или повече заявки за капацитет управителите на инфраструктура първо се опитват да разрешат спора чрез механизма за консултации по взаимно съгласие, посочен в член 36.
4. Ако спорът за капацитет не бъде разрешен чрез механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в параграф 3, управителите на инфраструктура прилагат официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 37.
5. В съответствие с член 18 и член 20 управителят на инфраструктура дава приоритет на заявките, които са в съответствие с предварително планирания капацитет, определен в плана 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 член 18, параграф 6.
- 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. Последният има право да подаде жалба до регулаторния орган.
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. Управителят на инфраструктура разглежда заявки, подадени след първоначалния краен срок и преди окончателния краен срок, посочен в точка 4 от приложение I. В такива случаи управителите на инфраструктура разпределят правата на капацитет в съответствие с раздел 4, точка 2 от приложение I.
9. За заявки за работно разписание, получени след първоначалния краен срок, които не могат да бъдат удовлетворени нито с остатъчния капацитет, резервиран за работното разписание, нито с разполагаемия непланиран капацитет, управителят на инфраструктура се опитва да предложи алтернативи чрез друг маршрут.
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 чрез процеса на непрекъснато планиране в съответствие със сроковете, посочени в точка 6 от приложение I. Управителите на инфраструктури резервират капацитет за тази цел в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.
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 точка 6 от приложение I.

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

3. Без да се засягат разпоредбите на член 18, управителите на инфраструктура разпределят капацитета, запазен за процеса на разпределяне чрез непрекъснато планиране, въз основа на принципа на разпределяне, посочен в раздел 5, точка 2 от приложение I.
4. В съответствие с правилата и процедурите, посочени в член 20, управителите на инфраструктура могат да откажат да разпределят капацитет за заявки от непрекъснато планиране, ако заявките не съответстват на плана за предоставяне на капацитет, приет в съответствие с член 18. Отказът се

съобщава незабавно на заявителя. Заявителят има право да подаде жалба до регулаторния орган.

5. Управителите на инфраструктура информират 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 издава становище най-малко веднъж на две години, в което може да препоръча на управителя на инфраструктура да измени модела на капацитета.
6. Управителят на инфраструктура, след уведомяване на регулаторния орган или след препоръка от страна на регулаторния орган, отказва заявки от непрекъснато планиране, ако те са с повтарящ се характер и отговарят на характеристиките на капацитета, който обикновено се разпределя чрез рамкови споразумения в съответствие с член 31. Регулаторният орган уведомява ENRRB за тези решения и препоръки, като ENRRB 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. Управителите на инфраструктура изготвят във възможно най-кратък срок график за ограничения на капацитета, произтичащи от инфраструктурни работи, които не са включени в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.
2. 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. Ако изготвянето на график за ограничение на капацитета, произтичащо от инфраструктурни работи, изисква промяна на разпределено право на капацитет по смисъла на член 39, съответният заявител или заявители имат право на компенсацията, посочена в член 40.

4. Ако изготвянето на график за ограничение 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.

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. При планиране на инфраструктурните работи в съответствие с настоящия член управителите на инфраструктура се придържат към графика, посочен в раздел 3 от приложение I.
6. Управителите на инфраструктура включват всички ограничения на капацитета, произтичащи от инфраструктурните работи, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет, независимо от момента на тяхното планиране.

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 има право, в разумни граници, да предложи инфраструктурен капацитет, който се различава от заявления. 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 27, параграф 3 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 заявките за капацитет за вътрешни железопътни услуги, се определят в референтния документ за железопътната мрежа.
5. Когато заявките за инфраструктурен капацитет не могат да бъдат удовлетворени без координиране, управителят на инфраструктура се опитва да удовлетвори всички заявки чрез координиране.
6. Без да се засягат съществуващите процедури за обжалване и член 56 от Директива 2012/34/ЕС, в случай на спорове, свързани с разпределянето на инфраструктурен капацитет, държавите членки гарантират, че е осигурена система за разрешаване на спорове с цел бързото разрешаване на тези спорове. Тази система се определя в референтния документ за железопътната мрежа по отношение на заявки за капацитет за вътрешни железопътни услуги. В случай че се прилага тази система, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни.
7. В случай на заявки 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 по взаимно съгласие при заявки за многомрежов капацитет и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

Член 37

Официален механизъм за разрешаване на спорове въз основа на социално-икономически и екологични критерии

1. Когато механизмът за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, не спомогне за разрешаване на даден спор за капацитет, управителите на инфраструктура разпределят инфраструктурния капацитет в съответствие с член 8.
2. В контекста на официалния процес за разрешаване на спорове заявките за права на многомрежов капацитет се вземат предвид в тяхната цялост. Ако в съответствие с член 8, параграф 6 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 въз основа на търг или по начин, осигуряващ достъп на най-голям брой заявители. Последният метод се прилага след одобрение от страна на регулаторния орган.

Член 38

График за процесите на разпределяне на капацитета

1. Управителят на инфраструктура и заявителите спазват графика за процесите на разпределяне на капацитета, посочен 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 управители 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.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на раздели 4, 5, 6 и 7 от приложение I с оглед 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 за капацитета

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. Анулирането се смята за специфичен вид промяна.

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 и заявителите ограничават във възможно най-голяма степен промените в правата на капацитет след разпределянето им в съответствие с целите, посочени в член 2, параграф 3.
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.

Управителите на инфраструктура могат да посочат различни крайни срокове за разпределянето на права на капацитет в една мрежа и за разпределянето на права на многомрежов капацитет. Управителите на инфраструктура трябва да предоставят информация за времето, необходимо за конструиране на влаковия маршрут, в референтния документ за железопътната мрежа. Това време не трябва да бъде по-дълго от крайните срокове, посочени в раздел 8 от приложение I.
4. Правилата и процедурите, които трябва да се прилагат в случай на промяна на правото на капацитет, отчитат въздействието на промяната на правото на капацитет върху заявителя в оперативен и търговски план. За тази цел

промените се категоризират въз основа на тяхното въздействие съгласно параграф 8 от настоящия член и водят до различни нива на компенсация, посочени в член 40.

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, отговаря за процеса на координиране на 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. За целите на настоящия регламент неизползването на предоставено право на капацитет от страна на железопътните предприятия се смята за равностойно на отмяна в деня на съответния влаков курс.

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 хармонизирани 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.

В тези хармонизирани процедури се прави разграничение между промените, които имат значително въздействие върху заявителите и железопътните предприятия в търговско и експлоатационно отношение, и промените с незначително въздействие. Критериите, които се използват за категоризиране на дадена промяна като значителна, вземат предвид, наред с другото, способността на железопътното предприятие да извършва услугата в съответствие с договорните си задължения, закъснения при заминаване или промени в маршрута, които водят до увеличаване на разстоянието, времето за пътуване, таксите за достъп до релсов път или други съответни разходи, както и прагове за тези промени. По-строги критерии се прилагат за промени със значително въздействие.

9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на раздел 8 от приложение I с оглед 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.

Компенсация за промени в правата на капацитет

1. Когато управителят на инфраструктура или заявителят не изпълняват 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, страната, инициирала промяната, заплаща компенсация на другата страна.
2. Компенсацията, посочена в параграф 1, не се дължи в случаи на *непреодолима сила*.
3. След консултация с ENRRB, ENIM определя хармонизирани условия, които водят до изплащане на компенсация. При тези условия се вземат предвид правилата, посочени в член 39, параграфи 4 и 8. ENIM включва тези условия в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. ENRRB публикува становище относно условията, определени от ENIM.
4. След одобрението на регулаторния орган управителите на инфраструктура определят в референтния документ за железопътната мрежа нивата на компенсация, които следва да бъдат заплатени от заявителите.

По предложение на управителя на инфраструктура и след консултация със заявителите и потенциалните заявители регулаторният орган определя нивата на компенсация, които следва да бъдат заплатени от управителя на инфраструктура. Управителят на инфраструктура публикува тази информация в референтния документ за железопътната мрежа.

Нивата на компенсация следва да са такива, че да осигуряват ефективни стимули за управителя на инфраструктура и за заявителите да спазват планираното използване на капацитета и да свеждат до минимум смущенията. Тези нива са пропорционални и недискриминационни.

Управителите на инфраструктура и регулаторните органи могат да определят различни нива на компенсация в зависимост от въздействието на промяната и от това дали капацитетът може да бъде преразпределен и използван от друг заявител. В тези нива се вземат предвид по-специално правилата в член 39, параграфи 4 и 8, времето, което остава след заявяването или извършването на промяната до момента на движението на влака, и степента на използване на железопътната инфраструктура, включена в правото на капацитет.

5. В случай на права на многомрежов капацитет задължението за изплащане на компенсация 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. Компенсацията за цялото право на капацитет не може да надвишава компенсацията, дължима за правото на капацитет, разпределено от управителя на инфраструктура, умножена по три.
6. Регулаторните органи се произнасят по спорове, свързани с причината за промяната на правото на капацитет или забавената компенсация, и вземат решение незабавно и в рамките на един месец 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.

ENRRB гарантира, че тези решения са съгласувани и се основават на общопризнати принципи.

7. Комисията може да приема актове за изпълнение, в които се определят условията, водещи до изплащане на компенсация, категоризацията на промените в правата на капацитет и методиките за определяне на нивата на компенсациите. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

Член 41

Промяна на графика в контекста на управлението на нарушения 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 в съответствие с Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44, 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 процеса на едновременно разпределяне на капацитета и на принципа „първ пристигнал, първ обслужен“.

Когато се прилага процесът на едновременно разпределяне, ENIM предоставя насоки относно прилаганите процедури, включващи, ако е целесъобразно, прилагането на процеса за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, и на официалния процес за разрешаване на спорове, посочен в член 37. ENIM включва тези насоки в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.
3. Когато променят графика, управителите на инфраструктура не могат едностранно да променят или отменят съществуващи права на капацитет с цел управление на нарушенията в движението. Въпреки това, въз основа на опита на регулаторните органи, на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, както и на дейността на ENIM и ENRRB, Комисията може да приеме акт за изпълнение, в който се определят критериите и процедурите за промяна на графика, включително едностранни промени на разпределените права на капацитет от управителите на инфраструктура с цел управление 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. Управителите на инфраструктура и заявителите могат да сключват на доброволен принцип споразумения, предвиждащи замяна на определени права

на капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата. Тези споразумения се посочват 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 с Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44.

ГЛАВА III

УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО, НА НАРУШЕНИЯ В ДВИЖЕНИЕТО И НА КРИЗИ

Член 42

Управление на движението, управление на нарушения 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 нарушения 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. В случай на широкомащабни кризисни ситуации, както в транспортния сектор, така и извън него, държавите членки могат да прилагат мерки за дерогиране от правилата, приложими в нормални ситуации, в съответствие с член 47. В такива случаи и когато е целесъобразно, управителите на инфраструктура приемат и прилагат специални правила и процедури при спазване на условията, посочени в член 47.

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 нарушения 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 железопътния трафик, като се вземат предвид нуждите на всички видове транспорт. Принципите 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 план за действия при извънредни ситуации 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 движението, нарушения в движението и 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, нарушения в движението и кризи, посочена в член 44. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите правила и процедури, установени в Европейската рамка за координиране на управлението на движението, нарушения в движението и кризи.
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. Държавите членки могат да изискат от железопътните предприятия да се включат в изпълнението и мониторинга на спазването от тяхна страна на стандартите и правилата за безопасност.

Член 44

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

1. ENIM разработва и приема Европейска рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи в съответствие с член 42 най-късно до [12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент].

ENIM разработва Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения 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 съгласно дял IV от Регламент (ЕС) 2012/2085.

2. Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи предоставя насоки за координирането между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни.
3. По-специално Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи включва елементите, изброени в приложение V.

Член 45

Координиране на управлението на движението, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи

Управителите на инфраструктура координират управлението на движението в съответствие с член 53 и въз основа на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения 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, железопътните предприятия и други 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.

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 произшествието оказва или има вероятност да окаже въздействие върху повече от една мрежа, управителят на инфраструктура, където е възникнало произшествието, обявява нарушение във функционирането на няколко мрежи и координира действията в съответствие с членове 44, 45 и 53.
3. ENIM определя хармонизиран метод за оценка на вероятната продължителност и въздействието на нарушенията във функционирането на мрежата и го включва в Европейската рамка за координиране на управлението на движението и управлението на кризи, посочена в член 44.
4. Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите страни за липсата на инфраструктурен капацитет, по-специално поради произшествие.

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 нарушения във функционирането на мрежата, анализира реакцията, прави заключения относно ефективността на управлението на такива произшествия и се консултира с оперативните заинтересовани страни в съответствие с член 54, като докладва на ENIM и на органа за преглед на ефективността.
6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на приложение VI с оглед да се осигури ефективно и ефикасно управление на нарушенията във функционирането на мрежата, като се вземат предвид съображенията на заинтересованите страни, свързани с планирането, експлоатацията, техническите и търговските аспекти.

Кризисни ситуации

1. В случаи на кризи, свързани с обществената безопасност, здравни епидемии, природни бедствия, екологични кризи, кризи в областта на отбраната и сигурността, които имат или се очаква да имат 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:
 - а) анулиране на права на капацитет без компенсация;
 - б) алтернативни принципи, правила и процедури за управление на капацитета, по-специално за разпределяне на недостатъчния инфраструктурен капацитет;
 - в) алтернативни процедури за управление на движението;
 - г) използване на алтернативни маршрути;
 - д) изменение на планове за предоставяне на капацитет.Съответната държава членка гарантира, че спешните мерки следват във възможно най-голяма степен принципите за управление на капацитета и движението, установени в настоящия регламент, и че използват съществуващите планове, изготвени в съответствие с член 19. Те координират тези спешни мерки с други държави членки.
2. Съответната държава членка незабавно информира Комисията и ENIM за решението си да приложи спешни мерки и предоставя обосновка и описание на тези мерки, както и очакваната продължителност на тяхното прилагане. Ако е приложимо, държавите членки уведомяват също така Комисията и централните служби за връзка, както е предвидено в член 8 от [Регламента за създаване на инструмент в подкрепа на единния пазар в извънредни ситуации].
3. Управителят на инфраструктура определя звено за връзка по смисъла на член 60, който предоставя информация на Комисията, ENIM, други управители на инфраструктура и други заинтересовани страни относно спешните мерки и подпомага координирането на тези мерки.
4. Когато спешните мерки имат значително въздействие върху трансграничния трафик, управителите на инфраструктура се координират помежду си в съответствие с членове 53 и 54 . 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. По искане на Комисията регулаторните органи и ENRRB предоставят на Комисията своето становище относно спешните мерки в определения от нея срок. Комисията може да приеме решения, с които да изиска от дадена държава членка да отмени спешните мерки, ако се смята, че те не са необходими.
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, включително анулиране на разпределените права на капацитет, ако е необходимо. Съответните публични органи компенсират съответните заявители в съответствие с член 40.

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, като взема предвид общите цели, посочени в член 2 от настоящия регламент. Управителите на железопътна инфраструктура също наблюдават ефективността на железопътните транспортни услуги.
2. За тази цел управителите на инфраструктура определят собствените си цели за ефективност в плана, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, като вземат предвид всички цели, определени в договорните споразумения, указани в член 30 от посочената директива. Те 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. Управителите на инфраструктура обясняват в референтния документ за железопътната мрежа причината за всяко отклонение от общите процедури, установени в Европейската рамка за преглед на ефективността.

3. ENIM си сътрудничи с европейските координатори по отношение на прегледите на ефективността в съответствие с оперативните изисквания за европейските транспортни коридори, посочени в член 18 от [новия Регламент за TEN-T].

Член 50

Европейска рамка за преглед на ефективността

1. До [12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] ENIM създава и прилага Европейска рамка за преглед на ефективността. В тази рамка се вземат предвид по-специално принципите, определени в член 2, параграф 3, член 8, параграф 4, член 42, параграф 3, както и оперативните изисквания, целите за ефективност и целевите стойности, определени в [член 18 от новия регламент за TEN-T].
2. Европейската рамка обхваща 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, посочени в параграф 4.
3. Въз основа на параграф 2, буква г) ENIM редовно прави преглед на Европейската рамка за преглед на ефективността и на резултатите от нейното прилагане и предлага подходящи промени в рамката.
4. При изпълнение на своите функции управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен Европейската рамка за преглед на ефективността. По-специално управителите на инфраструктура включват целите, определени в съответствие с параграф 2, буква в) от настоящия член, в бизнес плана, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС. Тези цели включват целевите стойности, определени в [член 18, параграф 1, букви а) и б) от новия Регламент за TEN-T].
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 консултиране, посочена в член 72, параграф 2.

При това Комисията взема предвид работата, извършена от ENIM в съответствие с параграф 3, както и всички препоръки на органа за преглед на ефективността.

Член 51

Европейски доклад за преглед на ефективността

1. Без да се засягат член 15 от Директива 2012/34/ЕС и член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията¹³, ENIM изготвя и публикува до [24 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, и го публикува всяка година.
2. Органът за преглед на ефективността изготвя самостоятелен раздел на доклада, в който представя своята оценка на ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и на услугите на железопътния транспорт, препоръки относно проблемите на ефективността, които трябва да бъдат разгледани с приоритет, и препоръки относно мерките за подобряване на ефективността.
3. Докладът за преглед на ефективността обхваща най-малко линиите, включени в европейските транспортни коридори, посочени в Регламент [нов регламент за TEN-T], и включва информацията, изисквана съгласно [член 53, параграф 3, буква ж)] от него. Представената информация трябва да бъде достатъчно подробна по отношение на географския обхват и да обхваща достатъчно дълъг период от време, за да дава възможност за съдържателно тълкуване.
4. Докладът 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

Орган за преглед на ефективността

1. В съответствие с процедурата, посочена в член 73, параграф 3 Комисията може да създаде или да определи безпристрастен и компетентен орган, който да действа като орган за преглед на ефективността.
2. Органът за преглед на ефективността предоставя консултации на Комисията и европейските координатори по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и услугите на железопътния транспорт, по искане на Комисията или на европейските координатори.
3. Органът за преглед на ефективността изпълнява следните задачи:
 - а) предоставя препоръки на ENIM по отношение на създаването и прегледа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50,

¹³ Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар (ОВ L 181, 9.7.2015 г., стр. 1).

включително относно областите на ефективност, свързаните с ефективността въпроси, които трябва да бъдат разгледани в рамките на всяка от областите на ефективността, хармонизирането на методиките, процесите, критериите и определенията за събиране и анализ на данни, свързани с ефективността и показателите за ефективност;

- б) предоставя препоръки на ENIM, ENRRB, управителите на инфраструктура, заявителите, регулаторните органи, органите на държавите членки и когато е целесъобразно, на други заинтересовани страни за коригиращи мерки относно управлението на капацитета, управлението на движението, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи;
 - в) преглед на резултатите от проекта на европейския доклад за ефективността и изготвяне на самостоятелния раздел, посочен в член 51, параграф 2;
 - г) предоставя становища и препоръки относно ефективността на услугите на железопътната инфраструктура във връзка с индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1, бизнес плана, посочен в член 8, параграф 3, договорните споразумения, посочени в член 30, параграф 2, и експлоатационната схема, посочена в член 35 от Директива 2012/34/ЕС;
 - д) предоставя консултации на европейските координатори по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и услугите на железопътния транспорт.
4. Адресатите на становищата и препоръките, посочени в параграф 3, предоставят отговори на органа за преглед на ефективността в сроковете, определени от последния.
5. ENIM, координаторът на мрежата, управителите на инфраструктура, регулаторните органи, ENRRB и когато е приложимо, други заинтересовани страни си сътрудничат с органа за преглед на ефективността, по-специално като предоставят информация, свързана с ефективността, по своя инициатива или по искане на органа, и полагат максимални усилия да вземат предвид неговите препоръки в работата си по управлението на ефективността на железопътния транспорт.
6. Органът за преглед на ефективността спазва поверителността на търговските тайни, когато обработва информация, предоставена от съответните заинтересовани страни или от Комисията.

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 във връзка с отговорностите и задачите, които са им възложени с настоящия регламент.
2. Управителите на инфраструктура се координират най-малкото по въпросите, посочени в приложение IX, и спазват специфичните изисквания за координиране, посочени в членовете, на които то се позовава.
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, 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 ENIM или координатора на мрежата, според случая, по въпроси от значение за Съюза. Координирането между управителите на инфраструктура може да се осъществява на повече от едно равнище, по-специално по въпроси, по които се изисква координиране както на равнището на Съюза, така и в рамките на по-специфичен географски обхват;
 - д) определят водеща структура, когато дейностите по координиране включват множество участници, която се отчита пред ENIM и отговаря за организирането на дейностите по консултиране в съответствие с член 54;
 - е) сезират ENIM в случаите, когато на първа инстанция не могат да бъдат постигнати договорени резултати;
 - ж) правят преглед на ефективността на координационните дейности в съответствие с глава IV.
3. Координирането обхваща всички линии и възли, които са част от европейските транспортни коридори, посочени в член 7 и приложение III към [новия регламент за TEN-T].
Управителите на инфраструктура могат да разширят обхвата на координирането до допълнителни линии, при условие че всички заинтересовани управители на инфраструктура постигнат споразумение.
4. Координирането между управителите на инфраструктура, свързано с разпределянето на правата за многомрежов капацитет в съответствие с член 29, обхваща всички мрежи на управителите на инфраструктура, които са членове на ENIM.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на приложение IX с оглед да се осигури ефективно координиране между управителите на инфраструктура, като се вземат предвид съображенията на заинтересованите страни, свързани с планирането, експлоатацията и търговските аспекти, както и опитът, придобит при прилагането на настоящия регламент.

Механизъм за консултации по европейски и трансгранични въпроси

1. ENIM изготвя, приема и прилага насоки за осигуряване на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50. Процесът се разработва и прилага с подкрепата на координатора на мрежата и с участието на определените звена за връзка на управителите на инфраструктура, посочени в член 60.
2. Когато ENIM приема становище или препоръка, които могат да окажат въздействие върху железопътните предприятия, други заявители, други оперативни заинтересовани страни и заинтересовани страни, той публикува проект за консултация със заинтересованите страни. На заинтересованите страни се предоставя подходящ срок да представят обратна информация по проекта на решение. Органите на държавите членки се включват, когато е необходимо.
3. При приемането на окончателното становище или препоръка ENIM взема предвид обратната информация, предоставена от заинтересованите страни в съответствие с параграф 2. Когато ENIM не вземе предвид съществени елементи от предоставената обратна информация, тя посочва причините за това.

Организация на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM)

1. За целите на настоящия регламент Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, посочена в член 7е от Директива 2012/34/ЕС, организира дейността си в съответствие с настоящия член.
2. Членове на ENIM са всички управители на железопътна инфраструктура, които отговарят за линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, посочени в [член 6 и приложение I към новия Регламент за TEN-T]. Те назначават свой представител и заместник.
3. Управителите на железопътна инфраструктура, които не отговарят на критерия, определен в параграф 2, могат да назначат представител, който не е член, за да участва в обсъжданията на ENIM.
4. След консултация с Комисията и след нейното одобрение ENIM приема и публикува своя правилник за дейността. ENIM организира дейността си в съответствие с правилника за дейността.
5. ENIM взема решенията си с обикновено мнозинство, освен ако в правилника за дейността не е предвидено друго. Всички членове от една държава членка имат общо един глас. При отсъствие на член с право на глас неговият заместник може да упражни правото на глас.

6. ENIM заседава периодично през определени интервали от време. Тя избира председател измежду своите членове с мнозинство от две трети от членовете си.
7. Комисията е член на ENIM без право на глас. Тя подпомага дейността на ENIM и улеснява координирането.
8. ENIM определя своята работна програма. Работната програма обхваща най-малко период от две години. ENIM провежда консултации относно проекта на работната програма със заявителите и други оперативни заинтересовани страни чрез механизма за консултации, посочен в член 54. Освен това тя провежда консултации с Европейската комисия, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, и по целесъобразност с други заинтересовани страни.

Член 56

Отговорности на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (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. По-специално тя:
 - а) приема Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6;
 - б) приема Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44;
 - в) приема Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50;
 - г) приема становища и препоръки за управителите на инфраструктура в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент и по своя инициатива;
 - д) приема становища и препоръки за управителите на инфраструктура в случаите, посочени в член 53, параграф 2, буква е);
 - е) организира координирането между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53.
2. При осъществяване на координирането чрез специализирани координационни групи управителите на инфраструктура назначават участващите в тази група структури, включително звената за връзка, определени от управителите на инфраструктура в съответствие с член 60, координатора на мрежата или и двете гореизброени.

Член 57

Прозрачност

1. ENIM гарантира, че членството, методите на работа и цялата съответна информация за работата ѝ са публично достъпни на нейния уебсайт. Тя 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 Комисията, включително 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]. ENIM предоставя информацията, изисквана съгласно [член 53, трета алинея от новия регламент за TEN-T].

Член 58

Координатор на мрежата

1. Управителите на инфраструктура предоставят на ENIM необходимите ресурси за изпълнение на задачите ѝ. За тази цел те назначават до [12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] безпристрастен и компетентен орган, който да изпълнява функциите, посочени в член 59. Този орган се определя като координатор на мрежата.

Преди назначаването на координатора на мрежата управителите на инфраструктура търсят съгласието на Комисията по отношение на определения орган и следните аспекти:

- a) реда и условията за назначаване на координатор на мрежата;
 - б) условията за оттегляне на назначението;
 - в) процедурата за редовно наблюдение на работата му и за оценка на това дали той изпълнява ефективно своите задачи;
 - г) всички допълнителни оперативни задължения и задачи на координатора на мрежата.
2. Координаторът на мрежата изпълнява задачите си по безпристрастен и икономически ефективен начин и действа от името на ENIM. 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.

Член 59

Задачи и отговорности на координатора на мрежата

Координаторът на мрежата изпълнява следните задачи в подкрепа на ENIM:

- a) изпълнява функциите на секретариат и подготвя заседанията, документите, решенията и становищата на ENIM;
- б) допринася за изготвянето на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, 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;
- д) действа като точка за контакт от името на управителите на инфраструктура при запитвания, свързани с планирането и разпределянето на капацитета, по-специално по отношение на потенциални заявки за капацитет, за информация или точки за контакт, свързани с железопътни произшествия и временни ограничения на капацитета;
- е) действа като първа точка за контакт за заинтересованите страни извън железопътния сектор, които се интересуват от използването на железопътни услуги, предоставяйки контакти със съответните участници, като управители на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни;
- ж) действа като точка за контакт от името на ENIM за заявители и други оперативни заинтересовани страни по въпроси, които не са изрично обхванати от настоящия регламент, по-специално 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.

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.
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 (Прозрачност).

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, посочена 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 график при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа.
2. При изготвянето на референтния документ за мрежата, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура отчита в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението

на нарушения в движението и управлението на кризи и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочени съответно в членове 6, 44 и 50 от настоящия регламент.

3. Когато управителят на инфраструктура не спазва разпоредбите на параграф 1 или 2, той представя обосновка в референтния документ за железопътната мрежа и информира компетентния регулаторен орган и ENIM.

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.
2. Внедрените цифрови инструменти и предоставените цифрови услуги:
 - а) подобряват ефективността и качеството, включително пълната оперативна съвместимост на услугите, които управителите на инфраструктура предоставят на заявителите;
 - б) подобряват прозрачността на управлението на железопътния капацитет и управлението на движението през всички техни етапи;
 - 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.
3. Когато цифровите инструменти или цифровите услуги, необходими за подпомагане на процесите на управление на капацитета или управление на движението, трябва да бъдат обхванати от технически спецификации за оперативна съвместимост или когато съществуващите спецификации, обхващащи изцяло или частично тези инструменти, както е предвидено в Директива (ЕС) 2016/797 и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, трябва да бъдат изменени, ENIM и управителите на инфраструктура допринасят за разработването и поддържането на такива спецификации в сътрудничество със съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ и чрез процеса, посочен в член 5 от Директива (ЕС) 2016/797.
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 се стремят към 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, железопътните предприятия, другите заявители и когато е приложимо, операторите на съоръжения за железопътни услуги 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, определени в актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива.

В случай на многомрежови железопътни услуги управителите на инфраструктура предоставят цифрови услуги и цифрова информация чрез единен интерфейс или общи системи, разработени и внедрени чрез координирането на ENIM в съответствие с параграф 3.

ГЛАВА VI

РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА КАПАЦИТЕТА И УПРАВЛЕНИЕТО НА ДВИЖЕНИЕТО

РАЗДЕЛ 1

Регулаторни органи

Член 63

Отговорности на регулаторните органи

1. 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, и проверява спазването на настоящия регламент по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация спрямо заявителите.
2. Железопътно предприятие, заявител, потенциален заявител, национален, регионален или местен орган, отговарящ за транспорта, имат право да обжалват пред регулаторния орган в съответствие с член 56 от Директива 2012/34/ЕС, ако смятат, че са били несправедливо третираны, дискриминирани или по някакъв друг начин ошетен от управителя на инфраструктура, когато последният е извършвал дейностите, посочени в глави II, III, IV и V от настоящия регламент (Управление на инфраструктурата; Управление на движението и управление на кризи; Преглед и управление на ефективността; Европейска мрежа за координиране).

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, посочена в 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.

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 повече от една държава членка, съответните регулаторни органи си сътрудничат в изготвянето на своите решения под координирането 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.
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.

РАЗДЕЛ 2

Задачи и отговорности на Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт

Член 65

Задачи и задължения

1. В допълнение към задачите си по Директива 2012/34/ЕС, ENRRB изпълнява също и задачите и отговорностите, определени в настоящия регламент.
2. ENRRB координира 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 международните железопътни услуги.
3. Въз основа на искания от заявители, управители на инфраструктура и други заинтересовани страни ENRRB предоставя становища или препоръки относно висящи или приети решения по жалби, подадени до регулаторните органи за железопътния транспорт.
4. Заинтересованите страни могат да подават жалби до ENRRB по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент или засягащи достъпа до или използването на железопътната инфраструктура в повече от една държава членка. Когато ENRRB получи такава жалба, тя я препраща незабавно на компетентния регулаторен орган или органи.
В такива случаи ENRRB незабавно информира съответните регулаторни органи за железопътния транспорт за намерението си да приеме становище или препоръка по всеки такъв въпрос.
5. ENRRB представя своето становище или препоръка на съответните регулаторни органи за железопътния транспорт в рамките на един месец от получаването на цялата съответна информация във връзка с жалбата. ENRRB може да удължи този срок за особено сложни въпроси.
6. ENRRB разработва общи принципи и практики за вземане на решенията, за които регулаторните органи са оправомощени съгласно настоящия регламент.

Член 66

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.

Член 67

Състав на Съвета на регулаторните органи

1. В състава на Съвета на регулаторните органи влизат по един член с право на глас от всяка държава членка, която има железопътна мрежа в експлоатация, и един член, назначен от Комисията.
2. Членовете с право на глас са ръководителят или заместник-ръководителят на регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС. Те имат по един заместник, който да представлява члена в нейно или негово отсъствие. 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 и техните заместници 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 членовете на Съвета и техните заместници, заедно с техните декларации за интереси.

Член 68

Роля и задачи на Съвета

1. Съветът изпълнява всички задачи на ENRRB, определени в настоящия регламент.
2. По-специално Съветът:
 - а) приема становища или препоръки по жалби или разследвания, представени му от неговия председател или от регулаторен орган или органи, в съответствие с правилата, установени в член 69;
 - б) изготвя и приема годишен доклад за дейността на ENRRB;
 - в) създава работни групи и назначава техните председатели.

Член 69

Организация на работата на Съвета

1. Съветът приема свой правилник за дейността след одобрение от Комисията.
2. Комисията председателства заседанията на комитета. Тя няма право на глас.
3. Секретариатът предоставя необходимите услуги за организиране на заседанията и работата на Съвета.
4. Съветът взема решения с обикновено мнозинство от членовете си, освен ако в правилника за дейността не е предвидено друго.
5. Всеки член има право на един глас. При отсъствие на член с право на глас неговият заместник може да упражни правото на глас.
6. В правилника за дейността може да се определят по-подробни правила за гласуване, по-специално процедурата за гласуване по спешни въпроси и в случаите на препоръки по решения на регулаторните органи за железопътния транспорт.

Член 70

Работни групи на ENRRB

1. По своя инициатива или по предложение на Комисията, и в съответствие с правилника за дейността на Съвета, последният може да реши с обикновено мнозинство да създаде работни групи, които да организират работата на ENRRB по конкретни теми, свързани с прилагането на настоящия регламент.
2. Съветът определя мандата на работната група и назначава председателите на работните групи, които по възможност представляват различни регулаторни органи за железопътния транспорт.
3. Работните групи са отворени за участие на експерти от регулаторните органи за железопътния транспорт, Комисията, оперативните заинтересовани страни и когато е уместно, от други публични или частни органи.
4. Секретариатът осигурява административна подкрепа на работните групи.
5. Съветът или председателите на работните групи могат да канят отделни експерти, признати за компетентни в съответната област, за участие в заседанията на работните групи, ако това е необходимо за всеки отделен случай.

ГЛАВА VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 71

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на условията, предвидени в настоящия член.
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, член 46, параграф 6, член 48, параграф 3 и член 53, параграф 5, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [1 януари 2026 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.

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. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 73

Доклад и преглед

До [31 декември 2030 г.] 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 услуги, по-специално международните услуги, услугите на дълги разстояния и услугите за превоз на товари;
- в) работата на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, на координатора на мрежата, на Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт и на органа за преглед на ефективността като цяло и във връзка с разработването, приемането и прилагането на общи критерии, методики и процедури;
- г) необходимостта от укрепване на механизмите за координиране чрез замяна на елементи от европейските рамки, посочени в членове 6 и 44, със задължителни правила;
- д) необходимостта от засилване на регулаторния надзор чрез създаване на регулаторен орган на Съюза в областта на железопътния транспорт.

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) точки 20, 22, 23, 27 и 28 се заличават;
 - г) член 7б се заличава;
 - 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 76, 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 след [8 декември 2029 г.].

Член 76

Отмяна

1. Регламент (ЕС) № 913/2010 се отменя, считано от [9 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 деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от [1 януари 2026 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 след [8 декември 2029 г.];
 - б) член 9, параграфи 1 и 2 се прилагат от [1 януари 2028 г.];
 - в) член 27, параграф 4 се прилага от [1 март 2026 г.];
 - г) членове 48 и 62 се прилагат от [13 декември 2026 г.];
 - д) член 74 се прилага от [9 декември 2029 г.].

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

Съставено в Страсбург на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

1.2. Съответни области на политиката

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

1.4.2. Конкретни цели

1.4.3. Очаквани резултати и въздействие

1.4.4. Показатели за ефективност

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координиране, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на настоящата точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол

2.2.2. Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им

2.2.3. Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

3.2.5. Финансови вноски от трети страни

3.3. Очаквано отражение върху приходите

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за регламент относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство

1.2. Съответни области на политиката

Транспорт, единно европейско железопътно пространство

1.3. Предложението/инициативата е във връзка с:

☒ **ново действие**

☐ **ново действие след пилотен проект/подготвително действие²⁴**

☐ **продължаването на съществуващо действие**

☐ **сливане или пренасочване на едно или няколко действия към друго/ново действие**

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общата цел на тази инициатива е да се подобри управлението на капацитета и движението по железопътната инфраструктура, за да се оптимизира използването на железопътната мрежа и качеството на капацитета и превозите, като по този начин се подобри ефективността на железопътните транспортни услуги и се осигури възможност за поемане на по-голям трафик.

1.4.2. Конкретни цели

Конкретните цели на тази инициатива са:

да се даде възможност за по-ефективни процедури за управление на капацитета в правната рамка;

да се засилят стимулите за подобряване на ефективността на железопътната инфраструктура и на железопътните транспортни услуги;

да се въведат по-ефективни механизми за координиране между заинтересованите страни, по-специално в трансграничен план; и

да се подкрепи внедряването на цифрови инструменти, позволяващи по-добро управление на капацитета и движението.

1.4.3. Очаквани резултати и въздействие

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

²⁴

Съгласно член 58, параграф 2, буква а) или б) от Финансовия регламент.

Чрез въвеждането на хармонизирана, пряко приложима рамка за управление на железопътната инфраструктура и железопътното движение предложението ще допринесе за постигането на общата цел за поемане на по-голям трафик по железопътната мрежа в полза на клиентите както в сегмента на пътническите, така и на товарните железопътни превози. Очаква се допълнителният капацитет, произтичащ от предложението, да увеличи железопътния трафик (изразен във влак-километри) с 4 %, което представлява близо 250 милиона влак-километри допълнителен капацитет. В парично изражение се очаква този допълнителен капацитет да генерира икономическа стойност от 2500 млн. евро за железопътните предприятия и техните клиенти, изразена като нетна настояща стойност по цени от 2021 г. за периода 2025—2050 г.

Предложението ще направи процеса на разпределяне на капацитета по-ефективен чрез въвеждане на мерки, с които ще се подобри стабилността на разпределените влакови маршрути, което ще доведе до икономии на разходи в размер на около 420 млн. евро за железопътните предприятия и на подобна стойност за управителите на инфраструктура, изразени като нетна настояща стойност по цени от 2021 г. за периода 2025—2050 г.

Освен това предложението ще подобри трансграничното координиране на временните ограничения на капацитета, което ще повиши надеждността на железопътния транспорт. Очаква се различните мерки в предложението да доведат и до подобряване на точността, чиято икономическа полза за железопътните предприятия се оценява на 658 млн. евро.

Очаква се също така предложението да доведе до икономии на административни разходи за националните обществени органи поради прилагането на хармонизирана правна рамка за управление на капацитета и движението на железопътния транспорт и премахването на коридорите за железопътен товарен превоз. Тези икономии се оценяват на 2,6 млн. евро, изразени като настояща стойност по цени от 2021 г. за периода 2025—2050 г.

1.4.4. Показатели за ефективност

Посочете показателите за проследяване на напредъка и на постиженията.

Комисията ще осъществява мониторинг на изпълнението и ефективността на настоящата инициатива чрез редица действия и набор от основни показатели, с които ще измерва напредъкът към постигането на оперативните цели. Тези показатели ще бъдат разработени въз основа на препоръките на органа за преглед на ефективността, който ще включва независими експерти с опит в областта на железопътния транспорт, представляващи различни групи заинтересовани страни. Данните ще се предоставят от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM), и по-специално от подкрепящата оперативна структура — координатора на мрежата. Очаква се качеството на данните да се повиши след прилагането на единни определения и методи за събиране и представяне на данните, които координаторът на железопътната мрежа следва да разработи в сътрудничество с Комисията. Данните и анализът на развитието и прилагането на конкуренцията се очаква да бъдат предоставени от Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB). Очаква се подобряване на качеството на информацията благодарение на сътрудничеството между регулаторните органи.

Показателите за ефективност обикновено могат да включват количествени показатели, като например обем на заявления и разпределения капацитет, брой промени — включително отмяна — на разпределените влакови маршрути, брой събития, при които железопътният инфраструктурен капацитет е временно неразполагаем, време за престой и точност, както и финансови показатели (административни разходи, разходи за приспособяване и разходи за изпълнение, произтичащи от прилагането на мерките на инициативата).

Инициативата ще осигури правна рамка за разработването на по-подробни правила, процедури и образци, които ще бъдат установени в незаконодателни актове. Поради това периодът на изпълнение следва да отразява влизането в сила на тези актове. Пет години след изтичането на срока за изпълнение на всички съответни законодателни актове (включително приемането и влизането в сила на всички актове за изпълнение и делегирани актове) службите на Комисията следва да извършат оценка, за да проверят до каква степен са постигнати целите на инициативата.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

Понастоящем се планира предложеният регламент да влезе в сила през 2025 г.

Финансирането на трите координационни дейности, които инициативата включва (вж. каре 1.5.5), вече е осигурено за периода 2025—2027 г. под формата на безвъзмездни средства за техническа помощ по Механизма за свързване на Европа (МСЕ). Целта е финансирането на тези дейности да продължи да се осигурява чрез МСЕ от 2028 г. нататък.

1.5.2. Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координиране, правна сигурност, по-добра ефективност или взаимно допълване). За целите на настоящата точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.

Необходими са действия на равнището на ЕС за въвеждане на нови процеси, инструменти и стимули за управление на железопътните капацитет и движение. Освен това са необходими действия на равнището на ЕС за преодоляване на настоящите недостатъци на трансграничното координиране за управление на капацитета и движението.

Необходими са също така действия на равнището на ЕС за решаване на трансгранични проблеми, свързани с използването на експлоатационни схеми.

И накрая, необходими са действия на равнището на ЕС за преодоляване на липсата на хармонизация и оперативна съвместимост на цифровите инструменти, която продължава да бъде основна слабост на управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и е малко вероятно да бъде решена чрез секторни или национални инициативи с оглед на недостатъчните възможности за прилагане.

Тази инициатива е необходима също така, за да се преодолеят пречките в действащото законодателство на ЕС, които възпрепятстват пълното прилагане

на ръководените от сектора инициативи относно разпределянето на капацитета, като например проекта „Преработване на разписанието с цел интелигентно управление на капацитета“ (TTR), разработен от железопътния сектор на ЕС.

Приемането на правна рамка на равнището на ЕС ще премахне различията в националните правила и практики, които пречат капацитетът на железопътната мрежа да се използва максимално, намаляват ефективността на управлението на железопътното движение и в крайна сметка водят до слаба ефективност на трансграничния железопътен транспорт. Действията на равнището на ЕС ще дадат възможност също така да се въведат ефективни и ефикасни инструменти за координиране на стратегическото планиране на инфраструктурния капацитет, да се преодолеят потенциалните пропуски в мандата на регулаторните органи по отношение на трансграничния железопътен трафик и да се въведат хармонизирани правила, стимулиращи намаляването на броя на анулираните и изменените заявки за капацитет.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

През 2018 г. Комисията изготви доклад за прилагането на Регламента относно КЖТП, последван през 2021 г. от оценка.

Заклученията от оценката са, че структурите на коридорите се използват ограничено и като цяло целите на регламента не са постигнати. Наличната информация от оценката показва, че точността на товарните влакове е относително незадоволителна при заминаване и се влошава допълнително по време на движението на влака, като точността в местоназначението е още по-незадоволителна. Това прави железопътните услуги по-малко привлекателни в сравнение с другите видове товарен транспорт.

От друга страна, чрез значителното подобрене на точността на железопътния товарен транспорт по време на пандемията COVID-19 — когато след срива на пътническия транспорт за товарните превози остана достъпен по-голям капацитет — беше потвърдено, че съществува голям неизползван потенциал за трансграничен железопътен товарен транспорт.

В положителен аспект оценката установи, че Регламентът относно КЖТП е допринесъл да се постигне целта за подобряване на сътрудничеството, а също така — макар и в по-малка степен — и целта за повишаване на конкурентоспособността на железопътните превози в мултимодалната транспортна система. Благодарение на коридорите за железопътен товарен превоз беше проправен пътът за инициативи, целящи премахване на техническите и оперативните пречки, модернизиране на разписанието и прогнозиране на времето за пристигане на влаковете.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални полезни взаимодействия с други подходящи инструменти

Инициативата за използване на железопътния инфраструктурен капацитет има за цел да се използва финансиране от програмата „Механизъм за свързване на Европа“ (втори раздел на многогодишната финансова рамка), за да се съфинансират три допълнителни координационни дейности, както са описани в точка 1.5.5 по-долу. Финансирането на тези дейности ще допринесе за оперативните разходи, свързани с експертния персонал, който разработва процесите, подпомага трансграничното координиране и наблюдава ефективността.

За първата определена дейност (вж. точка 1.5.5. по-долу) съфинансирането от ЕС ще се състои основно в продължаване на схемите за техническа помощ, които понастоящем подпомагат коридорите за железопътен товарен превоз и RailNetEurope, но в рамките на преразгледаното управление, предвидено в предложението.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Инициативата за използване на железопътния инфраструктурен капацитет има за цел да осигури съфинансиране от ЕС за следните допълнителни координационни дейности:

1) Подкрепа за координирането на управителите на инфраструктура:

Тя ще се изразява в продължаване на схемите за техническа помощ, с които понастоящем се подкрепят коридорите за железопътен товарен превоз (КЖТП) и RailNetEurope (RNE), но в рамките на преразгледаното управление, предвидено в предложението, съгласно което на равнището на ЕС ще бъде назначен „координатор на мрежата“ като част от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM), който ще замени сегашните 11 органа за коридорите. Задължението за финансиране на дейността на ENIM, включително на мрежовия координатор, ще бъде на националните управители на инфраструктура. Управителите на инфраструктура ще получават съфинансиране от ЕС.

2) Подкрепа за координирането на регулаторните органи за железопътния транспорт:

Предложението ще изисква от националните регулаторни органи за железопътния транспорт да създадат секретариат в подкрепа на сътрудничеството на равнището на ЕС въз основа на съществуващата Европейска мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт, която не е децентрализирана агенция или друг орган, създаден съгласно договорите на Съюза по смисъла на член 70 от Финансовия регламент. Този секретариат ще получава финансиране от националните регулаторни органи, както и съфинансиране от ЕС.

3) Орган за преглед на ефективността:

Предложението предвижда също така да се създаде независима група от железопътни експерти, наречена „Орган за преглед на ефективността“, която не е децентрализирана агенция или друг орган, създаден съгласно договорите на Съюза по смисъла на член 70 от Финансовия регламент. Органът ще прави преглед на ефективността на железопътната инфраструктура и транспортните услуги и ще предоставя консултации на железопътния сектор и на Европейската комисия относно възможните подобрения на ефективността. Средствата от ЕС следва да покриват разходите, направени от членовете на групата за участието им в органа (на непълно работно време), пътните им разходи и др.

За всяка от тези дейности съфинансирането от ЕС ще бъде под формата на техническа помощ по МСЕ за периода 2025—2027 г. Безвъзмездните средства по МСЕ ще бъдат предоставени на бенефициера без покана за представяне на предложения (пряко предоставяне), тъй като не съществуват конкурентни

алтернативни органи на предварително определените получатели, посочени в точките по-горе.

Изпълнението на тези дейности не изисква увеличаване на човешките ресурси на Европейската комисия.

1.6. Продължителност и финансово отражение на предложението/инициативата

☐ **ограничен срок на действие**

- ☐ в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ
- ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за поети задължения и от ГГГГ до ГГГГ за бюджетните кредити за плащания.

☒ **неограничен срок на действие**

- Изпълнение с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ,
- последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджета²⁵

☒ **Пряко управление** от Комисията

- ☒ от нейните служби, включително от нейния персонал в делегациите на Съюза;
- ☒ от изпълнителните агенции.

☐ **Споделено управление** с държавите членки

☐ **Непряко управление** чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

- ☐ трети държави или на органите, определени от тях;
- ☐ международни организации и техните агенции (да се уточни);
- ☐ ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;
- ☐ органите, посочени в членове 70 и 71 от Финансовия регламент;
- ☐ публичноправни органи;
- ☐ частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и които предоставят подходящи финансови гаранции;
- ☐ органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.
- *Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.*

Забележки

/

²⁵

Подробности във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Задачите, изпълнявани пряко от ГД „Мобилност и транспорт“, ще следват годишния цикъл на планиране и наблюдение, както той се прилага в Комисията и изпълнителните агенции, включително докладването на резултатите чрез годишния отчет за дейността на ГД „Мобилност и транспорт“.

По-специално, що се отнася до координатора на мрежата (дейност 2) в каре 1.5.5. по-горе), предложеният регламент изисква работната програма и бюджетът на координатора на мрежата да се одобряват от Съвета на управителите на инфраструктура.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. *Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол*

Отдел за единно европейско железопътно пространство в рамките на ГД „Мобилност и транспорт“ ще следи за прилагането на предложения регламент.

Разходите ще се извършват под пряко управление при пълно прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и на разпоредбите на Финансовия регламент.

Финансирането ще бъде осигурено чрез споразумения за безвъзмездни средства, отпуснати на предварително определени бенефициери (пряко предоставяне), както е обяснено в каре 1.5.5. по-горе.

Средствата по МСЕ ще покриват само част от разходите за дейности 1) и 2), описани в каре 1.5.5. по-горе (съфинансиране), тъй като предложеният регламент изисква от заинтересованите страни да осигурят значителна част от финансирането, необходимо за покриване на разходите за тези дейности.

Стратегията за контрол на обществените поръчки и безвъзмездните средства в ГД „Мобилност и транспорт“ включва специфични предварителни правни, оперативни и финансови проверки на процедурите, както и на подписването на договори и споразумения. Освен това разходите, направени за закупуване на стоки и услуги, подлежат на предварителен, а когато е необходимо — и на последващ финансов контрол.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им*

Предварително определените получатели на безвъзмездни средства за техническа помощ по МСЕ (вж. точка 1.5.5 по-горе) се смятат за бенефициери с нисък риск. Потенциалните рискове следователно ще бъдат обхванати от съществуващите механизми на Финансовия регламент и ще бъдат смекчени от набора от мерки за вътрешен контрол на ГД „Мобилност и транспорт“ (систематичен предварителен правен и финансов контрол, последващи одити на разходите, както е определено в годишните работни планове за одит).

Ще бъдат въведени и подходящи контролни механизми за намаляване на потенциалния риск от конфликт на интереси, по-специално по отношение на спазването от страна на бенефициерите на наложените им задължения и на правилата, определящи функционирането на органа за преглед на ефективността.

- 2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Предвид ограничения обхват и размера на финансирането от ЕС, което ще бъде отпуснато, и тъй като бенефициерите на средства от ЕС се смятат за нискорискови, се очаква тази инициатива да не доведе до разходи за контрол, които да надхвърлят съществуващите разходи за контрол на ГД „Мобилност и транспорт“. Очаква се рискът от грешки при плащане и при приключване да остане под 2 %.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Ще се прилагат редовните мерки на Комисията за превенция и защита, по-специално:

— плащанията за всички услуги се проверяват от персонала на Комисията, преди да бъдат извършени, като се вземат предвид договорните задължения, икономическите принципи и добрите финансови и управленски практики. Разпоредби за борба с измамите (наблюдение, изисквания за докладване и т.н.) ще бъдат включени във всички споразумения и договори за предоставяне на безвъзмездни средства, сключени между Комисията и получателите на плащания;

— за борбата с измамите, корупцията и други незаконосъобразни действия се прилагат без ограничения разпоредбите на Регламент (ЕС, Евратом) № 883/2013 относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF).

ГД „Мобилност и транспорт“ прие преработена стратегия за борба с измамите (СБИ) през 2020 г. Стратегията за борба с измамите на ГД „Мобилност и транспорт“ се основава на стратегията на Комисията за борба с измамите и на специфична оценка на риска, извършена вътрешно с цел определяне на областите, които са най-уязвими по отношение на измами, на вече въведените проверки и на действията, необходими за подобряване на капацитета на ГД „Мобилност и транспорт“ за предотвратяване, разкриване и коригиране на измами.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Финансови вноски			
	Номер	Многогод./едногод. ²⁶	от държави от ЕАСТ ²⁷	от държави кандидатки и потенциални кандидати ²⁸	от други трети държави	други целеви приходи
1	02 03 01 00 — МСЕ Транспорт	Многого д.	НЕ	ДА	НЕ	НЕ

²⁶ Многогод. = многогодишни бюджетни кредити/Едногод. = едногодишни бюджетни кредити.

²⁷ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

²⁸ Държави кандидатки и ако е приложимо, потенциални кандидати от Западните Балкани.

3.2. Очаквано финансово отражение на предложението върху бюджетните кредити

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☒ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	01	Единен пазар, иновации и цифрова сфера
--	----	--

ГД: „Мобилност и транспорт“ (MOVE)			Година 2025 ²⁹	Година 2026	Година 2027	Година 2028 ⁺³⁰	ОБЩО (2025—2027 г.)
Бюджетни кредити за оперативни разходи							
Бюджетен ред ³¹ : 02 03 01 00 (MCE Транспорт)	Поети задължения	1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Плащания	2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
ОБЩО бюджетни кредити за ГД „Мобилност и транспорт“	Поети задължения	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Плащания	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Годината 2025 е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. За периода 2025—2027 г. разходите ще бъдат покрити със средства по Механизма за свързване на Европа за техническа помощ в областта на транспорта.

³⁰ Сумите, посочени за периода след 2028 г., са чисто ориентировъчни и ще зависят от обсъжданията на следващата многогодишна финансова рамка и окончателното споразумение.

³¹ Съгласно официалната бюджетна номенклатура.

ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Плащания	5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Плащания	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

Тази част следва да бъде попълнена, като се използва таблицата за бюджетни данни от административно естество, която най-напред се въвежда в [приложението към законодателната финансова обосновка](#) (приложение 5 към Решението на Комисията относно вътрешните правила за изпълнението на раздела за Комисията от общия бюджет на Европейския съюз), което се качва в DECIDE за провеждането на вътрешни консултации между службите.

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Година N+X	ОБЩО			
ГД: <.....>									
• Човешки ресурси									
• Други административни разходи									
ОБЩО ГД <....>									
	Бюджетни кредити								

ОБЩО бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания) Общо								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година 2025 ³²	Година 2026	Година 2027	Година 2028+ ³³	ОБЩО (2025—2027 г.)

³² Годината 2025 е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

³³ Сумите, посочени за периода след 2028 г., са чисто ориентировъчни и ще зависят от обсъжданията на следващата многогодишна финансова рамка и окончателното споразумение.

ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Плащания	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

3.2.2. Очакван резултат, финансиран с бюджетни кредити за оперативни разходи

Бюджетни кредити за поети задължения, в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година 2025		Година 2026		Година 2027		Година 2028+			Общо за периода 2025—2027 г.	
↓			РЕЗУЛТАТИ										
	Вид	Ср. разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи		Общо бр.	Общо разходи
Подкрепа за координирането на управителите на инфраструктура ³⁴													
Резултат	Брой „координирани“ преминавания на границата	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Междинен сбор за дейност № 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Подкрепа за координирането на регулаторните органи за железопътния транспорт													
Резултат	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага	Не се прилага		Не се прилага	Не се прилага
Междинен сбор за дейност № 2			Не	Не се	Не	Не се	Не	Не се	Не	Не се		Не се	Не се

³⁴ Съгласно описанието в точка 1.5.5. „Оценка на различните налични варианти за финансиране...“

³⁵ Годишни разходи, направени от ENIM/координатора на мрежата за осигуряване на съгласуваност между УИ на граничните пунктове (разходи за персонал).

			се при лага	прила га	се при лага	прила га	се при лага	прила га	се при лага	прила га		прилага	прилага
Орган за преглед на ефективността													
Резулта т	Брой членове	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Междинен сбор за дейност № 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
ОБЩО³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Годишни разходи за покриване на разходите, направени от членовете на органа за преглед на ефективността (дневни).

³⁷ Забележете, че общите сборове тук показват сумата на разходите само за резултатите, посочени в таблицата, и не са равни на общите разходи за дейности 1—3, покрити от финансирането на ЕС.

3.2.3. Обобщение на очакваното отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N ³⁸	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	------

ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи								
Междинен сбор за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

Извън ФУНКЦИЯ 7³⁹ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Бюджетните кредити, необходими за човешки ресурси и други разходи с административен характер, ще бъдат покрити от бюджетни кредити на ГД, които вече са определени за управлението на действието и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при необходимост заедно с допълнително отпуснати ресурси, които могат да

³⁸ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата. Моля, заменете буквата „N“ с очакваната първа година от осъществяването (например: 2021 г.). Същото се отнася за следващите години.

³⁹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове ВА), непреки научни изследвания, преки научни изследвания.

бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.1. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година N	Година N+1	Година N + 2	Година N + 3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)
Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)					
20 01 02 01 (Централа и представителства на Комисията)					
20 01 02 03 (Делегации)					
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)					
01 01 01 11 (Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ)⁴⁰					
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от „общия финансов пакет“)					
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	— в централата				
	— в делегациите				
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)					
01 01 01 12 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)					
Други бюджетни редове (да се посочат)					
ОБЩО					

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

⁴⁰ ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

⁴¹ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

Предложението/инициативата:

- ☒ може да се финансира изцяло чрез преразпределяне на средства в рамките на съответната функция от многогодишната финансова рамка (МФР).

За дейностите, посочени в каре 1.5.5, ще се използват съществуващите средства за техническа помощ по МСЕ (бюджетен ред 02 03 01 00), които понастоящем са планирани за отпускане на управителите на инфраструктура в периода 2025—2027 г. при текущото изменение на многогодишната работна програма на МСЕ.

- ☐ налага да се използват неразпределеният марж под съответната функция от МФР и/или специалните инструменти, предвидени в Регламента за МФР.
- ☐ налага преразглеждане на МФР.

3.2.5. Финансови вноски от трети страни

Предложението/инициативата:

- ☐ не предвижда съфинансиране от трети страни
- ☒ предвижда следното съфинансиране от трети страни, като оценките са дадени по-долу⁴²:

Бюджетни кредити в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година 2025⁴³	Година 2026	Година 2027	Година 2028+	ОБЩО (2025—2050)
Управители на инфраструктура ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Национални регулаторни органи ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Изчисленията на третата страна бяха направени като разлика между сумата на прогнозните разходи, свързани с мерките от предложението, понесени от съответния бенефициер (вж. каре 1.5.5. по-горе), и дела на съфинансирането от ЕС, предоставен на посочения бенефициер. Прогнозните разходи са пряко изведени от изчисленията, направени за оценката на въздействието на предложението.

⁴³ Годишната 2025 е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.

⁴⁴ Финансиране на координатора на мрежата, вж. точка 1 в каре 1.5.5. по-горе.

⁴⁵ За покриване на разходите за създаване на секретариат на ENRRB, вж. точка 2 в каре 1.5.5. по-горе.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху другите приходи
 - моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове ☐

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁴⁶						
		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Статия								

За целевите приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

/

Други забележки (например метод/формула за изчисляване на отражението върху приходите или друга информация).

⁴⁶ Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.