



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 7 април 2026 г.  
(OR. en)

16833/25

---

---

Междуинституционално досие:  
2023/0271(COD)

---

---

TRANS 650  
CODEC 2139

### **ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ**

---

Относно:                   Позиция на Съвета на първо четене с оглед приемането на 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

---

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2026/...**  
**НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от ...

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

**(Текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ С, С/2024/891, 6.2.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

<sup>2</sup> ОВ С, С/2024/1982, 18.3.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от 12 март 2024 г. (ОВ С, С/2025/1020, 27.2.2025 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) и позиция на Съвета на първо четене от ... (все още непубликувана в Официален вестник). Позиция на Европейския парламент от ... (все още непубликувана в Официален вестник).

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г., озаглавено „Европейски зелен пакт“, се поставя цел за постигане на климатична неутралност, която да бъде постигната от Съюза до 2050 г., както и ясна цел за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 50% и дори до 55% до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г. И двете цели са залегнали в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета<sup>4</sup>. В Европейския зелен пакт се призовава за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта с 90%, като същевременно се работи за постигане на амбицията за нулево замърсяване, а именно намаляване до 2030 г. 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%. Транспортът представлява около 25% от общите емисии на парникови газове в Съюза, като през последните години те са се увеличили. Европейският зелен пакт дава приоритет на преминаването към железопътен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища на значителна част от тези 75 % от вътрешните товари, които днес се превозват по шосе. Тъй като железопътният транспорт е до голяма степен електрифициран и енергийно ефективен вид транспорт, по-широкото използване на железопътните услуги следва да допринесе за намаляване на емисиите и потреблението на енергия в транспорта.

---

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) В съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“, се определят основните етапи, които да очертаят пътя на европейската транспортна система за постигане на целите на една устойчива, интелигентна и издръжлива 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 въглеродно неутрални до 2030 г. в рамките на Съюза. За постигането на тези цели железопътният транспорт следва да стане по-привлекателен от гледна точка на финансовата и физическата достъпност и надеждността. Железопътните транспортни услуги следва също така да бъдат по-добре адаптирани към нуждите на пътниците и товароизпращачите.
- (3) Основната цел на настоящия регламент е да се увеличи използването на железопътната инфраструктура чрез по-ефективно оползотворяване на тази инфраструктура посредством по-добри процеси на планиране и разпределяне и чрез подобрена трансгранична координация, като по този начин се допринесе за увеличаване на железопътните услуги в съответствие с целите на Съюза за декарбонизация. Въпреки това ще бъдат необходими допълнителни мерки извън обхвата на настоящия регламент на всички равнища за допълнително увеличаване на железопътния инфраструктурен капацитет, за да се отговори на нарасналото търсене на железопътен капацитет както от страна на пътническите услуги, така и от услугите за превоз на товари, и да се повиши цялостната конкурентоспособност на железопътния транспорт.

- (4) В Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup> се определят правилата, приложими за управлението и експлоатацията на железопътната инфраструктура, както и принципите и процедурите, приложими за разпределянето на капацитет за вътрешни и международни железопътни услуги.
- (5) В Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup> се предвижда създаването на коридори за железопътен товарен превоз и на обслужване на едно гише за улесняване на подаването на заявки за инфраструктурен капацитет за международни железопътни услуги за превоз на товари.
- (6) Управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и управлението на железопътния трафик са от решаващо значение за доброто функциониране на железопътния сектор. Експлоатацията на железопътните транспортни услуги, по-специално на трансграничните железопътни услуги, трябва да бъде внимателно планирана и координирана, за да може влакове с много различни характеристики, като скорост и спиращен път, да ползват безопасно едни и същи железопътни линии. Оптималното и хармонизирано управление на железопътния инфраструктурен капацитет създава повече възможности и повишава надеждността на железопътните услуги. С настоящия регламент следва да се осигури достатъчна гъвкавост на управителите на инфраструктура за ефективно управление на железопътния инфраструктурен капацитет, като същевременно се гарантира, че всички заявители се третират по справедлив, прозрачен и недискриминационен начин при достъпа им до железопътната мрежа, с което се осигурява лоялна конкуренция.

---

<sup>5</sup> Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>6</sup> Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) В Директива 2012/34/ЕС се признава правото на държавите членки да не прилагат правилата за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет за определени части от железопътната мрежа или за определени железопътни услуги, когато такова изключване от обхвата на правото на Съюза не би засегнало функционирането на единното европейско железопътно пространство. В строго ограничени и надлежно обосновани случаи тези изключения следва да продължат да се прилагат, а държавите членки следва да запазят правото си да искат такива в бъдеще също и във връзка с настоящия регламент.
- (8) Експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша се урежда по-специално от Договора между Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия и Френската република относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша (Договорът от Кентърбъри), подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. и Споразумението за концесия между министъра на транспорта Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited и France-Manche S.A., подписано на 14 март 1986 г. и изменяно няколко пъти оттогава (Споразумението за концесия). В съответствие с Договора от Кентърбъри и Споразумението за концесия концесионерите трябва да управляват железопътната инфраструктура и да извършват совалков превоз на пътни превозни средства. Директива 2012/34/ЕС, с изключение на някои разпоредби, не се прилага за предприятия, чиято дейност се ограничава изключително до предоставянето на услуги за совалков превоз на пътни превозни средства през фиксираната транспортна връзка през Ламанша или до транспортни операции под формата на совалков превоз на пътни превозни средства през въпросната фиксирана връзка. Също така не е целесъобразно настоящият регламент да се прилага по отношение на управлението на железопътния инфраструктурен капацитет за извършването на такива услуги. Освен ако не е предвидено друго, настоящият регламент следва да се прилага за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет за извършването на други услуги, като например пътнически и товарни влакове.

- (9) При прилагането на настоящия регламент по отношение на част от железопътната мрежа на Съюза, която е географски изолирана чрез море от останалата част от железопътната мрежа на Съюза, за която няма конкретна необходимост от координиране с други държави членки или с управители на инфраструктура, управляващи железопътна инфраструктура, разположена в други държави членки, и когато капацитетът е постоянно наличен, без да се очаква да възникне съответна промяна в краткосрочен или средносрочен план, държавите членки и управителите на инфраструктура следва да могат да възприемат прагматичен и пропорционален подход, за да се избегнат непропорционални разходи и административна тежест, като същевременно се спазват задълженията, предвидени в настоящия регламент.
- (10) Настоящият регламент не следва да възпрепятства държавите членки да приемат мерки, необходими за защитата на основни интереси в областта на сигурността или отбраната или да приемат мерки, необходими за осигуряването на достатъчен достъп на военните до железопътната инфраструктура.

- (11) Транспортната инфраструктура е гръбнакът на икономиката и на обществото като цяло. Някои железопътни инфраструктури са от решаващо значение за гарантиране на доброто функциониране на жизненоважни обществени функции и имат стратегическо значение за националната сигурност. В някои случаи предоставянето на права на капацитет на заявител би могло да застраши обществената сигурност или обществения ред в Съюза, включително на равнището на държавите членки, например когато железопътно предприятие възнамерява да превози по железопътната инфраструктура на държава членка опасни стоки или оръжия, които са влезли незаконно в Съюза. С цел да гарантират гладкия, безопасен и сигурен железопътен трафик и да защитят своята железопътна инфраструктура, държавите членки следва да имат право да изискват от управителите на инфраструктура да отказват предоставянето на права на капацитет или да отнемат права на капацитет на заявител, когато достъпът до тяхната железопътна инфраструктура представлява риск за обществения ред или обществената сигурност, включително за националната сигурност и отбрана. Всяко такова решение следва да бъде надлежно обосновано, както и строго необходимо и пропорционално на преследваната цел, като се взема предвид и неговото отражение върху конкуренцията и непрекъснатостта на веригите на доставки, по-специално за доставката на суровини от критично значение, и когато исканото право на капацитет представлява право на многомрежов капацитет. Когато оценява риска за обществената сигурност или обществения ред, съответната държава членка следва да може да вземе предвид, наред с други фактори, факта, че спрямо заявителя се прилагат ограничителни мерки, приети от Съюза, както и причините за приемането на тези мерки, а именно че заявителят е притежаван или е ефективно контролиран, или действа от името на лице или образувание, спрямо което се прилагат ограничителни мерки, приети от Съюза, или че заявителят или това лице или образувание участва в незаконни дейности или в дейности, улесняващи развитието на военните способности на трета държава, които представляват заплаха за националната сигурност на държавата членка. Държавата членка следва да преразглежда редовно такова решение, по-специално чрез оценка дали то продължава да бъде обосновано и пропорционално. Държавата членка следва да информира Комисията, регулаторния орган и по отношение на правата на многомрежов капацитет – другите засегнати държави членки за приетото решение и причините за него и следва да се координира с тези други държави членки, в случай че те изразят опасения във връзка с приетото решение. Когато опасенията, изразени от държава членка, не бъдат разрешени чрез координация, въпросната държава членка следва да може да поиска препоръка от Комисията относно решението, прието от друга държава членка.

- (12) Държавите членки следва да имат правото да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки, за да гарантират, че планирането и използването на железопътния инфраструктурен капацитет са в съответствие с техните общи цели и насоки на политиката. По-специално държавите членки следва да могат да изискват от управителите на инфраструктура да прилагат специфични разписания, като например интегрирани разписания за интервални услуги, да запазват минимални обеми капацитет за някои видове трафик и да отразяват националните обстоятелства и приоритети на политиката в параметрите на методиката за разпределяне на капацитета и разрешаването на конфликти. Когато правят това, държавите членки следва да зачитат оперативните отговорности на управителите на инфраструктура и да гарантират, че те разполагат с достатъчен оперативен марж, за да изпълняват всички свои задачи и отговорности.
- (13) Тъй като от управителите на инфраструктура може да се изисква да прилагат специфично разписание, многомерната влакова услуга може да бъде предмет на различни разписания. С оглед на този, но също така и на други фактори, държавите членки, отговарящи за управителите на инфраструктура, които разпределят права на капацитет за многомерна влакова услуга, предмет на различни разписания, следва да се координират, за да се гарантира съгласуваност между техните стратегически насоки и националните изисквания. Освен това, тъй като в държавите членки се използват различни практики за планиране на разписанията, тези практики изискват засилена трансгранична координация и между управителите на инфраструктура, по-специално когато от управителите на инфраструктура се изисква да планират предварително капацитета, като използват разписания за интервални услуги.

- (14) Правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет следва да отчитат и задоволяват нуждите на всички сегменти на железопътния пазар по недискриминационен начин. В тях следва по-специално да се отчита необходимостта от дългосрочна стабилност на наличния капацитет за пътнически услуги, включително за услуги, предоставяни съгласно задълженията за извършване на обществена услуга, и 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 фази: стратегическо планиране на капацитета; изготвяне на график на железопътните услуги и разпределяне на капацитета; и адаптиране и промяна на графика на капацитета. Въвеждането на по-добре определени и структурирани фази, 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, включително нощните влакове.
- (15) 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 допълнително 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<sup>7</sup>, по-специално Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), се очаква да доведат до увеличаване на наличния капацитет в средносрочен и дългосрочен план. Въпреки това е малко вероятно управителите на инфраструктура да са в състояние да удовлетворят всички заявки за капацитет за използването на много натоварена или претоварена железопътна инфраструктура и следва да разчитат на добро планиране, за да предвидят нуждите, да предоставят ранни индикации на заявителите и да улеснят разпределянето на капацитета.

---

<sup>7</sup> Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст) (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) За да може железопътният инфраструктурен капацитетът да се използва оптимално, по време на процеса на планиране и разпределяне следва да се вземат предвид социално-икономически, оперативни и екологични критерии, по-специално когато алтернативните възможности за разпределяне на капацитета се оценяват въз основа на елемент от железопътната инфраструктура, който е много натоварен или претоварен, и за целите на разрешаването на спорове. Специално за заявителите, които искат капацитет в различни държави членки, би било полезно управителите на инфраструктура да използват общ метод и прозрачен набор от критерии, които да разясняват как тези критерии са били взети предвид и как са повлияли на взетите решения.
- (17) Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM) следва да предостави насоки за това как да се установи обща обективна, прозрачна и недискриминационна методика, която да се основава на социално-икономически, оперативни и екологични критерии за разделяне и разпределяне на капацитета. Тъй като това е нова методика за вземане на решения относно разпределянето на капацитета или разрешаването на конфликти и ще бъде важно стойностите на параметрите да бъдат фиксирани на правилното ниво, прилагането на оперативните, социално-икономическите и екологичните критерии следва да бъде изпитано и калибрирано от ENIM, преди да бъде приложено.
- (18) Управителите на инфраструктура следва, когато е уместно, да коригират стойностите на стандартните параметри, за да се вземат предвид местните или националните обстоятелства въз основа на приети подходи и емпирични доказателства.

- (19) Стратегическото планиране на капацитета от управителите на инфраструктура следва да подобри използването на железопътната инфраструктура чрез предвиждане на търсенето на железопътни услуги, включително чрез анализиране на очакваното развитие на пазара на транспортни услуги, и отчитане на планираното развитие, обновяване и поддръжка на железопътната инфраструктура. 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 на капацитета предоставя постепенно нарастващи нива от детайли за наличния капацитет, като се взема предвид обратната информация от оперативните заинтересовани страни, и че то е основата за разпределянето на капацитета.
- (20) За да се гарантира, че има наличен 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 на претоварена или много натоварена железопътна инфраструктура 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.

- (21) При разпределянето на капацитета управителите на инфраструктура следва да се придържат към стратегическото си планиране за предоставяне на капацитет, като същевременно гарантират, че капацитетът се разпределя в съответствие с пазарното търсене, както и по справедлив и недискриминационен начин. За тази цел някои заявки за капацитет, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, могат да бъдат отхвърлени или да им бъде даден по-нисък приоритет на етапа на разпределяне. Планът за предоставяне на капацитет следва да се актуализира непрекъснато, за да отразява наличния капацитет.
- (22) Предприятията от различни сегменти на железопътния пазар имат различна способност за предвиждане на нуждите си от железопътен инфраструктурен капацитет. По-специално някои доставчици на услуги за превоз на товари може да не са в състояние да определят навреме своите нужди от капацитет, за да бъдат включени в работното разписание, което е в годишния план за движение на влаковете и подвижния състав, и тези нужди могат да не бъдат вместени 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 влаково пътуване и да могат да осъществяват пътувания многократно за период от време, който може да не съвпада с продължителността на периода на работното разписание. За тази цел следва да бъде възможно да се резервира капацитет за влакови маршрути, който след това да може да се разпределен в кратък срок.

- (23) 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 по-рано железопътния инфраструктурен капацитет за постоянни, многогодишни железопътни услуги чрез рамкови споразумения. И накрая, заявителите следва да могат да заявяват капацитет малко преди момента на експлоатация за отделни влакове чрез *ad hoc* заявки за капацитет или за повтарящи се влакови услуги чрез заявки в рамките на непрекъснатото планиране. Тъй като поради характеристиките на услугите за железопътен превоз на товари непрекъснатото планиране е особено подходящо за тях, разпределянето на капацитета чрез процес на непрекъснато планиране следва да се прилага поне по отношение на услугите за железопътен превоз на товари.

- (24) Значителна част от железопътния товарен транспорт е на дълги разстояния и изисква трансгранично координиране между управителите на инфраструктура. Целта на политиката за увеличаване на железопътния трафик зависи и от нарастването на трансграничните пътнически услуги. С цел улесняване и насърчаване на увеличаването на трансграничния трафик 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, като същевременно се разчита на опита и ноу-хау на сектора за тяхното определяне. Съответно ролята на ENIM следва да бъде засилена, като ѝ се възложи разработването на насоки за осигуряване на единното прилагане на залегналите в настоящия регламент процедури и методики за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и активното координиране на трансграничния капацитет и трафик. По-специално ENIM следва да разработи европейски рамки за управление на капацитета, за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, както и за преглед на ефективността. При разработването на тези европейски рамки следва да се проведат консултации с железопътните предприятия, със заявителите и с други оперативни заинтересовани страни.

- (25) Европейската рамка за управление на капацитета, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи и Европейската рамка за преглед на ефективността, които са разработени от ENIM, следва да предоставят насоки за определяне на общи инструменти, методики и процедурни договорености, които дават възможност за единно прилагане на настоящия регламент от управителите на инфраструктура в цялото единно европейско железопътно пространство по отношение на управлението на железопътния инфраструктурен капацитет, координирането на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и кризисни ситуации, както и прегледа на ефективността. Въпреки че тези рамки и съдържащите се в тях елементи следва да бъдат необвързващи и управителите на инфраструктура следва да продължат да носят отговорност за своите оперативни решения, от управителите на инфраструктура все пак се очаква да следват рамките, освен ако специфични обстоятелства не оправдават отклонение от тях. В такива случаи управителите на инфраструктура следва да действат в съответствие с принципа „изпълни или обясни“ и следва да обосноват причината за всяко отклонение от тези рамки. Този подход дава възможност за баланс между нуждите от координиране и прилагане на еднакви подходи в единното европейско железопътно пространство и необходимостта от адаптиране на процедурите и методиките към специфичните обстоятелства в дадени географски райони. Ако ENIM не постигне споразумение относно общите инструменти, методики и процедурни договорености и поради това не е в състояние да разработи европейските рамки, или ако в случай на такова споразумение, тези рамки са недостатъчни за постигане на предвидените цели, или ако има значителни отклонения от прилагането на тези рамки, които подкопават единното прилагане на настоящия регламент, Комисията следва да приеме актове за изпълнение, в които се определят задължителни правила относно общите инструменти, методики и процедурни договорености, необходими за единното прилагане на тези европейски рамки или на техни елементи.

- (26) ENIM следва да определи координатор на мрежата, който да изпълнява помощни и оперативни задачи. При назначаването на координатор на мрежата ENIM следва да обмисли създаването на сдружение с нестопанска цел с опит и участие в подобряването на управлението на железопътния инфраструктурен капацитет.
- (27) Правилата за управление на трансграничния железопътен трафик при нормални условия и в случай на смущения следва да насърчават гладкото, устойчиво и безпроблемно функциониране на железопътните транспортни услуги. В тези правила следва да е предвидена система за структурирано координиране между управителите на инфраструктура и другите заинтересовани страни.
- (28) 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 структурирана консултация между управителите на инфраструктура и другите заинтересовани страни. Европейската железопътна платформа (ERP) следва да бъде платформата за провеждане на тази структурирана консултация, тъй като се очаква тя да се състои от представители на всички заинтересовани страни, участващи в железопътните транспортни услуги, включително, но не само, железопътни предприятия, оператори на обслужващи съоръжения или оператори на мултимодални транспортни терминали. ERP следва да може да предоставя на ENIM своите становища по време на разработването на европейските рамки, да споделя конкретен опит и да дава практически предложения за конкретни предизвикателства, както и да спомага за по-нататъшното подобряване на функционирането на европейските железопътни транспортни услуги.

- (29) Надеждността на железопътните услуги и предварителната информираност за това кога услугите могат да започнат да се извършват, са някои от аспектите, които се ценят най-високо от клиентите и заявителите на железопътни услуги. Надеждността на разписанията е също така аспект от критично значение за гладкото функциониране на железопътната система, в която съществуват силни взаимодействия между услугите и външни за мрежата фактори. По тази причина отклоненията от графика следва да бъдат минимални и 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.

(30) С настоящия регламент следва да се създаде система от санкции, които да се плащат, когато управителят на инфраструктура или заявителят не изпълни ангажиментите си по отношение на разпределено право на капацитет. Размерът на дължимата санкция следва да бъде ефективен, пропорционален, възпиращ и недискриминационен, за да се гарантира спазването на планираното използване на капацитет. Размерът на санкцията следва да бъде одобрен и от регулаторния орган. Управителят на инфраструктура би могъл да използва таксите за достъп до релсов път, плащани в железопътната мрежа, като основа за предлагане на размера на санкциите. Модулацията на санкцията следва да се взема предвид няколко фактора, включително момента на уведомяване за промяната, качеството на предоставения алтернативен капацитет по отношение на допълнително разстояние или време, техническите характеристики и други съответни аспекти, или дали капацитетът може да бъде преразпределен и използван от друг заявител. Прилаганата модулация следва да бъде ниска, когато качеството на алтернативата е високо или когато капацитетът може да бъде преразпределен. Прилаганата модулация следва да бъде по-висока, когато промяната е поискана малко преди момента на използване на правото на капацитет или когато качеството е твърде ниско в сравнение с първоначално разпределеното право на капацитет. Управителите на инфраструктура в държавите членки, чиято парична единица не е еврото, следва да предвидят размери на санкциите в своята парична единица, които съответстват на размерите, определени в настоящия регламент в евро към датата на влизането му в сила. Тези управители на инфраструктура се приканват редовно да преразглеждат размера на санкциите и в зависимост от развитието на обменния курс. Тази система от санкции следва да има за цел да ускори разрешаването на спорове и да намали съдебните спорове, свързани с неспазване на разпределените права на капацитет, както и да осигури яснота, правна сигурност, предвидимост и прозрачност както за управителите на инфраструктура, така и за заявителите по отношение на техните ангажименти във връзка с разпределените права на капацитет.

- (31) Непрекъснатото наблюдение на качеството на услугите на железопътната инфраструктура и на железопътните транспортни услуги е предпоставка за подобряване на ефективността на посочените услуги. Управителите на инфраструктура следва да наблюдават и оценяват ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и железопътните транспортни услуги на национално равнище, а ENIM следва да наблюдава ефективността на равнището на Съюза. 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 във 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 ENIM и Комисията следва да могат да разчитат на независими експерти под формата на консултативна група по ефективността. Консултативната група по ефективността следва да може да предоставя независими консултации на ENIM и Комисията, както и на оперативните заинтересовани страни и европейските координатори във всички области, които оказват влияние върху ефективността на железопътните услуги и управлението на железопътната инфраструктура. Тя следва да допринася и за доклада за преглед на ефективността.

- (32) За да се подобри ефективността на услугите на железопътната инфраструктура в единното европейско железопътно пространство, ENIM следва да разработи европейска рамка за преглед на ефективността. Рамката следва да се стреми да гарантира, че всички управители на инфраструктура в Съюза използват общи инструменти, методики и процедурни договорености за измерване на ефективността чрез съгласувани показатели. Тя следва да дава възможност за установяване на недостатъци в ефективността на железопътната мрежа на Съюза. Тя следва да се стреми да гарантира, че управителите на инфраструктура определят целите за ефективност по начин, който отчита спецификата на управляваната от тях мрежа, но същевременно да осигурява съгласуваност при набелязването на най-съществените недостатъци по отношение на ефективността. Рамката следва да дава възможност на управителите на инфраструктура да си сътрудничат на равнището на Съюза при определянето на мерки за отстраняване на недостатъците в ефективността и да проследяват тяхното въздействие. ENIM следва редовно да преразглежда тази рамка, за да гарантира, че тя е подходяща за целта.
- (33) С цел осигуряване на ефективно координиране между управителите на железопътна инфраструктура на равнището на Съюза, ENIM следва да функционира по-ефективно. Тя следва да включва механизми за вземане на решения, които да дават възможност на управителите на железопътна инфраструктура да координират ефективно стратегическото планиране на капацитета.

(34) Всички управители на инфраструктура от държавите членки, отговарящи за линиите, които са част от основната и разширената основна трансевропейска транспортна мрежа (наричана по-нататък „мрежа на TEN-T“), следва да членуват в ENIM. Други управители на инфраструктура от държавите членки, които са включени в стратегическото управление на капацитета за линии извън основната и разширената основна мрежа TEN-T, също следва да могат да участват в обсъжданията на ENIM. Други управители на инфраструктура биха могли да бъдат поканени да участват в работата на ENIM като наблюдатели, но без право на глас. Освен това в интерес на Съюза е да разреши участието в ENIM на управители на инфраструктура, отговарящи за линии по основната или разширената основна мрежа на TEN-T на държавите – членки на Европейската асоциация за свободна търговия, и на договарящите страни от Югоизточна Европа по Договора за създаване на Транспортната общност, подписан от Съюза в съответствие с Решение (ЕС) 2017/1937 на Съвета<sup>8</sup>, при условие че тези държави или договарящи страни прилагат настоящия регламент съгласно международно споразумение, сключено със Съюза. Редът и условията за тяхното участие в ENIM следва да бъдат определени съгласно споразумението, сключено между тези държави и страни със Съюза. Тези държави и договарящи страни са тясно асоциирани със Съюза в транспортния сектор. Освен това поради географското си положение повечето от тях имат важни железопътни връзки с държавите членки или транзитен трафик между две или повече държави членки. Техният принос към работата на ENIM следователно е важен.

---

<sup>8</sup> Решение (ЕС) 2017/1937 на Съвета от 11 юли 2017 г. за подписване, от името на Европейския съюз, и временно прилагане на Договора за създаване на Транспортната общност (ОВ L 278, 27.10.2017 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) 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 (ENRRB) с оглед на разработването на общи практики за вземане на решенията, за които са оправомощени съгласно настоящия регламент. За тази цел ENRRB следва да изпълнява координационни задачи и да може да приема необвързващи препоръки, становища или доклади относно трансграничните железопътни услуги и ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и железопътните транспортни услуги. Препоръките и становищата, приети от ENRRB, следва да насърчават националните решения, които подкрепят хармонизираните процедури, описани в европейските рамки, и не следва да засягат правомощията на регулаторните органи за железопътния транспорт или тези на управителите на инфраструктура.

- (36) Ефективното управление на железопътния инфраструктурен капацитет и управлението на железопътния трафик 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, предвидени в настоящия регламент. В качеството си на европейски системен орган за телематични приложения Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA) следва да участва в разработването и прилагането на цифровите инструменти, посочени в настоящия регламент, за да се гарантира, че те са в съответствие с TCOS за телематичните приложения, както е определено в Директива (ЕС) 2016/797, и в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>.
- (37) Управителите на инфраструктура следва да осигурят съгласуване, по-специално по отношение на цифровизацията, с работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено с Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета<sup>10</sup>, чрез ръководната група за стълба на системата и групата по внедряване, посочени съответно в членове 96 и 97 от посочения регламент.

---

<sup>9</sup> Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

<sup>10</sup> Регламент (ЕС) 2021/2085 на Съвета от 19 ноември 2021 година за създаване на съвместните предприятия в рамките на програмата „Хоризонт Европа“ и за отмяна на регламенти (ЕО) № 219/2007, (ЕС) № 557/2014, (ЕС) № 558/2014, (ЕС) № 559/2014, (ЕС) № 560/2014, (ЕС) № 561/2014 и (ЕС) № 642/2014 (ОВ L 427, 30.11.2021 г., стр. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) С цел да се осигури плавен процес на управление на капацитета и на трафика за международните железопътни услуги, да се сведат до минимум отмяната на разпределен капацитет и прекъсванията на железопътните операции поради нарушения в движението в железопътната мрежа и да се вземе предвид развитието на практиките на управителите на инфраструктура и на използването на нови методи за разпределяне на капацитета и информационните и комуникационните технологии, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) по отношение на някои елементи на резултатите, произтичащи от стратегическото планиране на капацитета; графика за стратегическото планиране на капацитета и процеса на разпределяне на капацитета; продължителността на промените в разпределения капацитет и изграждането на алтернативни решения за заявителите; някои елементи, свързани с графика за координиране, консултиране и публикуване на ограниченията на капацитета, произтичащи от работи по железопътната инфраструктура; праговете за използване на капацитета на много натоварена и претоварена железопътна инфраструктура; коригирането на размера на санкциите спрямо инфлацията и информацията, която се предоставя на оперативните заинтересовани страни. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да се провеждат в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>11</sup>. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с изготвянето на делегираните актове.

---

<sup>11</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

- (39) 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 спрямо заявителите, технически и оперативни изисквания за планирането на действия при извънредни ситуации, подробни правила относно процедурата за сключване на рамкови споразумения, формата и съдържанието на тези рамкови споразумения и подробни правила относно процеса на непрекъснато планиране и във връзка с Европейските рамки. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>12</sup>. Когато комитетът, създаден съгласно Директива 2012/34/ЕС, не даде становище в хода на процедурата по разглеждане, Комисията не следва да приема проекта за акт за изпълнение.
- (40) Комисията заяви намерението си, в контекста на планираното преразглеждане на Регламент (ЕС) 2016/796, да направи оценка на осъществимостта и възможните ползи от разширяването на правомощията на ERA, така че да обхванат железопътния инфраструктурен капацитет. Оценката би могла да включва съображения за използване на съществуващите правомощия на ERA в процесите на секторни консултации, по-специално при създаването на вторично законодателство, както и подкрепяща роля за улесняване на независимия мониторинг на изпълнението и оценка на отражението върху бюджета.

---

<sup>12</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Правилата за разпределяне на капацитет, установени в Директива 2012/34/ЕС, се заменят с тези, предвидени 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 налична 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, не следва да бъдат засегнати от настоящия регламент.
- (42) В последващата оценка на Регламент (ЕС) № 913/2010 се прави заключението, че въздействието на посочения регламент 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 железопътния инфраструктурен капацитет все още е неефективно от трансгранична гледна точка. Тази оценка показва също, че управлението на капацитета на коридорите за железопътен товарен превоз отделно от останалата част от мрежата не е ефективно. По отношение на експлоатацията на железопътния инфраструктурен капацитет следва да се прилага единна регулаторна рамка, която да консолидира съответните разпоредби на Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010. Поради това, след достатъчно дълъг преходен период, Регламент (ЕС) № 913/2010 следва да бъде отменен и разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно разпределянето на капацитета следва да бъдат заменени с настоящия регламент.

- (43) За изготвянето на работно разписание е необходимо да се извършат подготвителни дейности през годините, предхождащи влизането в сила на това работно разписание. Поради това за прехода от регулаторната рамка, установена с Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010, към регулаторната рамка, установена с настоящия регламент, се предполага, че подготовката за работните разписания по новата регулаторна рамка следва да започне успоредно с прилагането на правилата съгласно действащата рамка. В рамките на преходен период следва съответно да се прилага двоен режим, при който необходимите подготвителни стъпки за дадено работно разписание следва да са съобразени с регулаторната рамка, приложима за това конкретно работно разписание. Следва да е възможно рамковите споразумения, сключени съгласно настоящата рамка, да продължат да се прилагат до изтичането на срока им.

- (44) Съгласно новата регулаторна рамка подготвителните стъпки за работно разписание следва да започнат със стартирането на фазата на стратегията за капацитета пет години преди влизането в сила на това работно разписание. Този срок е в съответствие със срока в договорните споразумения, сключени между държавата членка и управителя на инфраструктура, които съдържат структурата на плащанията, договорени за предоставяне на финансиране на управителя на инфраструктура, и които обхващат период от не по-малко от пет години, както е предвидено в Директива 2012/34/ЕС. В интерес на ранното прилагане на новата регулаторна рамка и като се вземе предвид вече извършената от сектора подготвителна работа, графикът на дейностите, водещи до изготвянето на първите две работни разписания, може да бъде опростен 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 14 декември 2030 г. С оглед на спазването на новата регулаторна рамка всички заинтересовани страни следва незабавно да започнат необходимата подготовка.

(45) С Директива (ЕС) 2022/2557 на Европейския парламент и на Съвета<sup>13</sup> се определят мерки за постигане на високо равнище на устойчивост на критичните субекти, които предоставят основни услуги в рамките на Съюза. Управителите на инфраструктура, които попадат в обхвата на настоящия регламент, по принцип попадат и в обхвата на посочената директива. Директива (ЕС) 2022/2557 изисква от критичните субекти да предприемат мерки за повишаване на устойчивостта. Настоящият регламент също изисква от управителите на инфраструктура да предприемат мерки за повишаване на устойчивостта в случай на нарушения във функционирането на мрежата и кризисни ситуации, засягащи железопътния трафик. Мерките за устойчивост съгласно настоящия регламент следва да се прилагат, без да се засяга Директива (ЕС) 2022/2557 и в допълнение към нея. Управителите на инфраструктура трябва да гарантират, че изпълняват и задълженията си съгласно Директива (ЕС) 2022/2557. Когато управителите на инфраструктура вече са предприели мерки и са изготвили документи съгласно настоящия регламент, които са от значение за мерките за повишаване на устойчивостта съгласно Директива (ЕС) 2022/2557, те следва да могат да използват тези мерки и документи за целите на спазването на изискванията по отношение на мерките за устойчивост съгласно посочената директива.

---

<sup>13</sup> Директива (ЕС) 2022/2557 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за устойчивостта на критичните субекти и за отмяна на Директива 2008/114/ЕО на Съвета (ОВ L 333, 27.12.2022 г., стр. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

# ГЛАВА I

## ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

### *Член 1*

#### *Предмет и обхват*

1. С настоящия регламент се определят принципите, правилата и процедурите, приложими за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет, за управлението на трафика, за управлението на кризи и за управлението на ефективността за вътрешните и международните железопътни услуги и за координирането между управителите на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни, както и принципите, правилата и процедурите, приложими за прилагането на цифрови инструменти в подкрепа на процесите на управление на капацитета и трафика в настоящия регламент. С него се определят също правилата за европейска мрежа за координиране между управителите на инфраструктура и други заинтересовани страни, както и за надзор на капацитета и управлението на трафика.
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, съгласно определението в член 3, точка 11 от посочената директива.
3. Членове 2 и 3 от глава I и глави II – V от настоящия регламент не се прилагат за железопътната инфраструктура или железопътните услуги, които държава членка е изключила от прилагането на глава IV от Директива 2012/34/ЕС в съответствие с член 2, параграфи 3, 3а, 4, 8 и 8а от посочената директива, по време на срока на валидност на съответните изключения.

4. Настоящият регламент не се прилага за железопътни услуги, които държава членка е изключила от прилагането на глава IV от Директива 2012/34/ЕС в съответствие с член 2, параграф 10 от посочената директива.
5. Настоящият регламент не се прилага за предприятия или транспортни операции, посочени в член 2, параграф 9 от Директива 2012/34/ЕС.
6. Настоящият регламент не се прилага за Кипър и Малта, докато на териториите им няма създадени железопътни системи.
7. Настоящият регламент не възпрепятства държавите членки да приемат мерки, необходими за защитата на основни интереси в областта на сигурността или отбраната, или да приемат мерки за осигуряване на достатъчен достъп на военните до железопътна инфраструктура, по-специално за военни операции и обучение, включително видовете мерки, предвидени в член 49, параграф 1, букви а) – д).

## Член 2

### *Общи отговорности и принципи*

1. Настоящият регламент не засяга независимостта на управителите на инфраструктура по отношение на управлението, както е посочено в член 4 от Директива 2012/34/ЕС.
2. 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 железопътния трафик.

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.

3. С цел да се улесни осигуряването на ефективно и ефикасно управление на железопътния инфраструктурен капацитет и на трафика в рамките на Съюза, управителите на инфраструктура съгласно член 58, параграф 3 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.

4. При изпълнението на своите задачи и отговорности в съответствие с настоящия регламент управителите на инфраструктура:
- а) осигуряват възможно най-ефективно използване на наличната железопътна инфраструктура чрез ефективно планиране и координиране с цел увеличаване на дела на железопътния транспорт в сравнение с другите видове транспорт, както за пътническите услуги, така и за услугите за превоз на товари, в съответствие с целите на Съюза в областта на климата;
  - б) увеличават максимално стойността за обществото на железопътните транспортни услуги, предоставяни от железопътната инфраструктура, в социален, икономически и екологичен план;
  - в) осигуряват недискриминационно управление на железопътния инфраструктурен капацитет, както и равнопоставен и прозрачен достъп до него, включително по време на работи по железопътната инфраструктура, с оглед на създаването на условия за лоялна конкуренция и с цел да се гарантира оптимална конкурентоспособност на железопътните услуги;
  - г) създават възможност за безпроблемен железопътен трафик в повече от една мрежа и през границите, като се стремят да премахнат препятствията и оперативните пречки;

- д) гарантират прозрачност относно състоянието и наличието на железопътния инфраструктурен капацитет;
- е) преразглеждат и подобряват ефективността на железопътната инфраструктура в тясно сътрудничество с оперативните заинтересовани страни;
- ж) допринасят за реализирането и развитието на единното европейско железопътно пространство, по-специално чрез общи европейски технически и оперативни правила и стандарти.

### Член 3

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

1. Управителите на инфраструктура изпълняват функциите по управление на капацитета и трафика , включително планиране на поддръжка, по справедлив, прозрачен и недискриминационен начин. Лицата, отговорни за вземането на решения във връзка с тези функции, не трябва да са повлияни от никакъв конфликт на интереси.
2. Управителите на инфраструктура зачитат търговската поверителност на предоставената им информация в съответствие с правото на Съюза и националното право, включително като, според случая, анонимизират информацията, споделяна с други страни.

3. По отношение на управлението на трафика управителите на инфраструктура гарантират, че оперативните заинтересовани страни разполагат с пълен и навременен достъп до необходимата информация при нарушения в трафика, които засягат тези заинтересовани страни. Когато управителят на инфраструктура предоставя достъп до процеса на управление на трафика, той го предоставя на съответните оперативни заинтересовани страни по справедлив, прозрачен и недискриминационен начин.
4. 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, съгласно определението в член 3, точка 19 от Директива 2012/34/ЕС, в съответствие с настоящия регламент и в максимална степен взема предвид опасенията, изразени от тези заявители.

#### *Член 4*

##### *Стратегически насоки и национални изисквания*

1. Държавите членки могат да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки въз основа на индикативните стратегии за развитие на железопътната инфраструктура, посочени в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. Стратегическите насоки, които трябва да са в съответствие с настоящия регламент, зачитат оперативните отговорности на управителя на инфраструктура, предоставяйки му възможност да оптимизира използването на мрежата, и да координира ефективно разпределянето на капацитета за трансграничен трафик. Те се предоставят своевременно, за да могат управителите на инфраструктура да спазват сроковете, посочени в приложение I към настоящия регламент, и могат да обхващат или да съдържат по-специално:
  - а) общите цели на националната железопътна политика, които са от значение за стратегическото планиране на капацитета в обхвата на настоящия регламент;

- б) перспектива 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;
- в) общи изисквания и насоки по отношение на използването на железопътния инфраструктурен капацитет, които управителят на инфраструктура взема предвид при стратегическото планиране на капацитета, по-специално по отношение на много натоварената и на претоварената железопътна инфраструктура, посочени в член 23 от настоящия регламент;
- 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.

2. Държавите членки могат да предвидят, че един или повече от елементите на насоките, посочени в настоящия параграф, са задължителни, като изискват от управителите на инфраструктура:

- а) да прилагат специфични разписания, като например интегрирани разписания за интервални услуги, както за услугите за превоз на товари, така и за пътническите услуги;

- б) да запазят минимални обеми капацитет за видовете железопътни транспортни услуги, посочени в член 14, за да отразят приоритетите на транспортната си политика;
- в) да планират предварително железопътния инфраструктурен капацитет по определени участъци и възли в съответствие с член 20, параграф 5;
- г) да отразяват приоритетите на националната транспортна политика посредством национални параметри в методиката за разпределяне на капацитета в съответствие с член 27 и посредством национални параметри в методиката за официално разрешаване на спорове в съответствие с член 39.

Тези изисквания не ангажират наличен капацитет за който и да е елемент от железопътната инфраструктура до степен, която лишава управителя на инфраструктура от достатъчен оперативен марж, за да изпълнява всички задачи и отговорности, предвидени в член 2, параграф 4.

Предоставянето на железопътни транспортни услуги съгласно специфични разписания, като например интегрирани разписания за интервални услуги, консултациите относно стратегическото планиране на капацитета и разпределянето на правата на капацитет, необходими за такива услуги, остават отворени за всички заявители и железопътни предприятия при справедливи, прозрачни и недискриминационни условия.

3. Когато държавите членки са приели стратегически насоки и изисквания съгласно параграфи 1 и 2, те ги излагат в един документ и публикуват този документ на своя уебсайт. Електронните препратки към тези документи са налични и на уебсайта на ENIM.
4. С цел подпомагане на развитието на международните железопътни услуги за превоз на пътници и превоз на товари държавите членки се координират помежду си в съответствие с член 56, за да се гарантира съгласуваност между съответните стратегически насоки и изисквания, които те предоставят съгласно настоящия член.
5. Без да се засягат правилата за държавната помощ, държавите членки могат, когато е целесъобразно, да предоставят на управителя на инфраструктура компенсация, съответстваща на загубите на приходи, свързани изключително със спазването на стратегическите насоки и изисквания относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет.

*Член 5*  
*Определения*

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

Прилагат се и следните определения:

- 1) „непреодолима сила“ означава всяко непредвидимо, непредотвратимо или извънредно събитие или ситуация извън контрола на оперативната заинтересована страна, което не може да бъде преодоляно с разумна 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 оперативната заинтересована страна, което действително се е случило и е обективно проверимо, и което прави невъзможно за оперативната заинтересована страна да изпълнява временно или постоянно своите задължения в съответствие с настоящия регламент, Директива 2012/34/ЕС или договорните си задължения;
- 2) „оперативна съвместимост“ означава оперативна съвместимост съгласно определението в член 2, точка 2 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст) (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- 3) „оперативна заинтересована страна“ означава заявител, железопътно предприятие, управител на инфраструктура, компетентен орган съгласно Регламент (ЕС) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup>, оператор на обслужващи съоръжения или всяка друга структура, пряко участваща в извършването на железопътна транспортна услуга;
- 4) „европейски координатор“ означава координаторът, назначен съгласно член 52 от Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета<sup>16</sup>;
- 5) „европейски транспортни коридори“ означава коридорите, посочени в членове 7 и 11 от Регламент (ЕС) 2024/1679 и приложение III към него;
- 6) „рамково споразумение“ означава правно обвързващо общо споразумение с частноправен или публичноправен характер, в което се определят правата и задълженията на заявителя и на управителя на инфраструктура по отношение на железопътния инфраструктурен капацитет, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;

---

<sup>15</sup> Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>16</sup> Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 7) „едновременно разпределяне на капацитета“ означава процес, при който управителите на инфраструктура разпределят железопътния инфраструктурен капацитет в отговор на набор от заявки за капацитет, получени до определена крайна дата, и чрез координиране на тези заявки, за да се осигурят възможно най-доброто използване на железопътната инфраструктура и възможно най-близкото съответствие със заявките;
- 8) „принципа „пръв пристигнал, пръв обслужен“ означава принцип за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет, при който приоритетът в процеса на разпределяне се дава в съответствие с хронологичния ред на заявките за капацитет;
- 9) „влаков маршрут“ означава железопътният инфраструктурен 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;
- 10) „спецификация на капацитета“ означава право на капацитет, което определя търговските и оперативните характеристики на железопътния инфраструктурен 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;

- 11) „многомрежова железопътна услуга“ означава железопътна транспортна 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;
- 12) „право на многомрежов капацитет“ означава съвкупността от права на капацитет, позволяващи предоставянето на многомрежова железопътна услуга;
- 13) „разделяне на железопътния инфраструктурен капацитет“ означава разпределяне на дялове от общия разполагаем капацитет на даден елемент на железопътната инфраструктура за различни видове железопътни транспортни услуги и за ограниченията на капацитета, произтичащи от работа по железопътната инфраструктура;
- 14) „работно разписание“ означава непрекъснатото обновяваните данни, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършват по съответната железопътна инфраструктура, изразени чрез разпределените права на капацитет през периода на работното разписание;
- 15) „период на работно разписание“ означава периодът от време, през който е валидно дадено работно разписание;
- 16) „работа по железопътната инфраструктура“ означава намеса по железопътната инфраструктура с цел развитие, поддръжка, обновяване или модернизиране на железопътната инфраструктура, съгласно определенията съответно в член 3, точки 2а, 2в, 2г и 2д от Директива 2012/34/ЕС;

- 17) „регулаторен орган“ означава регулаторният орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС;
- 18) „произшествие“ означава всяко събитие или поредица от събития с един и същ произход, което причинява нарушения в железопътния трафик;
- 19) „участъци и възли“ означава представяне на железопътната мрежа под формата на графика, съставена от възли, свързани чрез участъци, която е структурирана по начин, който позволява да се вземат предвид съответните характеристики на предлагането и търсенето на железопътен инфраструктурен капацитет, по-специално за целите на стратегическото планиране на капацитета;
- 20) „специфично разписание“ означава специфичен начин на подреждане на влаковете маршрути в разписание, включително за многомрежов трафик, с оглед на постигане на конкретни цели на политиката;
- 21) „извънгабаритен превоз“ означава извънгабаритен превоз съгласно определението в допълнение Й към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията<sup>17</sup>;
- 22) „разписание за интервални услуги“ означава специфично разписание, което предвижда възпроизвеждане на железопътните услуги на редовни и последователни интервали и комбиниране на маршрути в участъците и възлите на мрежа или част от мрежа, като се вземат предвид, когато е уместно, връзките и времето за прехвърляне между услугите;

---

<sup>17</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

- 23) „елемент от железопътната инфраструктура“ означава част от железопътните линии на мрежата, която е определена от управителя на инфраструктурата за целите на прилагането на конкретни разпоредби в настоящия регламент;
- 24) „ограничение на капацитета“ означава намаляване на капацитета или намаляване на експлоатационните характеристики на железопътната инфраструктура под проектните им стойности по причини, които са в рамките на или са извън контрола на управителя на инфраструктура, като например работи по железопътната инфраструктура, влошаване на състоянието на активите или екстремни метеорологични явления.

## **ГЛАВА II**

# **УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЕН КАПАЦИТЕТ**

### **РАЗДЕЛ 1**

#### **ОБЩИ ПРИНЦИПИ ЗА УПРАВЛЕНИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЕН КАПАЦИТЕТ**

##### *Член 6*

##### *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 железопътния инфраструктурен капацитет, както е посочено в 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:

- а) раздел за железопътната инфраструктура, предоставена на железопътните предприятия;
- б) раздел за управление на капацитета;
- в) раздел за транспортната дейност, включително за управление на трафика, управление на нарушения в трафика и управление на кризи; и
- г) раздел за управление на ефективността в съответствие с приложение V към настоящия регламент.

3. Вземането на решения относно управлението на капацитета, както е посочено в параграф 1 от настоящия член, 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 вземането на решения относно управлението на капацитета се прилагат разпоредбите относно основните функции, определени в посочената директива.

## Член 7

### *Европейска рамка за управление на капацитета*

1. До ... [18 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] ENIM разработва и приема Европейска рамка за управление на капацитета в съответствие с разпоредбите на член 4 и глава II , в която се установяват общи инструменти, методики и процедурни договорености за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет и за координирането между управителите на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези общи инструменти, методики и процедурни договорености за управлението на железопътния инфраструктурен капацитет.
2. При изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС и член 6, параграф 2 от настоящия регламент, управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите инструменти, методики и процедурни договорености, установени в Европейската рамка за управление на капацитета.

3. ENIM публикува проект на Европейската рамка за управление на капацитета с оглед на провеждането на консултации с Европейската железопътна платформа (ERP) и оперативните заинтересовани страни. ERP и оперативните заинтересовани страни могат да представят становище в отговор на проведените с тях консултации в срок от три месеца след публикуването на посочения проект.
4. ENIM представя на Европейската мрежа на регулаторните органи за железопътния транспорт (ENRRB) окончателния проект за Европейската рамка за управление на капацитета до ... [12 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]. ENRRB представя препоръка на ENIM относно Европейската рамка за управление на капацитета в срок от три месеца след получаване на проекта, изготвен от ENIM. ENIM отчита в максимална степен тази препоръка при приемането на Европейската рамка за управление на капацитета.
5. 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 оперативните заинтересовани страни, както и дейностите на ENIM. При актуализирането на Европейската рамка за управление на капацитета ENIM се консултира с ERP и оперативните заинтересовани страни и представя окончателния проект на ENRRB за препоръка в съответствие с параграфи 3 и 4 от настоящия член.

6. Когато упражнява правомощията си във връзка с референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с член 56, параграф 1 и 2 от Директива 2012/34/ЕС, регулаторният орган взема предвид препоръката относно Европейската рамка за управление на капацитета, приета от ENRRB, в съответствие с параграф 4 от настоящия член и без да се засяга принципът на независимост на регулаторните органи.
7. На Комисията се предоставя правомощието, в съответствие с член 74, да приема актове за изпълнение за установяване на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в параграф 1 от настоящия член.  
Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

#### *Член 8*

#### *Заявители*

1. Заявките за използването на железопътен инфраструктурен капацитет се правят от заявители. С цел да използват железопътен инфраструктурен капацитет заявителите, които не са железопътни предприятия, определят железопътно предприятие. Железопътното предприятие сключва споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28 от Директива 2012/34/ЕС. Сключването на такова споразумение от железопътното предприятие не засяга правото на заявителите да сключват рамкови споразумения с управителите на инфраструктура съгласно член 33 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 железопътната инфраструктура. Тези изисквания са подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те могат да включват представянето само на финансова гаранция, която не надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на заявителя, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата тържни предложения за железопътен инфраструктурен капацитет. Тези изисквания се посочват в референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с приложение V, точка 2, буква в).
3. Комисията може да приеме актове за изпълнение, определящи подробно критериите, които да се следват при прилагането на параграф 2 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

#### *Член 9*

##### *Управление на железопътния инфраструктурен капацитет*

1. Управителите на инфраструктура гарантират, че железопътният инфраструктурен капацитет се управлява на всички етапи от процеса на управление на капацитета, посочен в член 6 от настоящия регламент, в съответствие с принципите, определени в член 26 от Директива 2012/34/ЕС и в член 2 от настоящия регламент.

2. Когато вземат решения относно железопътния инфраструктурен капацитет, управителите на инфраструктура отчитат стратегическите насоки и националните изисквания за използването на железопътния инфраструктурен капацитет, предоставени от държавите членки в съответствие с член 4, ако държавите членки са предоставили такива насоки и изисквания. При планирането и разпределянето на капацитета се следват справедливи, прозрачни и недискриминационни процедури.
3. Управителите на инфраструктура планират и разпределят капацитета, като във възможно най-голяма степен ангажират съответните заявители, търсейки решения, които са съвместими с нуждите от капацитет и заявките за права на капацитет на заявителите, като същевременно гарантират цялостното оптимално използване на железопътната инфраструктура в съответната мрежа.

#### *Член 10*

##### *Информация за железопътния инфраструктурен капацитет*

1. Управителите на инфраструктура предоставят на заявителите и на регулаторните органи и, когато е целесъобразно, на други оперативни заинтересовани страни, точна и актуална информация за наличността на железопътен 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 20, и на работното разписание, посочено в член 32.

2. Управителите на инфраструктура публикуват информацията, посочена в параграф 1 от настоящия член, в съответствие с член 66, параграф 5.
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 11*

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

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

2. При планирането на работите по железопътната инфраструктура управителят на инфраструктура действа в съответствие с член 2, параграф 4 и член 3.

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

3. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно работите по железопътната инфраструктура в контекста на координационните механизми, посочени в член 7д от Директива 2012/34/ЕС, а по отношение на трансграничните железопътни услуги – в съответствие с член 57 от настоящия регламент.

4. Управителят на инфраструктура планира, информира и консултира заявителите достатъчно рано относно ограниченията на капацитета, произтичащи от работите по железопътната инфраструктура, като взема предвид очакваното въздействие върху железопътните предприятия. За тази цел управителите на инфраструктура спазват графика и изискванията, посочени в раздел 3 от приложение I.

5. По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват значително въздействие по смисъла на раздел 3, точка 1 от приложение I, заявителите могат да поискат от управителя на инфраструктура да предостави алтернативно планиране на ограничението на капацитета с оглед 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 алтернативния капацитет, наличен по време на ограничението на капацитета.

Ориентировъчното планиране обхваща както засегнатия маршрут, така и алтернативните маршрути, когато има такива алтернативни маршрути, включително в други мрежи, и се отразява както в модела на капацитета, посочен в член 19, така и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20.

6. Управителите на инфраструктура отчитат и смекчават въздействието на работите по железопътната инфраструктура върху трансграничния трафик. Управителите на инфраструктура се координират в съответствие с член 55 най-малкото относно всички работи по железопътната инфраструктура на железопътните линии, които са част от европейските транспортни коридори, и всички други работи по железопътната инфраструктура със значително трансгранично въздействие.

Координирането се отнася по-специално до оптимизирането на графика на работите по железопътната инфраструктура и осигуряването на алтернативен капацитет по засегнатия маршрут и по алтернативните маршрути, както е посочено в параграф 5, втора алинея, като се вземат предвид оперативните и търговските нужди на заявителите.

7. Намаляването на капацитета или експлоатационните характеристики на железопътната инфраструктура под проектните им стойности в резултат на влошаване на състоянието на активите, като например намаляване на допустимата скорост или натоварването на ос, също се смята за ограничение на капацитета. Такива ограничения на капацитета не водят до санкции съгласно член 42, освен ако те не причиняват промяна в характеристиките на разпределено право на капацитет, която не е известна на заявителя към момента на разпределянето, и тази промяна е категоризирана като значителна в съответствие с член 41, параграф 6. За такива ограничения на капацитета се прилагат задълженията за информиране, посочени в член 10.
8. Управителите на инфраструктура публикуват във възможно най-кратък срок информация и провеждат консултации със заявителите относно планираните временни ограничения на капацитета, тяхното въздействие върху наличния капацитет за търговски цели и върху алтернативния капацитет.
9. На Комисията е предоставено правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 75 за изменение на раздел 3 от приложение I, когато посочените в него елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при прилагането, или когато секторът е разработил нови и широко приети най-добри практики с цел допълнително намаляване на въздействието на ограниченията на капацитета, произтичащи от работите по железопътната инфраструктура, върху железопътния трафик и административната тежест за управителите на инфраструктура, като същевременно се вземат предвид съображенията на съответните заинтересовани страни, свързани с планирането, експлоатацията, техническите и търговските аспекти, както и опитът и становищата на ENIM.

## Член 12

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

1. Държава членка може да изиска от управителя на инфраструктура да откаже да предостави права на капацитет на заявител или да отнеме права на капацитет на заявител, ако компетентните органи на тази държава членка установят, че предоставянето на такива права на този заявител води до сериозен и висок риск за обществения ред или обществената сигурност, включително за националната сигурност и отбрана на тази държава членка. Всяко такова решение е надлежно обосновано, строго необходимо и пропорционално на преследваната цел.
2. Без да се засяга поверителността на класифицираната информация, в срок от 10 дни от приемането на решение въз основа на параграф 1, държавите членки информират Комисията, регулаторния орган и, в случай на права на многомрежов капацитет, другите засегнати държави членки за приемането на такова решение и причините за него. Всяко такова решение се преразглежда редовно от държавите членки.
3. В случай че държава членка изрази загриженост относно решение, прието от друга държава членка въз основа на параграф 1 от настоящия член, съответните държави членки координират действията си в съответствие с член 56.
4. В случай на права на многомрежов капацитет съответната държава членка може да поиска препоръка от Комисията относно решението, прието от друга държава членка въз основа на параграф 1.

## РАЗДЕЛ 2

### СТРАТЕГИЧЕСКО ПЛАНИРАНЕ НА КАПАЦИТЕТА

#### *Член 13*

#### *Стратегическо планиране на капацитета*

1. Стратегическото планиране на капацитета включва всички дейности, посочени в членове 14—27.
2. Стратегическото планиране на капацитета води до следната последователност от документи за планиране, които предоставят постепенно нарастващо ниво на изчерпателност на информацията за наличния капацитет:
  - а) стратегията за капацитета, посочена в член 18;
  - б) модела на капацитета, посочен в член 19;
  - в) плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20.

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

Документите, изготвени съгласно първа алинея, букви а), б) и в) се предоставят от управителя на инфраструктура на поне два от официалните езици на институциите на Съюза.

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

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 75 за изменение на:

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

ii) крайните срокове, определени в раздел 2 от приложение I;

когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при прилагането, или когато железопътният сектор е разработил нови и широко приети най-добри практики, за да се осигури ефективен процес на стратегическо планиране и да се отразяват оперативните проблеми на управителите на инфраструктура и на заявителите, като се вземат предвид опитът и становищата на ENIM, на заявителите, на регулаторните органи и на ENRRB при прилагането на раздели 1 и 2 от приложение I.

5. Стратегическото планиране на капацитета не включва предоставянето на права на капацитет на отделни заявители в съответствие с член 28.

## Член 14

### Общи изисквания за стратегическо планиране на капацитета

1. Управителите на инфраструктура вземат предвид по справедлив, прозрачен и недискриминационен начин всички видове железопътни транспортни услуги, за които може да получат заявки за капацитет, независимо от техния обем, размера на пазара надолу по веригата, стабилността между последователните разписания, редовността или честотата в рамките на даден период на работното разписание.
2. При стратегическото планиране на капацитета, по-специално в модела на капацитета, посочен в член 19, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20, управителите на инфраструктура правят разграничение най-малко между следните видове железопътни транспортни услуги:
  - а) услуги за товарен превоз;
  - б) услуги за междуградски пътнически превоз (на дълги разстояния);
  - в) услуги за градски и регионален пътнически превоз.

Ако е необходимо, в светлината на опита, натрупан при прилагането на настоящия регламент, и с оглед подпомагане на трансграничната съгласуваност на процеса на стратегическо планиране, в консултация с оперативните заинтересовани страни и с ERP, ENIM може да определи по-подробен хармонизиран списък, който допълнително да разграничава видовете железопътни транспортни услуги. Този списък се включва в Европейската рамка за управление на капацитета.

3. При стратегическото планиране на капацитета, по-специално в модела на капацитета, посочен в член 19, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20, управителите на инфраструктура посочват предварително планирания капацитет, подходящ за предоставяне на многомрежови железопътни услуги.
4. При стратегическото планиране на капацитета се вземат предвид също така:
  - а) наблюдаваната структура и развитието на търсенето на железопътен 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 железопътни транспортни услуги и на железопътен инфраструктурен капацитет, което се определя чрез анализа, посочен в член 17 от настоящия регламент;
  - в) обявените от заявителите нужди от капацитет и данните, получени от консултациите с оперативните заинтересовани страни в съответствие с член 15 от настоящия регламент;
  - г) очакваното или планираното развитие на железопътния инфраструктурен капацитет, по-специално както е посочено в индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, и в бизнес плана на управителя на инфраструктура, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС;

- д) планираните работи по железопътната инфраструктура, 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 разпределения 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 участъците и възлите, които са част от основната мрежа и разширената основна мрежа на TEN-T, определени в приложение I към Регламент (ЕС) 2024/1679. Управителите на инфраструктура могат да решат да включат в стратегическото планиране на капацитета и други участъци и възли от мрежата, която управляват. Държавите членки могат да предвидят, в съответствие със стратегическите насоки, посочени в член 4, че управителите на инфраструктура извършват стратегическо планиране на капацитета в други участъци и възли на мрежата, управлявана от тези управители на инфраструктура.

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

Държавите членки инструктират управителите на инфраструктура да укажат тези участъци и възли в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.

7. За целите на стратегическото планиране на капацитета управителите на инфраструктура изготвят стратегическа карта на маршрутите по отношение на участъците и възлите, в която се определя следното:
- а) географския обхват на стратегията за капацитета, посочена в член 18, модела на капацитета, посочен в член 19, и плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20;
  - б) алтернативните линии, които се предвиждат в случай на ограничения на капацитета, посочени в член 11, и в контекста на планирането на действия при извънредни случаи, посочено в член 21.

Държавите членки гарантират, че до стратегическата пътна карта се предоставя публичен достъп и тя се включва в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.

8. Стратегическото планиране на капацитета обхваща период, който започва пет години преди промяната на работното разписание, за която се отнася. Управителите на инфраструктура могат да удължат периода до повече от пет години, по-специално за да подкрепят развитието на инфраструктурата в рамките на индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, посочена в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС.
9. Управителите на инфраструктура преразглеждат и актуализират резултатите от стратегическото планиране на капацитета, като вземат предвид по-специално следното:
- а) развитието на железопътна инфраструктура;
  - б) промените в пазарното търсене на железопътен инфраструктурен капацитет , включително чрез обявяване на нуждите от капацитет;
  - в) резултатите от процесите на разпределяне, посочени в раздели 3 и 4 от настоящата глава, през предходните периоди на работното разписание, включително степента на използване на железопътния инфраструктурен капацитет от заявителите;
  - г) данните от управлението на трафика, извършено в съответствие с глава III;
  - д) резултата от управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, извършено в съответствие с глава III;
  - е) резултатите от прегледа на ефективността в съответствие с глава IV.

10. ENIM разработва и включва в Европейската рамка за управление на капацитета насоки, в които се определят общите инструменти, методики и процедурни договорености за стратегическо планиране на капацитета.
11. Управителите на инфраструктура следва да вземат предвид тези насоки в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите инструменти, методики и процедурни договорености, установени в насоките.

#### *Член 15*

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

1. Съгласно член 7д от Директива 2012/34/ЕС управителите на инфраструктура се консултират с всички оперативни заинтересовани страни, включително извършващите многомрежови железопътни услуги, относно стратегическото планиране на капацитета, в това число документите за планиране, посочени в член 13, параграф 2 от настоящия регламент, в съответствие с графика, определен в раздел 2 от приложение I.
2. За целите на консултациите с оперативните заинтересовани страни, извършващи многомрежови железопътни услуги, управителите на инфраструктура координират действията си в съответствие с член 55, а по европейски и трансгранични въпроси – в съответствие с член 57.

## Член 16

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

1. Управителите на инфраструктура координират, когато е необходимо, своите дейности, свързани със стратегическото планиране на капацитета, в съответствие с член 55.

Координирането следва по-специално да гарантира:

- а) съгласуваността на стратегическото планиране в съответните мрежи, по-специално по отношение на стратегията за капацитета, модела за капацитета и плана за предоставяне на капацитет, планирането на работите по железопътната инфраструктура и планирането на действия при извънредни ситуации;
- б) подходящо отчитане на потребностите от капацитет за мномрежовите 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 и, когато е целесъобразно, ERP, регулаторните органи и ENRRB, европейските координатори и органите на държавите членки а, когато е необходимо, и други заинтересовани страни.

2. Заявителите имат право да изразят своите опасения относно документите за планиране, посочени в член 13, параграф 2, пред ENIM. ENIM може да приеме становище или препоръка относно тези опасения и информира ENRRB.
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 своите мотиви в документите за планиране.
4. ENRRB наблюдава процеса на координиране и неговото изпълнение. Тя информира Комисията за своите виждания относно необходимостта от отстраняване на евентуални недостатъци на процеса на координиране.

### *Член 17*

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

1. Управителите на инфраструктура редовно наблюдават и анализират транспортните пазари, за да предоставят информация за цялостната си бизнес стратегия, управлението на капацитета и извънредните случаи и инвестиционните решения.
2. Координаторът на мрежата редовно извършва проучване на транспортния пазар относно развитието на мрежата и пазара на трансгранични железопътни услуги. Координаторът на мрежата преразглежда и актуализира проучването на транспортния пазар по целесъобразност и при всички случаи поне веднъж на всеки пет години. Резултатите от проучването на пазара се оповестяват публично.

3. Анализът на транспортния пазар по смисъла на параграф 1 от настоящия член и проучването на пазара, посочено в параграф 2 от настоящия член, предоставят по-специално данни за стратегическото планиране на капацитета, както е посочено в член 4, за разделянето на железопътния инфраструктурен капацитет, както е посочено в член 27, и за разпределянето на капацитета въз основа на официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 39.

Управителите на инфраструктура вземат предвид анализа на транспортния пазар по смисъла на параграф 1 и проучването на пазара, посочено в параграф 2, за да предоставят информация за цялостната си бизнес стратегия, управлението на капацитета и извънредните случаи и инвестиционните решения.

### *Член 18*

#### *Стратегия за капацитета*

1. Управителят на инфраструктура приема стратегия за капацитета, в която са изложени очакванията за бъдещото развитие на търсенето и предлагането на железопътен инфраструктурен капацитет и неговите виждания как да се приспособи към това развитие.

Стратегията за капацитета служи като основа за комуникация, консултации и координиране между оперативните заинтересовани страни.

2. Стратегията за капацитета съдържа информацията, посочена в раздел 1 от приложение I.
3. Управителят на инфраструктура изготвя, публикува и, когато е необходимо, актуализира стратегията за капацитета в съответствие с графика и съдържанието, посочени в раздел 2 от приложение I.

#### *Член 19*

#### *Модел на капацитета*

1. Управителят на инфраструктура създава модел на капацитета, който прецизира стратегията за капацитета въз основа на резултатите от консултациите с оперативните заинтересовани страни в съответствие с член 15 и консултациите и координационните дейности, посочени в член 16, включително под формата на обявяването на нуждите от капацитет, посочено в член 14, параграф 4, буква в).

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

2. Моделът на капацитета съдържа информацията, посочена в раздел 1 от приложение I. Управителите на инфраструктура изготвят и публикуват модела на капацитета за всеки период на работното разписание и актуализират модела на капацитета, когато е необходимо, в съответствие с графика, посочен в раздел 2 от приложение I. Задължението за актуализиране на модела на капацитета не се прилага, ако е публикуван план за предоставяне на капацитет за същия период на работното разписание.
3. Управителят на инфраструктура има право, в разумни граници, да предложи модел на капацитета, който се различава от информацията, получена при консултациите със заявителите. Управителят на инфраструктура посочва приложимите ограничения в своя референтен документ за железопътната мрежа. ENIM разработва насоки относно тези ограничения и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.
4. Когато управителят на инфраструктура не може да изготви модел на капацитета в рамките на ограниченията, посочени в параграф 3 от настоящия член, той разделя капацитета на този елемент от железопътната инфраструктура в съответствие с член 27.
5. Когато е уместно, управителите на инфраструктура се координират в съответствие с член 16, за да се гарантира, че резултатите от разделянето на капацитета са съгласувани и осигуряват безпроблемни мрежови услуги.

6. Управителите на инфраструктура документират и когато е уместно, обосновават всяко значително несъответствие между модела на капацитета и стратегията за капацитета за един и същ период на работното разписание.

#### *Член 20*

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

1. Управителят на инфраструктура изготвя план за предоставяне на капацитет, който прецизира модела на капацитета въз основа на консултациите със заявителите, посочени в член 15, включително под формата на обявяване на нуждите от капацитет, посочено в член 14, параграф 4, буква в), и на координационните дейности между управителите на инфраструктура, посочени в член 16.

Планът за предоставяне на капацитет осигурява основата за разпределяне на капацитета. В съответствие с изискванията, определени в раздели 1 и 2 от приложение I, той предоставя изчерпателна информация относно:

- а) наличния железопътен инфраструктурен капацитет, който може да бъде предоставен на заявителите;
- б) железопътния инфраструктурен капацитет, който не е наличен за разпределяне.

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

2. Управителите на инфраструктура изготвят плана за предоставяне на капацитет в съответствие с резултатите от процеса на стратегическо планиране на капацитета, посочен в членове 13—19, и в съответствие с графика, определен в раздел 2 от приложение I.
3. 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 актуализират този план непрекъснато до края на периода на работното разписание, за който той се отнася. Планът за предоставяне на капацитет се предоставя за всеки отделен ден от съответния период на работното разписание.
4. Управителите на инфраструктура документират и когато е уместно, обосновават всяко значително разминаване между плана за предоставяне на капацитет и модела на капацитета за един и същ период на работното разписание.
5. В плана за предоставяне на капацитет управителите на инфраструктура могат да посочат железопътния инфраструктурен капацитет като предварително планиран. Предварително планиран капацитет означава капацитет, за който управителят на инфраструктура определя характеристиките и обемите на наличния капацитет за заявки от страна на заявителите, определя правилата за разпределяне на такъв капацитет и установява процеса, чрез който може да бъде заявен такъв капацитет, в съответствие с член 22. Определените характеристики, правила и процеси на разпределяне се вземат предвид при разпределянето на предварително планирания капацитет.

6. Предварително планираният капацитет се представя в плана за предоставяне на капацитет под формата на обекти на планиране на капацитета, както е посочено в член 22, които определят обема и характеристиките на капацитета и които са свързани с правилата и процесите за разпределяне, чрез които се предоставя такъв капацитет.
7. Управителят на инфраструктура има право, в разумни граници, да предложи план за предоставяне на капацитет, който се различава от информацията, получена при консултациите със заявителите. Управителят на инфраструктура посочва приложимите ограничения в своя референтен документ за железопътната мрежа. ENIM разработва насоки относно тези ограничения и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.
8. Когато управителят на инфраструктура не е в състояние да изготви план за предоставяне на капацитет в рамките на ограниченията, посочени в параграф 7 от настоящия член, той разделя капацитета на този елемент от инфраструктурата в съответствие с член 27.
9. Когато е уместно, управителите на инфраструктура се координират в съответствие с член 16, за да се гарантира, че резултатите от разделянето на капацитета са съгласувани и осигуряват безпроблемни многомрежови услуги.
10. Управителят на инфраструктура представя проекта за план за предоставяне на капацитет на регулаторния орган за контрол, след което регулаторният орган го анализира и може да вземе решение, с което да изиска от управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет, когато при анализа се е стигнало до заключение, че този план не е в съответствие с настоящия регламент, с Директива 2012/34/ЕС или с принципите на прозрачност и недискриминация, в съответствие със сроковете, посочени в раздел 2 от приложение I към настоящия регламент.

Когато е уместно, регулаторните органи се координират с други регулаторни органи.

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

### *Член 21*

#### *Планиране за непредвидени случаи*

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

Планирането на действия при извънредни случаи осигурява основата за управление на трафика, управление на нарушения в движението и управление на кризи в съответствие с член 44, с оглед да се даде възможност за бърза реакция в такива случаи и да се сведе до минимум тяхното въздействие върху железопътния трафик.

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

2. Планирането на действия при извънредни ситуации включва по-специално:
- а) определяне на алтернативни маршрути, когато има такива, включително в други мрежи, които позволяват пренасочване на трафика, в случай че не са налични елементи от железопътната инфраструктура, включени в основната и в разширената основна мрежа на TEN-T, и на всякакви участъци и възли, включени в документите за стратегическо планиране на капацитета;
  - б) ориентировъчно планиране на железопътния инфраструктурен капацитет, наличен по алтернативните маршрути, определени в съответствие с буква а), което осигурява прозрачност относно железопътния инфраструктурен капацитет, наличен по такива маршрути, който може да бъде използван в случай на произшествия и по-специално на нарушения във функционирането на мрежата в съответствие с член 48;
  - в) определянето на правила и процедури за управление на трафика и на кризи, включително относно обмена на информация между управителите на инфраструктура, другите оперативни участници и другите заинтересовани страни, като например публичните органи, които отговарят за железопътния транспорт или за сигурността и реагирането при извънредни случаи, както и критерии за задействането 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 44 и с Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46.

3. Управителите на инфраструктура осигуряват съгласуваност на планирането на действия при извънредни случаи със стратегическото планиране на капацитета, по-специално със стратегията за капацитета, модела на капацитета, плана за предоставяне на капацитет и с планирането на работите по железопътната инфраструктура, както е посочено в член 11.
4. Резултатите от планирането на действия при извънредни случаи, по-специално определянето на алтернативни маршрути в съответствие с параграф 2, буква а) и ориентировъчното планиране на капацитета на алтернативните маршрути в съответствие с параграф 2, буква б), се включват в модела на капацитета и в плана за предоставяне 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 от настоящия член, по-специално за случаи, които имат потенциално въздействие върху трансграничния трафик. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

#### *Член 22*

##### *Критерии и процедури за разпределянето на предварително планирания капацитет и за определяне на обектите на планиране на капацитета*

1. Управителите на инфраструктура разпределят предварително планирания капацитет, включен в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20, чрез справедливи, прозрачни и недискриминационни критерии и процедури.

Управителите на инфраструктура включват тези критерии и процедури в референтния документ за железопътната мрежа, като вземат предвид общата рамка, посочена в параграф 4.

2. Управителите на инфраструктура могат да групират обекти на планиране на капацитета, като например предварително планирани влакови маршрути, при предварителното планиране на капацитета, за да предоставят специфично разписание в съответствие със стратегическите насоки, посочени в член 4, когато са предоставени такива насоки, и като вземат предвид нуждите на пазара, изразени от заявителите.
3. Обектите на планиране на капацитета определят характеристиките и свойствата на различните видове предварително планиран капацитет, включително капацитета, който е наличен за заявки от заявители, капацитета, резервиран за работи по железопътната инфраструктура, и капацитета, който вече е разпределен. Тези характеристики и свойства включват всички аспекти, които са от значение за конкретните видове предварително планиран капацитет, като маршрут, време, гарантирана или изисквана минимална скорост, максимална дължина, технически параметри и брой на маршрутите, включени както за товарните, така и за пътническите услуги.
4. ENIM разработва обща рамка за критериите и процедурите, посочени в параграф 1, и я включва в Европейската рамка за управление на капацитета. Чрез общата 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 възможността за приемане на заявки за права на капацитет, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет и необходимостта от съответно коригиране на плана за предоставяне на капацитет.

5. ENIM разработва 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. 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 66, параграф 3 от настоящия регламент.

### *Член 23*

#### *Много натоварена и претоварена железопътна инфраструктура*

1. Управителите на инфраструктура незабавно обявяват даден елемент на железопътната инфраструктура за много натоварен или за претоварен, ако е изпълнено поне едно от следните условия:
- а) използването на железопътния инфраструктурен капацитет е надхвърлило праговете за много натоварена или претоварена железопътна инфраструктура през представителните периоди, посочени в приложение II, в предходния или текущия период на работното разписание;
  - б) от управителите на инфраструктура се изисква да разделят капацитета при стратегическото планиране на капацитета в съответствие с член 19, параграф 4 или член 20, параграф 8;

- в) в резултат на мащабни работи по железопътната инфраструктура, водещи до ограничения на капацитета, планирани в съответствие с член 11, капацитетът става много натоварен или претоварен.

Управителите на инфраструктура оценяват използването на железопътния инфраструктурен капацитет въз основа на обективни, прозрачни и подходящи процедури и методи.

2. ENIM разработва общ метод за използване на железопътния инфраструктурен капацитет. Този метод се включва в Европейската рамка за управление на капацитета.
3. В декларацията, посочена в параграф 1, се указват периодът на работното разписание и елементът на железопътната инфраструктура, както и конкретните периоди, за които се отнася.
4. Несъвместимите индивидуални заявки за капацитет, подадени за разпределяне през периода на работното разписание, не са основание да се обяви даден елемент от железопътната инфраструктура за много натоварен или претоварен, освен ако не е изпълнено поне едно от условията, посочени в параграф 1.
5. Когато е обявено, че елемент от железопътната инфраструктура е много натоварен или претоварен, управителят на инфраструктурата извършва анализ на капацитета в съответствие с член 24, освен ако през петте години, предшестващи обявяването на този елемент от железопътната инфраструктура за много натоварен или претоварен, е бил изпълнен план за увеличаване на капацитета, съгласно предвиденото в член 25, и при отчитане на всички съответни фактори, или ако такъв план вече се изпълнява.

6. За елементите от железопътната инфраструктура, обявени за много натоварени или претоварени, управителите на инфраструктура резервират капацитет в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20, като вземат предвид резултата от анализа на капацитета, посочен в член 24.
7. Държавите членки инструктират управителите на инфраструктура да укажат елементите от железопътната инфраструктура, обявени за много натоварени или претоварени, 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 железопътната инфраструктура е претоварена, се посочват в референтния документ за железопътната мрежа и се спазват всички мерки и критерии, приети в съответствие с член 27.
9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 75 за изменение на праговете за използване на капацитета и референтните периоди, посочени в приложение II, когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при прилагането, или когато секторът е разработил нови и широко приети най-добри практики, за да се осигури ефикасно управление на железопътния инфраструктурен капацитет на много натоварената и претоварена железопътна инфраструктура и да се отразят оперативните съображения на управителите на инфраструктура и заявителите, като при прилагането на настоящия член се вземе предвид опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и ENRRB.

## Член 24

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

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

В анализа на капацитета се определят ограниченията на железопътния инфраструктурен 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 железопътен 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 наличието на капацитета.

2. В анализа на капацитета се разглеждат характеристиките на железопътната инфраструктура по отношение на капацитета на железопътната инфраструктура, възможностите и оперативната съвместимост, оперативните процедури, характерът на различните действащи услуги и въздействието на всички тези фактори върху железопътния инфраструктурен капацитет. Разглежданите мерки включват по-специално премаршрутизиране на услугите, включително чрез различни мрежи, ако е приложимо, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта, хармонизиране на оперативните процедури и подобрения на железопътната инфраструктура.
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 елемент от железопътната инфраструктура е част от европейски транспортен коридор — в съответствие с член 57 от настоящия регламент.

Управителят на инфраструктура прави резултата от анализа на капацитета публично достъпен на своя уебсайт. Линковете към резултата от анализа на капацитета са налични на уебсайта на ENIM.

4. Управителите на инфраструктура вземат предвид, когато е подходящо, резултатите от всеки извършен анализ на капацитета, включително в други съответни мрежи, 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 съответния европейски координатор.

## Член 25

### План за увеличаване на капацитета

1. В срок от шест месеца след приключването на анализа на капацитета съгласно член 24 управителят на инфраструктура изготвя план за увеличаване на капацитета за елементи от железопътната инфраструктура, обявени за претоварени в съответствие с член 23.

В плана за увеличаване на капацитета се определят:

- a) причините за претоварването;
- б) вероятното бъдещо развитие на трафика;
- в) ограниченията за развитието на железопътната инфраструктура;
- г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително мерките, посочени в член 24, параграф 2 и 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 железопътния инфраструктурен капацитет, включително и график за прилагането на мерките.

2. Планът за увеличаване на капацитета се изготвя след консултации с потребителите на съответната претоварена железопътна инфраструктура в съответствие с член 15.

Дадена държава членка може да реши този план да подлежи на предварителното ѝ одобряване.

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

Съответният европейски координатор взема предвид плана за увеличаване на капацитета в своя работен план, посочен в член 53 от Регламент (ЕС) 2024/1679.

4. Без да се засяга член 42 от настоящия регламент, управителят на инфраструктура преустановява събирането на такси за съответната железопътна 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 мерките, набелязани в плана за увеличаване на капацитета.
5. Независимо от параграф 4, с одобрението на регулаторния орган управителят на инфраструктура може да продължи да налага тези такси в един от следните случаи:
- а) ако планът за увеличаване на капацитета не може да бъде изпълнен по независещи от него причини;
  - б) ако съществуващите възможности не са икономически или финансово осъществими.

## Член 26

### Специализирана железопътна инфраструктура

1. Без да се засяга параграф 2 от настоящия член, се смята, че железопътният инфраструктурен капацитет е наличен за използване при всички видове трафик, съвместими с маршрута, предвиден за експлоатация в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и спецификациите, определени в приетите въз основа на директивата актове за изпълнение.
2. Когато има подходящи алтернативни маршрути и когато в съответствие с процедурата, посочена в член 27, 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 елементи от инфраструктурата за използване при определени видове трафик. В този случай управителят на инфраструктура посочва предназначението в документите за планиране, посочени в член 13, параграф 2 и в референтния документ за железопътната мрежа, и резервира капацитет за определените видове трафик в плана за предоставяне на капацитет.  
  
Това предназначение не възпрепятства използването на такава железопътна инфраструктура при други видове трафик, ако има наличен капацитет.
3. Държавите членки гарантират, че железопътната инфраструктура, определена съгласно параграф 2 от настоящия член, се посочва в регистъра на инфраструктурата по член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.

## Член 27

### *Разделяне на капацитета на железопътната инфраструктура, обявена за много натоварена или претоварена*

1. Управителят на инфраструктура разделя капацитета по елементи от железопътната инфраструктура, обявена за много натоварена или претоварена, като прилага справедлива, прозрачна и недискриминационна методика.

Управителят на инфраструктура определя подробностите за методиката, включително всички приложими стойности на параметрите, в референтния документ за железопътната мрежа, като взема предвид Европейската рамка за управление на капацитета. Стойностите на параметрите, определени от управителя на инфраструктура, подлежат на координиране в съответствие с член 7д, буква г) от Директива 2012/34/ЕС.

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

2. Методиката, посочена в параграф 1, включва следните стъпки:
  - а) разработване на алтернативни сценарии за разделяне на наличния капацитет за различните видове железопътни транспортни услуги, включващи, когато е възможно, предоставяне на алтернативен капацитет по други маршрути или алтернативни срокове;

- б) оценяване и класиране на сценариите, посочени в буква а) от настоящия параграф, като се вземат предвид оперативните, социално-икономическите и екологичните критерии, посочени в параграф 3 от настоящия член;
- в) избор на най-високо класирания сценарий въз основа на оценката, посочена в буква б) от настоящия параграф, и съответно изменение на модела на капацитета и на плана за предоставяне на капацитет.

Методиката позволява да се вземе предвид необходимостта от многомрежови железопътни услуги в тяхната цялост.

3. Оценката, посочена в параграф 2, буква б), се основава на следните оперативни, социално-икономически и екологични критерии, без да се ограничава до тях, в зависимост от наличието на данни и като се вземат предвид техническите и оперативните съображения и използването на железопътната инфраструктура:

- а) оперативните разходи за операторите на железопътни транспортни услуги и произтичащото от това въздействие върху цените за клиентите на железопътни транспортни услуги;
- б) разходите, свързани с времето, за клиентите на железопътни транспортни услуги;
- в) свързаността и достъпността за хората и регионите, обслужвани от железопътните транспортни услуги, включително качеството на връзките, по-специално по отношение на времето за прекачване и честотата на железопътните услуги за превоз на пътници и товари;

- г) въздействието върху външните разходи за транспорт, като например произшествия, емисии на замърсители на въздуха, парникови газове и шум, генерирани от железопътните транспортни услуги и от техните вероятни алтернативи;
- д) обема на превозваните пътници и товари.

4. ENIM определя справедлива, прозрачна и недискриминационна методика и установява списъка на параметрите, свързани с железопътните транспортни услуги, и оперативните, социално-икономически и екологични критерии, необходими за оценката, посочена в параграф 3. Когато е приложимо, в ENIM се определят стандартните стойности на параметрите или диапазони от стандартни стойности. ENIM гарантира, че стойностите на параметрите са изпитани и калибрирани в достатъчна степен в оперативен контекст.

ENIM включва методиката и списъка на параметрите и стандартните стойности за параметрите в Европейската рамка за управление на капацитета.

Когато е целесъобразно, управителят на инфраструктура коригира стойностите на стандартните параметри, за да се вземат предвид местните или националните обстоятелства, въз основа на приети подходи и емпирични доказателства и, когато е приложимо, като прилага изискванията на държавите членки в съответствие с член 4, параграф 2, буква г).

## РАЗДЕЛ 3

### ИЗГОТВЯНЕ НА ГРАФИК И РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА КАПАЦИТЕТА

#### Член 28

#### *Права във връзка с капацитета*

1. Заявителите могат да се обърнат към управителя на инфраструктура съгласно публичното или частното право, за да поискат споразумение, предоставящо права на железопътен инфраструктурен капацитет срещу такса, както е предвидено в глава IV, раздел 2 от Директива 2012/34/ЕС.

Управителите на инфраструктура предоставят на заявителите права на железопътен 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.

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 влаково пътуване 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 33 и 35.
4. Освен ако не е посочено друго в настоящия регламент, съответните права и задължения на управителите на инфраструктура и на заявителите по отношение на всяко разпределяне на капацитет се определят в договорите или в националното право.
5. Веднъж разпределено на заявител, правото на капацитет не може да се прехвърля от получателя на друго предприятие или услуга.

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

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

6. Когато даден заявител възнамерява да заяви железопътен 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, биват информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни.

#### *Член 29*

##### *Методи за разпределяне на капацитет*

1. Управителите на инфраструктура предоставят права на капацитет на заявителите чрез процесите на разпределяне, посочени в членове 33—36.

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

2. Управителите на инфраструктура разпределят железопътен инфраструктурен капацитет чрез цифрови инструменти и цифрови услуги в съответствие с член 66.

3. Управителят на инфраструктура анулира право на капацитет, който за срок от не по-малко от един месец е бил използван за по-малко от праговата стойност, освен когато това се дължи на неикономически причини извън контрола на заявителя. В такъв случай управителят на инфраструктура информира регулаторния орган.

ENIM определя диапазони за праговата стойност и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.

Управителите на инфраструктура определят праговата стойност в референтния документ за железопътната мрежа, като вземат предвид диапазоните за праговата стойност, определени от ENIM.

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

4. Когато управителят на инфраструктура отмени, в съответствие с параграф 3, правата на многомрежов капацитет, регулаторният орган, отговарящ за този управител на инфраструктура, информира съответните регулаторни органи и ENRRB.

## Член 30

### *Разпределяне и координиране на права на многомрежов капацитет*

1. Заявителите имат право да подават заявки за права на многомрежов капацитет чрез процесите на разпределяне, посочени в членове 33—36, включително цели двупосочни пътувания, и да получават отговори на тези заявки чрез звено за обслужване на едно гише, създадено в съответствие с член 66, параграф 5.

Управителите на инфраструктура координират разпределянето на капацитета за многомрежови железопътни услуги, в съответствие с член 55, по-специално за трансгранични услуги за железопътен товарен превоз и трансгранични услуги за железопътен превоз на пътници.

2. По-конкретно координирането по параграф 1 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, наличие в различни работни дни и статус на разпределянето;

- в) съгласуваното 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 38, и на механизма за официално разрешаване на спорове, посочен в член 39;
- 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;
- д) без да се засяга член 1, параграф 7, бързи и ефикасни проверки на съвместимостта на маршрутите за извънгабаритен превоз, който пресича повече от една мрежа за военни и отбранителни цели.

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

3. Управителят на инфраструктура не отменя право на многомрежов капацитет съгласно член 29, параграф 3 без предварително координиране, в съответствие с член 55, с другите съответни управители на инфраструктура.

Ако управителят на инфраструктура отмени, в съответствие с член 29, параграф 3, право на многомрежов капацитет, той информира регулаторния орган. Регулаторният орган информира съответните регулаторни органи и ENRRB.

4. Заявленията за право на многомрежов капацитет се третират еднакво и по недискриминационен начин в сравнение със заявленията за право на капацитет в една мрежа.
5. ENIM определя подробните процедури и методи за насърчаване на еднаквото прилагане на настоящия член и минималните изисквания за качество, посочени в параграф 2, буква б), и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.

### *Член 31*

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

1. Управителите на инфраструктура и операторите на обслужващи съоръжения, които предлагат услуги, необходими за извършването на железопътна транспортна услуга, и чиито обслужващи съоръжения са част от трансевропейската транспортна мрежа, както е посочено в приложение I към Регламент (ЕС) 2024/1679, включително намиращите се в градските възли, определени в член 3, параграф 6 от посочения регламент, си сътрудничат с оглед да се гарантира съгласуваността при разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет и капацитета в обслужващите съоръжения.

2. Управителите на инфраструктури предоставят в референтния документ на железопътната мрежа списък на обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1.
3. Управителите на инфраструктура гарантират, че заявителите могат да заявяват, на едно място и чрез една операция права на железопътен инфраструктурен капацитет и капацитет в обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1 от настоящия член, като използват звеното за обслужване на едно гише, създадено съгласно член 6б, параграф 5.
4. Управителите на инфраструктура могат да сключат споразумение с операторите на други обслужващи съоръжения за съвместно предоставяне на капацитет.
5. За целите на параграф 3 управителите на инфраструктура и операторите на обслужващи съоръжения координират капацитета и предоставят права на капацитет, включително капацитет на обслужващото съоръжение, който отговаря на изискванията на заявителя, или полагат усилия да осигурят осъществима алтернатива на заявения капацитет.
6. Операторите на обслужващи съоръжения, посочени в параграф 1 от настоящия член, предоставят на управителя на инфраструктура информация за наличния капацитет в цифров формат в съответствие с член 6б, параграф 5. Информацията в реално време се предоставя, винаги когато е подкрепена от цифровите инструменти, посочени в член 6б, параграф 5.
7. Настоящият член не се прилага за операторите на обслужващи съоръжения, които се ползват от освобождаване съгласно член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177 на Комисията<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

## Член 32

### Работно разписание

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

Управителите на инфраструктура започват изготвянето на работното разписание при разпределянето на капацитета чрез годишния процес на разпределяне, посочен в член 34, като вземат предвид правата на капацитет, разпределени чрез рамкови споразумения в съответствие с член 33 и чрез процеса на непрекъснато планиране, посочен в член 35.

2. Управителите на инфраструктура гарантират, до края на периода на работното разписание, че работното разписание е актуално, като вземат предвид капацитета, разпределен чрез процеса на непрекъснато планиране, посочен в член 35, капацитета, разпределен чрез процеса *ad hoc*, посочен в член 36, промените в правата на капацитет в съответствие с член 41 и промяната на графика в контекста на управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи в съответствие с член 43.

## Член 33

### Разпределяне на капацитета чрез рамкови споразумения

1. Заявителите имат право чрез рамкови споразумения да заявят железопътен инфраструктурен капацитет за период, надвишаващ един период на работното разписание.

В рамковите споразумения се посочват предоставените права на капацитет под формата на спецификация на капацитета, както е посочено в член 28, параграф 1, буква а). Те не могат да включват права на капацитет под формата на влаков маршрут.

Държавите членки могат да изискват предварително одобрение на рамковите споразумения от регулаторния орган. В случай на рамкови споразумения, включващи трансграничен трафик, съответните регулаторни органи осъществяват координация помежду си.

2. В документите за стратегическо планиране на капацитета управителите на инфраструктура посочват капацитета, който планират да резервират за разпределяне чрез рамкови споразумения. Без да се засягат членове 101, 102 и 106 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), капацитетът, резервиран за рамкови споразумения в тези документи за планиране, се разпределя от управителя на инфраструктура на заявителите чрез такива споразумения, при спазване на разпоредбите на параграфи 5 и 6 от настоящия член. Това не възпрепятства управителите на инфраструктура да разпределят поискания капацитет чрез рамкови споразумения в случаите, когато такъв капацитет не е резервиран в документите за планиране, при спазване на разпоредбите на параграф 6 от настоящия член.
3. Рамкови споразумения могат да бъдат сключвани между няколко управители на инфраструктура и един заявител в случаите, когато те обхващат повече от една мрежа.

4. Заявител, който е страна по рамково споразумение, поисква от управителя на инфраструктура да преобразува спецификациите на капацитета, включени в рамковото споразумение, в съответен влаков маршрут в съответствие с въпросното споразумение. Това преобразуване се извършва в съответствие с член 28, параграф 2.
5. Управителите на инфраструктура гарантират, че рамковите споразумения са в съответствие със следното:
  - а) документите за планиране, свързани със стратегическото планиране на капацитета, както е посочено в член 13, параграф 2;
  - б) стратегическите насоки, включително евентуалните им обвързващи елементи, когато държавите членки са предоставили такива насоки в съответствие с член 4.

Управителите на съседни инфраструктури координират своето стратегическо планиране на капацитета относно наличния капацитет за трансгранични рамкови споразумения.

6. Рамковите споразумения 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 да включват тези дялове в референтния документ за железопътната мрежа.

7. 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 членове 41 и 42. Другите промени в правата на капацитет, разпределен чрез рамкови споразумения, подлежат на санкция в съответствие с член 42.
8. Рамковите споразумения по принцип обхващат периода, посочен в раздел 5 от приложение I. Управителят на инфраструктура може да се съгласи на по-кратък или по-дълъг период в конкретни случаи. Всеки период, по-дълъг от периода, посочен в раздел 5 от приложение I, се обосновава с изискването за целеви инвестиции от страна на новите участници на пазара или със значима новост на услугата, осигуряващи значително подобряване на качеството на услугата.
9. За услуги, при които се използва специализираната железопътна инфраструктура, посочена в член 26, която изисква значителни и дългосрочни инвестиции, надлежно обосновани от заявителя, рамковите споразумения могат да се сключват за период, не по-дълъг 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.
10. Управителите на инфраструктура включват капацитета, разпределен чрез рамкови споразумения, в модела на капацитета, посочен в член 19, и в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20.
11. При зачитане на търговската тайна общият характер на всяко рамково споразумение се предоставя на всяка заинтересована страна.

12. Въз основа на опита на регулаторните органи, на компетентните органи, на железопътните предприятия, на управителите на инфраструктура и на ENRRB Комисията може да приема актове за изпълнение, в които се определят подробни правила относно процедурата и критериите за сключване на рамкови споразумения, формата и съдържанието на тези споразумения, за да се гарантира еднаквото прилагане на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

#### *Член 34*

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

1. Управителят на инфраструктура разпределя капацитета чрез едновременно разпределяне на капацитета, за да удовлетвори, доколкото е възможно, всички заявки за железопътен инфраструктурен капацитет, посочени в член 32, параграф 1, при спазване на параграф 2, 3 и 4 от настоящия член. Управителят на инфраструктура взема предвид, доколкото е възможно, всички ограничения за заявителите, включително икономическия ефект върху тяхната стопанска дейност.
2. В съответствие с членове 20 и 22 управителят на инфраструктура може да приема или отхвърля заявки за права на капацитет, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет.

Когато дадена заявка не е в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, управителят на инфраструктура има право, в разумни граници, да предложи железопътен инфраструктурен капацитет, който се различава от заявения, и да измени плана за предоставяне на капацитет, или и двете. В такива случаи управителят на инфраструктура прилага критериите и процедурите, посочени в член 22, параграф 1.

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 20, параграф 6, и в случай на противоречие с други заявки дава приоритет на заявки, които са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, по-специално с предварително планирания капацитет.

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. Съответният заявител има право да подаде жалба до регулаторния орган.

Поне веднъж годишно управителите на инфраструктура информират регулаторния орган за всички получени заявки за капацитет, които не отговарят на параметрите на наличния капацитет, както е посочено в плана за предоставяне на капацитет, независимо от това дали са били приети или отказани. Въз основа на тази информация регулаторният орган може да издаде становище, в което може да препоръча на управителя на инфраструктура да измени модела на капацитета.

3. В случай на несъвместимост между две или повече заявки за капацитет управителят на инфраструктура първо се опитва да разреши спора чрез механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 38. Ако спорът за капацитет не бъде разрешен чрез посочения механизъм за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, управителят на инфраструктура прилага официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 39.

4. Правата на капацитет, предоставени чрез годишния процес на разпределяне, могат да включват:

а) спецификации на капацитета;

б) влакови маршрути .

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.

5. Управителят на инфраструктура спазва графика за процеса на разпределяне, посочен в раздел 4 от приложение I.

6. Управителят на инфраструктура разглежда заявките, подадени след срока, посочен в раздел 4 от приложение I, и разпределя капацитета въз основа на принципа „първ пристигнал, първ обслужен“.

7. За заявки, подадени след срока, които не могат да бъдат удовлетворени нито с остатъчния капацитет, резервиран за работното разписание, нито с наличния непланиран капацитет, управителят на инфраструктура се опитва да предложи алтернативи чрез друг маршрут.

8. Управителят на инфраструктура провежда консултации със заинтересованите страни относно проекта на работно разписание. Заинтересованите страни включват всички, които са заявили железопътен 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.

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

### *Член 35*

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

1. Управителите на инфраструктура разпределят железопътния инфраструктурен капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране, поне за железопътните товарни услуги, в съответствие със сроковете, определени в раздел 6 от приложение I. Управителите на инфраструктури резервират капацитет за тази цел в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20.

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

2. Правата на капацитет, предоставени чрез процеса на непрекъснато планиране, могат да включват:
  - а) влакови маршрути или спецификации на капацитет за всички дни на движение през периода на работното разписание, включващ първия ден на движение, включен в заявката;

- б) спецификации на капацитет за всички дни на движение след периода на работното разписание, включващ първия ден, включен в заявката, за максималния период, посочен в раздел 6 от приложение I.

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

- 3. Управителите на инфраструктура и заявителите могат съвместно да решат да изменят спецификациите на капацитета, предоставен в рамките на процеса на непрекъснато планиране, за да се даде възможност за по-добро използване на железопътната инфраструктура. Тези изменения не се считат за промени в правата на капацитет, подлежащи на санкция за целите на член 42. Другите промени в правата на капацитет, разпределен в рамките на процеса на непрекъснато планиране, подлежат на санкция в съответствие с член 42.
- 4. Без да се засяга член 20, управителите на инфраструктура разпределят капацитета, резервиран за процеса на непрекъснато планиране, въз основа на принципа „първ пристигнал, първ обслужен“.
- 5. В съответствие с правилата и процедурите, посочени в член 22, управителите на инфраструктура правят всичко възможно, за да предложат алтернативен капацитет за заявки от непрекъснато планиране, ако заявките не съответстват на плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20. Ако не е възможно да се предложи алтернатива, управителят на инфраструктура може да откаже да разпредели капацитет за такива несъответстващи заявки. Заявителят има право да подаде жалба до регулаторния орган.

6. Управителят на инфраструктура, след уведомяване на регулаторния орган, отказва заявки за непрекъснато планиране, ако тези заявки отговарят на характеристиките на капацитета, който обикновено се разпределя чрез рамкови споразумения в съответствие с член 33. Регулаторният орган уведомява ENRRB за тези откази и осигурява последователното прилагане на настоящия параграф.
7. Въз основа на опита на регулаторните органи, на компетентните органи, на железопътните предприятия, на управителите на инфраструктура и на ENRRB Комисията може да приема актове за изпълнение, в които се определят подробни правила относно процеса на непрекъснато планиране, за да се гарантира еднаквото прилагане на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

### Член 36

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

1. Управителят на инфраструктура отговаря без неоснователно забавяне и във всички случаи в рамките на сроковете, посочени в раздел 7 от приложение I, на заявки *ad hoc* за железопътен инфраструктурен капацитет, подадени по всяко време на валидността на работното разписание. Информацията за наличния свободен капацитет се предоставя в съответствие с член 10 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 железопътен инфраструктурен капацитет в отговор на заявки *ad hoc* се основава на принципа „първ пристигнал, първ обслужен“.

### Член 37

#### *Изготвяне на график за ограниченията на капацитета в резултат на работи по железопътната инфраструктура*

1. Управителите на инфраструктура се придържат към графика и изискванията, посочени в раздели 3 и 8 от приложение I, когато планират работи по железопътната инфраструктура в съответствие с настоящия член.
2. При планирането на работите по железопътната инфраструктура 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 ограничението на капацитета, произтичащо от работи по железопътната инфраструктура, изисква промяна на правото на разпределен капацитет по смисъла на член 41, управителят на инфраструктура прави всичко възможно, за да осигури на съответните заявители алтернативен капацитет, който позволява на железопътното предприятие да извършва съответните услуги.

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 координиране със съответните заявители с цел постигане на съгласие за алтернативни права на капацитет.

4. Управителите на инфраструктура включват възможно най-бързо след планирането им ограниченията на капацитета, произтичащи от работи по железопътната инфраструктура, в модела на капацитета или в плана за предоставяне на капацитет, независимо от момента, за който са планирани.

5. Управителят на инфраструктура може да се отклони от крайните срокове, определени в раздел 3, таблица 1 от приложение I, и от изискването за включване на ограничения на капацитета с голямо или значително въздействие в модела на капацитета, посочен в член 19, в следните случаи:

- а) налице са доказателства, че поради непредвидени събития ограничението на капацитета е необходимо за възстановяване на безопасната експлоатация на влаковете;
- б) графикът на ограниченията е извън контрола на управителя на инфраструктура, неговите изпълнители или други оператори, действащи от негово име; или
- в) ако всички оперативни заинтересовани страни са съгласни.

В тези случаи управителят на инфраструктура се консултира незабавно със заявителите и операторите на съответните обслужващи съоръжения и редовно ги информира за напредъка по възстановяването на нормалната експлоатация.

Ограниченията на капацитета, които предполагат промени в правата на капацитет след разпределянето, отговарят на изискванията, определени в член 41 и в раздел 8 от приложение I.

### Член 38

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

1. Когато в контекста на едновременното разпределяне на капацитета има противоречиви заявки за железопътен инфраструктурен капацитет, управителят на инфраструктура се опитва да осигури чрез координиране на тези заявки възможно най-доброто съчетаване на всички изисквания.

2. Когато възникне ситуация, която изисква координиране, управителят на инфраструктура се опитва да удовлетвори всички заявки за железопътен инфраструктурен капацитет чрез координиране и има право, в разумни граници, да предложи железопътен инфраструктурен капацитет, който се различава от заявления. Управителят на инфраструктура посочва приложимите ограничения в своя референтен документ за железопътната мрежа. ENIM разработва насоки относно тези ограничения и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.
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) правата на капацитет, заявени от всички други заявители по същите маршрути;
  - б) правата на капацитет, разпределени на предварителен принцип на всички други заявители по същите маршрути;
  - в) алтернативните права на капацитет, предложени по съответните маршрути в съответствие с параграф 2;
  - г) пълните подробности за критериите, използвани в процеса на разпределяне на капацитета.

Без да се засяга член 3, параграф 2 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 за железопътен инфраструктурен капацитет.

4. Управителят на инфраструктура определя в своя референтен документ за железопътната мрежа принципите, които уреждат координирането на заявките за капацитет за железопътни услуги.
5. Когато заявките за капацитет не могат да бъдат изпълнени без координиране, управителят на инфраструктура се стреми да удовлетвори всички заявки чрез координиране.
6. В случай на заявки за многомрежов капацитет механизмът за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в параграфи 1, 2 и 3 от настоящия член, се осъществява в съответствие с член 55 и включва координатора на мрежата.
7. ENIM разработва 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.

#### *Член 39*

##### *Механизъм за официално разрешаване на спорове*

1. Когато механизмът за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 38, не спомогне за разрешаване на спора, управителите на инфраструктура разпределят железопътния инфраструктурен капацитет, като прилагат справедлива, прозрачна и недискриминационна методика.

Управителят на инфраструктура определя подробностите за методиката, включително всички приложими стойности на параметрите, в референтния документ за железопътната мрежа, като взема предвид Европейската рамка за управление на капацитета. Стойностите на параметрите, определени от управителя на инфраструктура, подлежат на координиране в съответствие с член 7д, буква в) от Директива 2012/34/ЕС.

2. Методиката, посочена в параграф 1, включва следните стъпки:
- а) разработване на алтернативни сценарии за разделяне на наличния капацитет за различните видове железопътни транспортни услуги, включващи, когато е възможно, предоставяне на алтернативен капацитет по други маршрути или алтернативни срокове;
  - б) оценяване и класиране на сценариите, посочени в буква а) от настоящия параграф, като се вземат предвид оперативните, социално-икономическите и екологичните критерии, посочени в параграф 3;
  - в) избор на най-високо класирания сценарий въз основа на оценката, посочена в буква б) от настоящия параграф, и съответно изменение на модела на капацитета и на плана за предоставяне на капацитет.
3. Оценката, посочена в параграф 2, буква б), се основава на следните оперативни, социално-икономически и екологични критерии, без да се ограничава до тях, в зависимост от наличието на данни и като се вземат предвид техническите и оперативните съображения и използването на железопътната инфраструктура:
- а) оперативните разходи за операторите на железопътни транспортни услуги и произтичащото от това въздействие върху цените за клиентите на железопътни транспортни услуги;
  - б) разходите, свързани с времето, за клиентите на железопътни транспортни услуги;

- в) свързаността и достъпността за хората и регионите, обслужвани от железопътните транспортни услуги, включително качеството на връзките, по-специално по отношение на времето за прекачване и честотата на железопътните услуги за превоз на пътници и товари;
- г) въздействието върху външните разходи за транспорт, като например произшествия, емисии на замърсители на въздуха, парникови газове и шум, генерирани от железопътните транспортни услуги и от техните вероятни алтернативи;
- д) обема на превозваните пътници и товари.

4. ENIM определя справедлива, прозрачна и недискриминационна методика и установява списъка на параметрите, свързани с железопътните транспортни услуги, и социално-икономическите критерии, необходими за оценката, посочена в параграф 3. Когато е приложимо, в нея се определят стандартните стойности на параметрите или диапазони от стандартни стойности. ENIM гарантира, че стойностите на тези параметри са изпитани и калибрирани в достатъчна степен в оперативен контекст.

ENIM включва методиката, списъка на параметрите и стандартните стойности за параметрите в Европейската рамка за управление на капацитета.

Когато е целесъобразно, управителят на инфраструктура коригира стойностите на стандартните параметри, за да се вземат предвид местните или националните обстоятелства, въз основа на приети подходи и емпирични доказателства и, когато е приложимо, като следва изискванията на държавите членки в съответствие с член 4, параграф 2, буква г).

5. В контекста на механизма за официално разрешаване на спорове заявките за права на многорежов капацитет се вземат предвид в тяхната цялост. Ако в съответствие с параграф 4 се прилагат различни национални параметри, тези параметри се използват за съответните участъци.
6. В случай на несъвместими заявки за капацитет, включващи железопътни услуги със сходни характеристики и социално-икономически профил, управителят на инфраструктура разпределя железопътния инфраструктурен капацитет въз основа на търг или по начин, който осигурява достъп на най-голям брой заявители. Последният метод се прилага след одобрение от регулаторния орган.

#### *Член 40*

##### *График за процесите на разпределяне на капацитета*

1. За целите на прилагането на членове 33—36 управителят на инфраструктура и заявителите спазват графика за процесите на разпределяне на капацитета, посочен в раздели 4—7 от приложение I.

2. Управителите на инфраструктура могат да определят периоди от време и крайни срокове за графика за разпределяне на капацитет относно правата на капацитет за международни железопътни услуги, които са различни от посочените в настоящия регламент и в точка 2, буква б) от приложение VI към Директива 2012/34/ЕС, ако:
- а) установяването на международни влакови маршрути в сътрудничество с управителите на инфраструктура от трети държави по мрежа, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа на територията на Съюза, оказва значително въздействие върху графика за разпределяне на капацитета като цяло; или
  - б) установяването на международни влакови маршрути в сътрудничество с управителите на инфраструктура от други трети държави оказва значително въздействие върху графика за разпределяне на капацитет, при условие че това не влияе върху процесите на разпределяне на капацитет на другите управители на инфраструктура от Съюза.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 75 за изменение на крайните срокове и продължителността, посочени в раздели 4—7 от приложение I, и за адаптиране, в границите на рамката, определена в членове 33—36, на основните етапи и сроковете, посочени в нея, когато тези елементи са се оказали неефективни или са довели до големи трудности при изпълнението, като се вземе предвид опитът на управителите на инфраструктура и на заявителите, с оглед да се рационализират процесите на разпределяне на капацитета, да се осигури ефективен процес на разпределяне и да се отговори на планирането, оперативните, техническите и търговските интереси на съответните заинтересовани страни, свързани с графика и разпределянето на капацитета.

## РАЗДЕЛ 4

### АДАПТИРАНЕ И ПРОМЯНА НА ГРАФИКА

#### *Член 41*

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

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

В случай на промени в разпределените права на капацитет се прилага член 42 и управителите на инфраструктура незабавно актуализират работното разписание, посочено в член 32.

2. След разпределянето на права на капацитет, управителите на инфраструктура ограничават във възможно най-голяма степен промените в правата на капацитет в съответствие с принципите, посочени в член 2, параграф 4. По същия начин заявителите ограничават във възможно най-голяма степен своите искания за промени в тези права на капацитет.
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.
4. Отменянето на правата на капацитет също се смята за специфичен вид промяна.

5. В случай на промени в правата на капацитет управителите на инфраструктура могат да прилагат по-кратки крайни срокове за разпределянето на тези права в сравнение с крайните срокове, посочени в раздел 8 от приложение I. Управителите на инфраструктура предоставят информация за времето, необходимо за конструиране на влаковия маршрут, в референтния документ за железопътната мрежа.
6. Правилата и процедурите, които трябва да се прилагат в случай на промяна на правото на капацитет, отчитат въздействието на промяната на правото на капацитет в оперативен и търговски план. За тази цел управителите на инфраструктура категоризират промените въз основа на тяхното въздействие и определят категориите промени със значително въздействие, като вземат предвид процедурите, приети от ENIM въз основа на параграф 10.
7. В случай на промяна на право на многорежов капацитет съответните управители на инфраструктура полагат всички разумни усилия, за да осигурят съгласуваност между правата на капацитет по целия маршрут на влака.

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

Управителят на инфраструктура, който прави промяна в правото на многорежов капацитет, координира и отговаря за процеса на разпределяне на алтернативно право на многорежов капацитет с другите заинтересовани управители на инфраструктура и уведомява заявителя и всички заинтересовани страни за резултата от координирането. Този резултат трябва да бъде или предоставяне на алтернативно право на многорежов капацитет, или информация, че не е налично алтернативно право на капацитет.

8. За целите на настоящия регламент неизползването на разпределено право на капацитет от страна на железопътните предприятия се смята за равностойно на отмяна в деня на съответния влаков курс.

9. 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 железопътен инфраструктурен капацитет. Когато е уместно, тази информация се позовава на плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20, и на планирането на действия при извънредни ситуации, посочено в член 21.

10. ENIM изготвя и приема единни процедури за управление на промените в правата на капацитет след разпределянето им и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.

Тези процедури установяват критерии за разграничение между промените в зависимост от въздействието им в търговско и експлоатационно отношение, включително критерии за категоризиране на промените като промени със значително въздействие.

За категоризирането на дадена промяна като промяна със значително въздействие ENIM взема предвид, наред с другите фактори, способността на железопътното предприятие да извършва услугата в съответствие с договорните си задължения, закъсненията при заминаване или промените в маршрута, които водят до увеличаване на разстоянието, времето за пътуване, таксите за достъп до релсов път или други съответни разходи, както и праговете за тези промени.

11. До ... [18 месеца от датата на влизане в сила на настоящи регламент] Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 75 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. При приемането им Комисията обмисля въвеждането на времеви интервали за промяна на графика за по-малки строителни работи, които не са категоризирани като имащи значително, голямо или средно въздействие, и освен това взема предвид опита на управителите на инфраструктура и на заявителите.

#### *Член 42*

##### *Санкции за промени в правата на капацитет*

1. Когато управителят на инфраструктура или заявителят не изпълнява своите ангажименти по отношение на разпределено право на капацитет и когато това води до промяна, която се категоризира като значителна в съответствие с член 41, параграф 6, той заплаща санкция на другата страна. Санкцията е ефективна, съразмерна, възпираща и недискриминационна.

2. Санкцията, посочена в параграф 1, не се дължи при следните обстоятелства:
- а) непреодолима сила;
  - б) когато управител на инфраструктура оттегли правата на капацитет в съответствие с мерките, предприети от държавите членки съгласно член 12;
  - в) когато правото на капацитет е отменено в съответствие с член 29, параграф 3;
  - г) когато се изменят рамкови споразумения в съответствие с член 33, параграф 7;
  - д) при използването на дерогациите в съответствие с член 37, параграф 5.
3. Размерът на санкцията се определя между минималния и максималния размер, както са посочени в приложение IV. Управителите на инфраструктура определят в референтния документ за железопътната мрежа размерите на санкцията, която трябва да бъде заплащана от управителя на инфраструктура и от заявителя, при условие, че регулаторният орган е одобрил.
4. Санкцията, дължима от управителя на инфраструктура, не се разграничава по пазарен сегмент на влаковата услуга. Санкцията, дължима от заявителя, се разграничава по пазарен сегмент на влаковата услуга.

5. Санкцията може да бъде подложена на модулация с коефициент, който варира от 0,1 до 2, в зависимост от въздействието на промяната и в съответствие със следните критерии:

- а) момента на уведомяване за промяната;
- б) когато промяната е причинена от управителя на инфраструктура и съществува алтернативен капацитет – качеството на алтернативния капацитет; или
- в) когато промяната е причинена от заявителя – дали капацитетът може да бъде преразпределен и използван от друг заявител.

Максималната модулация може да се прилага само в случаи, когато правото на капацитет е отменено.

6. Въз основа на критериите, посочени в параграф 5, ENIM разработва насоки за прилагането на модулацията и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета.

Управителят на инфраструктура определя нивата на модулация въз основа на тези насоки .

7. Управителят на инфраструктура посочва в референтния документ за железопътната мрежа нивата на модулация, които трябва да се прилагат към санкциите, дължими от управителя на инфраструктура и от заявителя, при условие, че регулаторният орган е одобрил.

8. В случай на право на многорежов капацитет общата санкция се изчислява чрез събиране на размера на санкциите, включително модулацията, във всяка от мрежите, като се взема предвид, че:
- а) задължението да се плати санкцията на заявителя се прилага към управителя на инфраструктура, който е отговорен за промяната на правото на капацитет, като се взема предвид правото на капацитет в неговата цялост; санкцията, дължима от управителя на инфраструктура, е равна на трикратния размер на санкцията, дължима в собствената му мрежа, но не е по-висока от сбора на санкциите за цялото право на капацитет;
  - б) задължение да се плати санкцията на управителите на инфраструктура се прилага към заявителя, който е поискал промяната, като се взема предвид правото на капацитет в неговата цялост; санкцията се заплаща на съответните управители на инфраструктура според съответната им част от правото на многорежов капацитет.
9. Управителят на инфраструктура или заявителят имат право да оспорят пред отговорния регулаторен орган промяната на право на капацитет или плащането на санкция. Регулаторният орган взема решение незабавно, най-късно в срок от един месец от събирането на цялата информация, необходима за оценка на причината за промяната.

10. В случай на право на капацитет в една мрежа решението се взема от регулаторния орган на държавите членки на правото на капацитет.

В случай на права на многомрежов капацитет решението се взема от регулаторния орган, който отговаря за управителя на инфраструктура и действа като единно звено за контакт съгласно член 30.

Регулаторните органи информират и могат да се консултират с ENRRB относно тези решения. Когато бъде консултирана, ENRRB съветва регулаторните органи с цел да се гарантира, че тези решения са съгласувани и се основават на общопризнати принципи.

11. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 75 за изменение на приложение IV с цел да адаптира минималните и максималните размери на санкцията към процента на инфлация. Преразглеждането на размера на санкциите се извършва на всеки две години въз основа на процента на инфлация, измерен посредством европейския индекс на потребителските цени, публикуван от Евростат. Първият преглед на размера на санкциите се извършва през 2033 г.

### Член 43

#### *Промяна на графика във връзка с управлението на нарушения в движението и управлението на кризи*

1. В случай на нарушения във функционирането на мрежата, както е посочено в член 48, или на кризисна ситуация, както е посочено в член 49, съответният управител или управители на инфраструктура полагат всички възможни усилия за промяна на графика на засегнатия от нарушението трафик. За тази цел управителите на инфраструктура разпределят железопътния инфраструктурен капацитет, като отчитат посочените в параграф 2 насоки, въз основа на плановете за действие при извънредни ситуации, изготвени в съответствие с член 21, 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 железопътния инфраструктурен капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата, както е посочено в член 48, и ги включва в Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи. По-специално ENIM разработва насоки за прилагането на управлението на нарушенията в движението и на принципа „пръв пристигнал, пръв обслужен“.

Когато се прилага управление на нарушенията в движението, ENIM разработва насоки относно подлежащите на прилагане процедури, които включват по целесъобразност прилагането на механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 38, и на механизма за официално разрешаване на спорове, посочен в член 39. ENIM включва тези насоки в Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, както е посочено в член 46.

3. Управителите на инфраструктура и заявителите могат да сключват на доброволна основа споразумения, които предвиждат замяна на някои права на капацитет в случай на нарушение във функционирането на мрежата, както е посочено в член 48. Тези споразумения се изброяват в плана за действия при извънредни ситуации, посочен в член 21.
4. В случай на нарушение във функционирането на мрежата, както е посочено в член 48, което засяга трафика в повече от една мрежа, съответните управители на инфраструктура координират разпределянето на алтернативен капацитет в съответствие с член 55 и като вземат предвид Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46.

### **ГЛАВА III**

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

#### *Член 44*

*Управление на трафика, управление на нарушенията в движението и управление на кризи*

1. Управителите на инфраструктура извършват управлението на трафика в съответствие с настоящия регламент, 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 трафика при нормални експлоатационни условия, включващо управление на произшествия, водещи до ограничени отклонения от работното разписание;

- б) управление на нарушенията в движението с цел преодоляване на значителни смущения в експлоатацията на мрежата, изискващи съгласувани действия в съответствие с член 48;
- в) управление на трафика по време на кризисни ситуации, както е посочено в член 49.

2. При управлението на трафика управителите на инфраструктура спазват принципите, посочени в член 2.

По-специално управителите на инфраструктура свеждат до минимум смущенията и тяхното въздействие върху железопътния трафик 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 нарушенията 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, които отговарят за управлението на кризисни ситуации извън железопътния сектор; тази информация се предоставя чрез подходящи средства, включително посочените в член 66.

## Член 45

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

1. Управителите на инфраструктура въвеждат правила и процедури за управление на отклоненията на движението на влаковете от работното разписание. Тези правила и процедури се публикуват в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, и включват управлението на трафика в случаите, посочени в член 44, параграф 1, букви а), б) и в) от настоящия регламент.
2. Целта на правилата и процедурите, посочени в параграф 1, е да се сведе до минимум цялостното въздействие на отклоненията от разписанието върху всички видове железопътен трафик, като се вземат предвид нуждите на всички видове транспорт. Правилата и процедурите могат да включват правила за приоритетно управление при различните видове трафик, както и специални 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 нормалното положение. За тази цел управителят на инфраструктура прилага плана за действия при извънредни ситуации, разработен в съответствие с член 21. Ако някакво смущение 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 трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46.

4. При определянето на правилата и процедурите, посочени в параграф 1, управителите на инфраструктура вземат предвид Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46. 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 трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи.
  
5. В случаи на непреодолима сила и когато е абсолютно необходимо поради произшествие, което прави железопътната инфраструктура временно неизползваема, разпределените права на капацитет могат да бъдат отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтване на системата, като същевременно се полагат максимални усилия, за да се осигурят възможни алтернативи.  
  
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. В случай на отмяна на капацитет управителите на инфраструктура информират железопътните предприятия относно управлението на времето им, относно напредъка на ремонтните работи и относно възможни алтернативи на разпределения им капацитет.
  
7. Държавите членки могат да изискат от железопътните предприятия да се включат в осигуряването на изпълнението и мониторинга на спазването от тяхна страна на стандартите и правилата за безопасност.

## Член 46

### *Европейска рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи*

1. Най-късно до ... [22 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] ENIM разработва и приема „Европейска рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи“ в съответствие с принципите, посочени в член 44, в която се определят общи инструменти, методики и процедурни договорености за координирането между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и другите оперативни заинтересовани страни и се взема предвид работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено с член 3, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2021/2085. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези общи инструменти, методики и процедурни договорености за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи.
2. При изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС и в член 6, параграф 2 от настоящия регламент, управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от насоките за координирането, установени в тази рамка.

3. ENIM публикува проект на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, за да се консултира с ERP и оперативните заинтересовани страни. ERP и оперативните заинтересовани страни могат да представят своите становища в отговор на проведените с тях консултации в срок от три месеца след публикуването на посочения проект.
4. ENIM представя на ENRRB окончателния проект за Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи в срок от ... [16 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]. ENRRB представя препоръка на ENIM относно Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи в срок от три месеца след получаването на проекта от ENIM. ENIM отчита в максимална степен тази препоръка при приемането на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи.
5. Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи съдържа най-малко елементите, изброени в приложение VI, и когато е необходимо се актуализира, за да се вземе предвид опитът на оперативните заинтересовани страни, както и дейностите на ENIM. При актуализирането на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи ENIM се консултира с ERP и оперативните заинтересовани страни и представя проект на ENRRB за препоръка в съответствие с параграфи 3 и 4.

6. Когато упражнява правомощията си във връзка с референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с член 56, параграфи 1 и 2 от Директива 2012/34/ЕС, регулаторният орган взема предвид препоръката относно Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, приета от ENRRB, в съответствие с параграф 2 от настоящия член и без да се засяга принципът на независимост на регулаторните органи.
7. На Комисията се предоставя правомощието, в съответствие с член 74, да приема актове за изпълнение за установяване на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, както е посочено в параграф 5 от настоящия член.
- Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

#### *Член 47*

#### *Координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи*

Управителите на инфраструктура координират управлението на трафика в съответствие с член 55 и въз основа на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46.

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 другите оперативни заинтересовани страни, както и всички съответни структури за управление на кризи на равнището на ЕС, когато е целесъобразно, включително в съответствие с член 6б.

#### *Член 48*

#### *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 трафика по време на ограниченията, засегнатите управители на инфраструктура оценяват вероятната продължителност и въздействието на произшествието въз основа на цялата налична информация и предишен опит, като отчитат метода, посочен в параграф 7.

Ако прогнозната очаквана продължителност и въздействието на произшествието отговарят на критериите за обявяване на нарушения във функционирането на мрежата, както е посочено в приложение VII, засегнатите управители на инфраструктура обявяват нарушение във функционирането на мрежата и прилагат мерките, предвидени в член 45.

2. Когато нарушението във функционирането на мрежата оказва или има вероятност да окаже въздействие върху повече от една мрежа, управителят на железопътната инфраструктура, в чийто участък е възникнало нарушението, обявява нарушение във функционирането на множество мрежи и координира действията в съответствие с член 47, като отчита Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46.
3. Когато нарушението във функционирането на мрежата оказва трансгранично въздействие и води до частично или пълно прекъсване на услугите за повече от 15 дни, управителят на инфраструктура представя доклад за произшествие на координатора на мрежата във възможно най-кратък срок след обявяването на нарушението съгласно параграфи 1 или 2, както и актуална информация на всеки 30 дни по време на цялата продължителност на нарушението.

Докладът за произшествие включва информация за всички оперативни мерки, предприети за осигуряване на алтернативни маршрути и за възстановяване на редовните услуги.

Координаторът на мрежата представя доклада за произшествие на ENIM и на съответните европейски координатори и, при поискване, на засегнатите заявители.

4. Управителят на инфраструктура уведомява във възможно най-кратък срок заинтересованите страни за липсата на железопътен инфраструктурен капацитет.

Държавите членки могат да изискат от управителя на инфраструктура да предостави тази информация на компетентния орган, посочен в член 9, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2557.

Регулаторният орган може да изиска от управителя на инфраструктура да му предостави такава информация, ако счете това за необходимо.

5. Координаторът на мрежата събира информация за нарушенията във функционирането на мрежата, анализира реакцията, прави заключения относно ефективността на управлението на такива Происшествия, провежда консултации с оперативните заинтересовани страни, като взема предвид насоките, разработени от ENIM в съответствие с член 57, параграф 2, и докладва на ENIM и на Консултативната група по ефективността.
6. При актуализирането на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46, ENIM взема предвид заключенията на координатора на мрежата относно нарушенията във функционирането на мрежата.

7. ENIM изготвя метод за оценяване на вероятната продължителност и въздействието на нарушението във функционирането на мрежата върху трафика, определя минималното съдържание на доклада за произшествие и предоставя модел на същия. ENIM включва посочените метод, минимално съдържание и модел в Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 46. Управителите на инфраструктура отчитат посочените метод, минимално съдържание и модел.

#### *Член 49*

#### *Кризисни ситуации*

1. В кризисни ситуации или в случаи на непосредствен риск от възникване на кризисна ситуация, свързана с обществената безопасност, здравни епидемии, природни бедствия или околната среда, 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 и от правилата, свързани с разпределянето на железопътния инфраструктурен капацитет, установени в глава IV, раздел 3 от Директива 2012/34/ЕС, спешни мерки, които включват:
- а) отмяна на права на капацитет без санкция в съответствие с член 42;
  - б) алтернативни принципи, правила и процедури за управление на капацитета;
  - в) алтернативни процедури за управление на трафика;

- г) използване на алтернативни маршрути;
- д) изменение на плановете за предоставяне на капацитет.

Засегнатата държава членка гарантира, че спешните мерки следват във възможно най-голяма степен принципите за управление на капацитета и на трафика, установени в настоящия регламент, и че се използват съществуващите планове за действие при извънредни ситуации, изготвени в съответствие с член 21. Тя координира тези спешни мерки с други държави членки в съответствие с член 56.

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

2. Съответната държава членка незабавно информира Комисията и ENIM за решението си да приложи спешни мерки, както и за отменянето на мерките, и предоставя обосновка и описание на тези мерки, както и очакваната продължителност на тяхното прилагане. Когато се прилага Регламент (ЕС) 2024/2747 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, засегнатата държава членка уведомява и централното бюро за връзка, определено от тази държава членка съгласно член 8 от посочения регламент, за мерките, приети съгласно настоящия член.

---

<sup>19</sup> Регламент (ЕС) 2024/2747 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2024 г. за създаване на рамка от мерки, отнасящи се до извънредните ситуации на вътрешния пазар и до устойчивостта на вътрешния пазар и за изменение на Регламент (ЕО) № 2679/98 (ОВ L, 2024/2747, 8.11.2024 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Звената за връзка, определени в съответствие с член 64 от настоящия регламент, предоставят на Комисията, ENIM, други управители на инфраструктура, компетентните органи, посочени в член 9, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2557, и други заинтересовани страни информация относно спешните мерки и подпомагат координирането на тези мерки.
4. Когато спешните мерки имат значително въздействие върху трансграничния трафик, управителите на инфраструктура се координират помежду си в съответствие с член 55, като вземат предвид насоките, разработени от ENIM в съответствие с член 57, параграф 2. Когато се извършва координиране чрез специализирани координационни структури в съответствие с член 55, параграф 2, буква а), се включват Комисията и съответните държави членки.
5. По искане на Комисията, в случай че спешните мерки имат значително въздействие върху трансграничния трафик, 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, което включва отмяна на разпределени права на капацитет, ако е необходимо. Засегнатите публични органи подлежат на санкция заради промени в правата на капацитет, в съответствие с принципите, посочени в член 42.

#### *Член 50*

##### *Обмен на информация относно управлението на трафика*

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

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

2. Управителят на инфраструктура осигурява достъп до информацията в съответствие с член 66.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 75 от настоящия регламент за изменение на приложение IX към настоящия регламент, за 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 51*

#### *Общи принципи за преглед на ефективността*

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

2. Управителите на инфраструктура определят в бизнес плана, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, собствените си цели за ефективност в съответствие с критериите и процедурите, посочени в член 52, параграф 5, буква в) от настоящия регламент, като вземат предвид всички цели, посочени в договорните споразумения по член 30, параграф 2 от въпросната директива. Тези цели включват целевите стойности, определени в член 19, параграф 1, букви а) и б) от Регламент (ЕС) 2024/1679.
3. Управителите на инфраструктура въвеждат и изпълняват процедури за наблюдение и докладване на напредъка към постигането на целите за ефективност, 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 52 от настоящия регламент.
4. Когато това има отношение към собствените им цели за ефективност, управителите на инфраструктура осъществяват наблюдение и на ефективността на железопътните транспортни услуги.

## Член 52

### *Европейска рамка за преглед на ефективността*

1. До... [26 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] ENIM разработва и приема „Европейска рамка за преглед на ефективността“, която определя общи инструменти, методики и процедурни договорености, като се вземат предвид принципите, определени в член 2, параграф 4 и член 44, параграф 2 от настоящия регламент, и оперативните приоритети, определени в член 19 от Регламент (ЕС) 2024/1679, и актовете за изпълнение, приети съгласно член 15, параграф 6 от Директива 2012/34/ЕС. Управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен тези общи инструменти, методики и процедурни договорености при извършването на прегледа на ефективността.
2. При изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС и член 6, параграф 2 от настоящия регламент, управителите на инфраструктура отчитат в максимална степен Европейската рамка за преглед на ефективността. В референтния документ за железопътната мрежа те обясняват причината за всяко отклонение от общите инструменти, методики и процедурни договорености, установени във въпросната рамка.
3. ENIM публикува проект на Европейската рамка за преглед на ефективността с цел консултации с ERP и оперативните заинтересовани страни. ERP и оперативните заинтересовани страни могат да представят становище в отговор на проведените с тях консултации в срок от три месеца от публикуването на проекта за Европейска рамка за преглед на ефективността.

4. ENIM представя на ENRRB окончателен проект на Европейската рамка за преглед на ефективността, до ... [20 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]. В срок от три месеца от получаването на окончателния проект ENRRB представя препоръка на ENIM относно Европейската рамка за преглед на ефективността. ENIM отчита в максимална степен въпросната препоръка при приемането на Европейската рамка за преглед на ефективността.
5. Европейската рамка за преглед на ефективността обхваща най-малкото областите на ефективност, посочени в приложение VIII. Тя включва по-специално:
  - а) списък на приоритетните въпроси относно ефективността, които трябва да бъдат разгледани в областите на ефективност, посочени във въпросното приложение ;
  - 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), б) и в), както и на прилагането на коригиращи мерки и постигането на целите за ефективност.

6. Европейската рамка за преглед на ефективността се актуализира, когато е необходимо, за да се вземе предвид опитът на оперативните заинтересовани страни, както и дейностите на ENIM. При актуализирането на Европейската рамка за преглед на ефективността ENIM се консултира с ERP и оперативните заинтересовани страни и представя проект на ENRRB за препоръка в съответствие с параграфи 3 и 4.
7. Когато упражнява правомощията си във връзка с референтния документ за железопътната мрежа в съответствие с член 56, параграф 1 и 2 от Директива 2012/34/ЕС, регулаторният орган взема предвид препоръката относно Европейската рамка за преглед на ефективността, приета от ENRRB, в съответствие с параграф 4 и без да се засяга принципът на независимост на регулаторните органи.
8. На Комисията се предоставя правомощието, в съответствие с член 74, да приема актове за изпълнение за установяване на Европейската рамка за преглед на ефективността. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.

## Член 53

### *Европейски доклад за преглед на ефективността*

1. Без да се засягат член 15 от Директива 2012/34/ЕС и приетите на нейна основа актове за изпълнение, ENIM изготвя и публикува до ... [38 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] европейски доклад за преглед на ефективността въз основа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 52 от настоящия регламент. Всяка година ENIM изготвя и публикува актуализиран вариант на доклада.
2. Консултативната група по ефективността изготвя самостоятелен раздел на европейския доклад за преглед на ефективността, в който се съдържа оценка на ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и на железопътните транспортни услуги, препоръки относно проблемите на ефективността, които трябва да бъдат разгледани с приоритет, и препоръки относно мерките за подобряване на ефективността. ENIM включва този раздел в доклада, посочен в параграф 1.
3. Европейският доклад за преглед на ефективността обхваща най-малкото железопътните линии, покриващи европейските транспортни коридори, и включва информацията, посочена в член 54, параграф 3, буква ж) от Регламент (ЕС) 2024/1679. Представената информация е достатъчно подробна по отношение на географския обхват и обхваща достатъчно дълъг период от време, за да дава възможност за съдържателно тълкуване.
4. Европейският доклад за преглед на ефективността включва специален раздел относно ефективността на координирането между управителите на инфраструктура в съответствие с член 55 и относно механизма за консултации, посочен в член 57.

## Член 54

### Консултативна група по ефективността

1. В съответствие с процедурата, посочена в член 76, параграф 2 Комисията може да създаде или да определи безпристрастен и компетентен орган, който да действа като Консултативна група по ефективността. Консултативната група по ефективността се създава като независима и безпристрастна експертна група. Нейните членове се назначават въз основа на заслуги, както и с цел да се осигури комбинация от умения и опит, свързани с железопътния капацитет, трафика, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи. Консултативната група по ефективността се състои от не повече от девет членове. Членовете се назначават от Комисията. Групата заседава най-малко четири пъти в годината. Работата на Консултативната група по ефективността се финансира от Комисията.

Членовете на Консултативната група по ефективността се назначават за срок от четири години, като мандатът им може да бъде подновяван два пъти.

2. Консултативната група по 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 52, включително относно областите на ефективност, свързаните с ефективността въпроси, които трябва да бъдат разгледани в рамките на всяка от областите на ефективността и 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 трафика, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи;
  - в) преглед на резултатите от проекта на европейския доклад за преглед на ефективността и изготвяне на самостоятелния раздел, посочен в член 53, 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 от Директива 2012/34/ЕС, бизнес плана, посочен в член 8, параграф 3 от посочената директива, договорните споразумения, посочени в член 30, параграф 2 от посочената директива, и експлоатационната схема, посочена в член 35 от посочената директива;
  - д) предоставя консултации на европейските координатори по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и услугите на железопътния транспорт.
3. ENIM, координаторът на мрежата, управителите на инфраструктура, регулаторните органи, ENRRB и когато е приложимо, други заинтересовани страни си сътрудничат с Консултативната група по ефективността, по-специално като предоставят информация, свързана с ефективността, по своя инициатива или по искане на Консултативната група по ефективността, и полагат максимални усилия да вземат предвид неговите препоръки в работата си по управлението на ефективността на железопътния транспорт.

4. Консултативната група по ефективността спазва поверителността на търговските тайни, когато обработва информация, предоставена от съответните заинтересовани страни или от Комисията.

## **ГЛАВА V**

### **ЕВРОПЕЙСКА МРЕЖА ЗА КООРДИНИРАНЕ**

#### *Член 55*

#### *Координация между управителите на инфраструктура*

1. Управителите на инфраструктура координират действията си помежду си и с други заинтересовани страни във връзка с отговорностите и задачите, които са им възложени съгласно настоящия регламент.
2. Управителите на инфраструктура по-специално:
  - а) създават организационни структури, процедури и инструменти, както е уместно, включително цифровите инструменти, посочени в член 66;
  - б) се координират на най-подходящото географско равнище, в т.ч. на равнище европейски транспортни коридори, като включват структурите, които са в най-добра позиция за постигане на ефективни и ефикасни резултати, в съответствие с принципа на субсидиарност;
  - в) осъществяват сътрудничество с други управители на инфраструктура чрез определените звена за връзка, посочени в член 64;

- г) привличат за участие ENIM или координатора на мрежата, според случая, по въпроси от значение за Съюза;
  - д) определят водеща структура, когато дейностите по координиране включват множество участници, която се отчита пред ENIM и отговаря за организирането на дейностите по консултиране в съответствие с член 57;
  - е) сезират ENIM в случаите, когато не могат да бъдат постигнати договорените резултати;
  - ж) правят преглед на ефективността на координационните дейности в съответствие с глава IV.
3. Координирането може да се осъществява на повече от едно равнище, по-специално по въпросите, по които се изисква координиране както на равнището на Съюза, така и в рамките на по-специфичен географски обхват.
4. Когато ENIM или координаторът на мрежата участва в координирането, те гарантират, че трансграничните аспекти са подходящо отчетени.

5. Координирането обхваща всички участъци и възли, които са част от европейските транспортни коридори.

Управителите на инфраструктура могат да разширят обхвата на координирането до допълнителни линии, при условие че всички заинтересовани управители на инфраструктура постигнат споразумение.

6. Координирането, свързано с разпределянето на правата за многомрежов капацитет в съответствие с член 30, обхваща всички мрежи на управителите на инфраструктура, които са членове на ENIM.

#### *Член 56*

#### *Координация между държавите членки*

1. С цел стимулиране на международния превоз на пътници и товари държавите членки се координират помежду си, за да осигурят съгласуваност между съответните си стратегически насоки и национални изисквания, приети в съответствие с член 4. Те определят и публикуват по-специално процедурите и графика за координирането си.

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

- а) се координират помежду си на най-подходящото географско равнище и, доколкото е възможно, в контекста на съществуващите форуми, с цел постигане на ефективни и ефикасни резултати, особено на равнището на европейските транспортни коридори;
- б) привличат за участие европейските координатори, когато е целесъобразно, и по-специално при постигането на напредък по оперативните приоритети, посочени в член 19 от Регламент (ЕС) 2024/1679;
- в) канят Комисията по въпросите, за които се изисква координация на равнището на Съюза, или когато това е от значение по друг начин.

#### *Член 57*

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

- 1. Управителите на инфраструктура гарантират подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси. За тази цел те вземат предвид насоките, разработени от ENIM и посочени в параграф 2.

2. ENIM разработва, приема и прилага насоки с цел гарантиране на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 46, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 52. Тези насоки се разработват, след консултация с ERP, и се прилагат с подкрепата на координатора на мрежата и с участието на звената за връзка, определени от управителите на инфраструктура съгласно член 64.
  
3. Когато ENIM изготвя и приема становище или препоръка, които не са свързани с Европейската рамка за управление на капацитета, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи или Европейската рамка за преглед на ефективността, които е вероятно да имат съществено въздействие върху заявителите, други оперативни заинтересовани страни или заинтересовани страни, тя публикува проект за консултация със засегнатите страни, включително ERP. Съответните страни ще разполагат със срок от шест седмици, за да представят обратна информация по проекта за становище или препоръка. Органите на държавите членки се включват, когато е необходимо.

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

#### *Член 58*

#### *Организация на ENIM*

1. За целите на настоящия регламент Европейска мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM), посочена в Директива 2012/34/ЕС организира дейността си в съответствие с настоящия член.
2. Членовете на ENIM предоставят на ENIM необходимите ресурси за изпълнението на задачите ѝ.
3. Всички управители на инфраструктура, отговарящи за линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, членуват в ENIM. Други управители на инфраструктура, включени в стратегическото управление на капацитета съгласно член 14, могат да бъдат членове на ENIM. Всеки член назначава свой представител и заместник.
4. Управителите на инфраструктура, които не отговарят за линиите, посочени в параграф 3, и следователно не членуват в ENIM, могат да участват в обсъжданията на ENIM като наблюдатели, без право на глас. Те могат да представят декларации за разглеждане от ENIM.

5. Управителите на инфраструктура, отговарящи за линиите, които съставляват част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T на държавите — членки на Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), и на страните от Югоизточна Европа по Договора за създаване на Транспортната общност, подписан от Съюза в съответствие с Решение (ЕС) 2017/1937 на Съвета, имат право да станат членове на ENIM, при условие че тези държави или страни прилагат настоящия регламент съгласно международно споразумение, сключено със Съюза, и в съответствие с реда и условията за участие, определени в това споразумение.
6. ENIM може да кани *ad hoc* управители на инфраструктура от трети държави, които не са обхванати от параграф 5, които управляват железопътни линии от основната мрежа и разширената основна мрежа на TEN-T, като наблюдатели.
7. ENIM приема и публикува свой правилник за дейността, с одобрението на Комисията. ENIM организира дейността си в съответствие с този правилник за дейността.
8. ENIM взема решенията си с мнозинство от две трети. Когато това е посочено в процедурния правилник, ENIM може да взема определени решения с обикновено мнозинство. Всички членове от една държава имат общо един глас. При отсъствие на представител на член неговият заместник може да упражни правото му на глас.
9. ENIM заседава периодично през определени интервали от време. Той избира свой председател измежду членовете си.

10. Комисията е член на ENIM без право на глас. Тя подпомага дейността на ENIM и улеснява координирането.
11. ENIM изготвя своята работна програма. Работната програма обхваща период от две до пет години. ENIM провежда консултации относно проекта на работната програма с ERP, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, в съответствие с насоките, посочени в член 57, както и се консултира с Комисията, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA), съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ и по целесъобразност с други заинтересовани страни. Заинтересованите страни разполагат с четири седмици, за да предоставят обратна информация относно проекта на работната програма.

#### *Член 59*

#### *Отговорности на ENIM*

1. В допълнение към задачите, определени в член 7е от Директива 2012/34/ЕС, ENIM отговаря за всички задачи, възложени ѝ съгласно настоящия регламент. По-специално тя:
  - а) приема Европейската рамка за управление на капацитета;
  - б) приема Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 46 от настоящия регламент;

- в) приема Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 52 от настоящия регламент;
  - г) приема обща структура на референтния документ за железопътната мрежа и общ график за консултации, посочени в член 65 от настоящия регламент;
  - д) приема становища и препоръки за управителите на инфраструктура в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент и по своя инициатива;
  - е) приема становища и препоръки за управителите на инфраструктура в случаите, посочени в член 55, параграф 2, буква е) от настоящия регламент;
  - ж) организира, с участието на координатора на мрежата, координацията между управителите на инфраструктура в съответствие с членове 55 и 64 настоящия регламент.
2. ENIM няма правомощия за изготвяне на политики или регулаторни правомощия.
3. ENIM може да създава работни групи.

## *Член 60*

### *Прозрачност на ENIM*

1. ENIM гарантира, че членството, методите на работа и цялата съответна информация за работата ѝ са публично достъпни на нейния уебсайт. Информацията включва данни за контакт със специалните координационни групи, създадени от управителите на инфраструктура, и препратки към инструментите и процедурите за координиране в съответствие с член 55.
2. ENIM кани европейските координатори, и когато е уместно, представители на ERP и ERA, представители на държавите членки и други органи, 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 Регламент (ЕС) 2024/1679.

## *Член 61*

### *Координатор на мрежата*

1. До ...[шест месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] ENIM назначава безпристрастен и компетентен орган, който да изпълнява функциите, посочени в член 62. Този орган се определя за координатор на мрежата.

Членовете на ENIM предоставят на координатора на мрежата необходимите ресурси за изпълнение на задачите му.

В процедурния правилник на ENIM, посочен в член 58, параграф 7, се определят:

- а) реда и условията за назначаване на координатор на мрежата и за оттегляне на назначаването;
- б) процедурата за възлагане на допълнителни задължения и задачи; и
- в) договореностите за контрол и оценка на работата му;

2. Координаторът на мрежата изпълнява задачите си по безпристрастен, прозрачен и икономически ефективен начин. За тази цел той представя на ENIM годишната си работна програма по отношение на задачите, определени съгласно настоящия регламент, и годишен доклад за изпълнението на работната програма. Преди приемането им от координатора на мрежата ENIM одобрява годишната работна програма и годишния доклад.

#### *Член 62*

##### *Задачи на координатора на мрежата*

Координаторът на мрежата изпълнява следните задачи в подкрепа на ENIM:

- а) изпълнява функциите на секретариат и подготвя заседанията, документите, решенията и становищата на ENIM;
- б) допринася за изготвянето на Европейската рамка за управление на капацитета, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 46, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 52;

- в) допринася за оперативното координиране между управителите на инфраструктура в съответствие с член 55;
- г) набеязва правила, процедури и инструменти, попадащи в обхвата на настоящия регламент и приети на национално равнище или на равнище управител на инфраструктура, които създават пречки за мрежовите железопътни услуги, както е посочено в настоящия регламент, и предлага на ENIM методи за улесняване на трансграничните железопътни услуги;
- д) допринася за координацията между управителите на инфраструктура по отношение на стратегическото планиране на капацитета в съответствие с член 16, като разработва специфични разписания, което улеснява конкурентните мрежови влакови маршрути на дълги разстояния;
- е) 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, или заявки за информация или точки за контакт, свързани с железопътни произшествия и временни ограничения на капацитета;
- ж) действа като първа точка за контакт за заинтересованите страни, които се интересуват от използването на железопътни услуги, предоставяйки контакти със съответните участници, като например управители на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни;

- з) действа като звено 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 49;
- и) предлага услуги, по-специално по отношение на цифрови и ИТ инструменти, при поискване, за подобряване на железопътните услуги и стимулиране на трансевропейския железопътен трафик.

### *Член 63*

#### *Организация на ERP*

1. До ... [шест месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] оперативните заинтересовани страни, различни от управителите на инфраструктура, могат да представят на Комисията предложение за създаване на ERP с цел улесняване на техния обмен и консултации с ENIM. Целта на ERP е да осигури ефективни консултации на железопътния сектор с ENIM.

Това предложение включва процедурния правилник на ERP, в който се определят работните договорености и критериите за подбор и подновяване на нейните членове.

2. ERP позволява балансирано представителство на интересите на всички оперативни заинтересовани страни, различни от управителите на инфраструктура.  
  
ERP е отворена за участие въз основа на справедливи, прозрачни и недискриминационни критерии.
3. В срок от два месеца от получаването на предложение по параграф 1 Комисията, след като изслуша становището на ENRRB, оценява дали предложението отговаря на изискванията по параграф 2, включително дали изисква промени, когато е целесъобразно.
4. След оценката по параграф 3 и приемането на всички необходими промени в предложението Комисията съобщава съгласието си за създаването на ERP.  
  
След това ERP публикува процедурния си правилник на своя уебсайт.
5. Създаването на ERP не засяга правото на оперативните заинтересовани страни, различни от управителите на инфраструктура, да отговарят на искания за консултации от ENIM и управителите на инфраструктура на индивидуална основа.
6. ERP може също така да приема становища по собствена инициатива.
7. ERP изпраща на Комисията годишен доклад за своите дейности. Докладът се публикува.

#### *Член 64*

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

1. За да се осигури координиране между управителите на инфраструктура в съответствие с член 55, 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 60, параграф 1.

#### *Член 65*

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

1. До ... [12 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент] 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 V към настоящия регламент, както и общ график за консултации със заинтересованите страни по проекта на референтния документ за железопътната мрежа. Управителите на инфраструктура вземат предвид в максимална степен тази структура и този график при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа.

2. ENIM представя проект за обща структура на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в параграф 1 до ... [шест месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]. В срок от три месеца от получаването на проекта, изготвен от ENIM, ENRRB представя на ENIM препоръка относно тази обща структура. ENIM взема предвид тази препоръка.
3. При изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура отчита в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 7 от настоящия регламент, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафика;, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 46 от настоящия регламент, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 52 от настоящия регламент.
4. В референтния документ за железопътната мрежа управителите на инфраструктура обясняват причината за отклонение от структурата и графика, посочени в параграф 1, и европейските рамки, посочени в параграф 3, и информират компетентния регулаторен орган и ENIM за тази причина.

## Член 66

### *Цифровизация на капацитета и управлението на трафика*

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

Инструментите за управление на капацитета, използвани от управителите на инфраструктура, отговарят на изискванията относно процеса на планиране и разпределяне на капацитета, определени в глава II от настоящия регламент.

Цифровите инструменти отговарят на изискванията, определени в Директива (ЕС) 2016/797 и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети съгласно нея, за да се гарантира оперативната съвместимост на системите и привеждането на данните в съответствие с регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797. Управителите на инфраструктура могат да продължат да използват инструменти за управление на капацитета, съществуващи преди датата на прилагане, посочена в член 81, параграф 2, буква г) от настоящия регламент, при условие че тези инструменти позволяват на управителите на инфраструктура да спазват изискванията на настоящата алинея.

2. Внедрените цифрови инструменти и предоставените цифрови услуги:
  - а) гарантират ефективното изпълнение и качеството, включително пълната оперативна съвместимост, на услугите, които управителите на инфраструктура предоставят на заявителите;

- б) гарантират прозрачността на управлението на железопътния капацитет и управлението на трафика през всички техни етапи, включително чрез решения в реално време, които се разработват със съответните заинтересовани страни и се внедряват в съответствие с изискванията, определени в Директива (ЕС) 2016/797;
  - 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 трафика, 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 с ERA и 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 гарантират подходящо представителство в ръководната група за стълба на системата и групата по внедряване, посочени съответно в членове 96 и 97 от Регламент (ЕС) 2021/2085.

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

В случай на многомрежови железопътни услуги или трансгранични услуги управителите на инфраструктура предоставят цифрови услуги и цифрова информация чрез единен интерфейс или общи системи, разработени и внедрени под координацията на ENIM.

ENIM създава обслужване на едно гише, за да се даде възможност на заявителите да заявяват права на многомрежов капацитет на едно място и в рамките на една операция.

6. Управителите на инфраструктура гарантират, че цифровите инструменти и цифровите услуги, посочени в параграф 1 от настоящия член, започват да функционират до крайния срок, посочен в член 81 от настоящия регламент. Координаторът на мрежата предоставя общи европейски цифрови инструменти и услуги за управление на капацитета и трафика, разработени и внедрени в съответствие с параграф 3 от настоящия член. В съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) 2016/796 ERA наблюдава внедряването и съответствието на цифровите системи с техническите спецификации за оперативна съвместимост, координира разработването и актуализирането на тези спецификации и подпомага Комисията в този процес.

# ГЛАВА VI

## РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА УПРАВЛЕНИЕТО НА КАПАЦИТЕТА И ТРАФИКА

### РАЗДЕЛ I

#### РЕГУЛАТОРНИ ОРГАНИ

##### *Член 67*

##### *Отговорности на регулаторните органи*

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

## РАЗДЕЛ 2

### ЕВРОПЕЙСКА МРЕЖА НА РЕГУЛАТОРНИТЕ ОРГАНИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

#### *Член 68*

#### *Сътрудничество на регулаторните органи в рамките на ENRRB*

1. За целите на изпълнението на своите отговорности съгласно настоящия регламент регулаторните органи си сътрудничат в рамките на ENRRB в съответствие с член 57, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, включително чрез съвместни консултации и разследвания, чрез приемане на становища или препоръки или чрез други подходящи дейности. Регулаторните органи предоставят цялата необходима информация на ENRRB в съответствие с параграф 6 от настоящия член.

Когато действа в рамките на обхвата на настоящия регламент, ENRRB изпълнява задачите и отговорностите и организира работата си, както е предвидено в настоящия раздел.

2. В случай на жалба или разследване по собствена инициатива по въпрос, попадащ в обхвата на настоящия регламент и засягащ достъпа до железопътни мрежи или тяхното използване 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 вземат решения по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент и засягащи достъпа до железопътни мрежи или тяхното използване в повече от една държава членка, съответните регулаторни органи си сътрудничат под координацията на ENRRB, за да гарантират съгласуваността на съответните свои решения. 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 и включва съответното обяснение в решението си.
6. Регулаторните органи, с които ENRRB се консултира, отговарят в сроковете, определени от ENRRB, и по искане на последната предоставят цялата информация, която имат право да поискат съгласно националното си законодателство. Тази информация може да бъде използвана единствено за целите на дейностите, извършвани от регулаторните органи в съответствие с настоящия регламент.

7. Управителите на инфраструктура предоставят незабавно цялата информация, необходима за целите на разглеждането на жалбата или провеждането на разследването, посочени в настоящия член, и изисквана от регулаторния орган на държавата членка, в която се намира управителят на инфраструктура. Регулаторните органи имат право да поискат информация от ENIM относно разследвания в рамките на тяхната компетентност. Регулаторните органи имат право да предават тази информация на ENRRB.
8. Регулаторните органи за железопътния транспорт осигуряват необходимите ресурси за функционирането на ENRRB.

#### *Член 69*

#### *Организация и структура на ENRRB*

За целите на настоящия регламент ENRRB е организирана в:

- а) Съвет на регулаторните органи;
- б) секретариат.

Регулаторните органи осигуряват функционирането на секретариата.

## Член 70

### Задачи и отговорности на ENRRB

1. В допълнение към задачите си по Директива 2012/34/ЕС, ENRRB изпълнява също и задачите и отговорностите, определени в настоящия регламент. ENRRB оповестява публично всяко становище или препоръка, които е приела. ENRRB няма правомощия за изготвяне на политики или регулаторни правомощия.
2. ENRRB координира, когато е целесъобразно, всички дейности за сътрудничество на регулаторните органи за железопътния транспорт, както е посочено в член 68, и насърчава съгласуването на решенията на регулаторните органи във връзка с трансграничните железопътни услуги.
3. Оперативните заинтересовани страни могат да информират ENRRB по въпроси от обхвата на настоящия регламент, които могат да засегнат достъпа до железопътната инфраструктура или нейното използване в повече от една държава членка. Когато ENRRB получи такава информация, тя я препраща незабавно на компетентния регулаторен орган или органи.

ENRRB може да реши да приеме становище или препоръка по такива въпроси. В такива случаи ENRRB незабавно информира съответните регулаторни органи за това намерение.

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

5. ENRRB може да приема становища и препоръки по решения, взети от ENIM или от координатора на мрежата, при поискване от заявителите или по своя собствена инициатива. Когато приема становище или препоръка съгласно настоящия параграф, тя информира съответните регулаторни органи.
6. ENRRB разработва общи принципи и практики за приемането от регулаторните органи на решенията, за които тези органи са оправомощени съгласно настоящия регламент.
7. ENRRB предоставя на Комисията становища или препоръки относно евентуални недостатъци на процеса на координация, посочен в член 16, и по искане на Комисията, относно спешни мерки, приети от държави членки, които имат значително въздействие върху трансграничния трафик, както е посочено в член 49, параграф 5.
8. ENRRB представя становище или препоръка на ENIM относно насоките, разработени от ENIM за определяне на обстоятелствата, водещи до санкции, както е посочено в член 42, параграф 6.
9. ENRRB може да изготвя по собствена инициатива становища по въпроси от своята компетентност.

## Член 71

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

1. Регулаторните органи от всяка държава членка, която има железопътна мрежа в експлоатация, са членове на Съвета на регулаторните органи. Те назначават свой представител и заместник в Съвета на регулаторните органи.  
  
Комисията е член на съвета без право на глас и назначава представител и негов заместник в съвета.
2. Членовете на Съвета на регулаторните органи 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.
3. Секретариатът на ENRRB публикува актуален списък на членовете на съвета и техните заместници, заедно с техните декларации за интереси и данните за контакт.
4. Съветът на регулаторните органи приема и публикува свой правилник за дейността, който се одобрява от Комисията. В правилника за дейността може да се определят по-подробни правила за гласуване, по-специално процедурата за гласуване по спешни въпроси.
5. Съветът на регулаторните органи взема решения с мнозинство от две трети от членовете си, освен ако в правилника за дейността не е предвидено друго. Всеки член има право на един глас. При отсъствие на представител на член неговият заместник може да упражни правото му на глас.

6. Съветът на регулаторните органи се председателства съвместно от Комисията и от един член, избран от съвета измежду неговите членове. Комисията е постоянен съпредседател на съвета, а другият съпредседател се избира за срок от две години.
7. Секретариатът предоставя необходимите услуги за организиране на заседанията и работата на Съвета на регулаторните органи.
8. В съответствие с правилника за дейността си Съветът на регулаторните органи може да реши да създаде работни групи, които да организират работата на ENRRB по конкретни теми, свързани с прилагането на настоящия регламент, по-специално по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура.  
  
Работните групи са отворени за участие на експерти от регулаторните органи за железопътния транспорт и Комисията. Експертите от оперативните заинтересовани страни и от други публични или частни органи могат да бъдат поканени да участват в тези ad hoc работни групи.

#### *Член 72*

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

1. Съветът на регулаторните органи изпълнява всички задачи на ENRRB, определени в настоящия регламент.

2. По-специално Съветът на регулаторните органи:

- а) приема, в съответствие с процедурните правила, установени или посочени в член 71, параграф 5 или член 71, параграф 4, становища или препоръки на ENRRB по жалби или разследвания, отнесени към него от страна на регулаторен органи или органи в съответствие с член 68, параграф 3;
- б) приема становища и препоръки относно решения, взети от ENIM, работейки в сътрудничество с координатора на мрежата в рамките на обхвата на настоящия регламент;
- в) вследствие на жалби от железопътни предприятия, оператори на обслужващи съоръжения или други заинтересовани страни приема препоръки и становища на ENRRB във връзка с консултациите, посочени в член 63;
- г) изготвя и приема годишен доклад за дейността на ENRRB;
- д) създава работни групи и назначава техните председатели;
- е) гарантира, че методите на работа на ENRRB и цялата съответна информация за нейната дейност, включително становищата и препоръките ѝ, са публично достъпни на нейния уебсайт; той включва координати за връзка за жалби, информация за контакт със специалните работни групи и информация за процедурите.

## ГЛАВА VII

### ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

#### *Член 73*

#### *Наблюдение на европейските рамки*

1. Консултативната група по ефективността наблюдава приемането и прилагането на Европейската рамка за управление на капацитета и нейните елементи, посочени в член 7, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи и нейните елементи, посочени в член 46, и Европейската рамка за преглед на ефективността и нейните елементи, посочени в член 52.
  
2. До две години от приемането от ENIM на рамките, посочени в параграф 1, Консултативната група по ефективността представя на ENIM и на Комисията доклад за прилагането на тези рамки, в който се прави оценка на тяхната ефективност. Докладът може да включва и препоръки за преодоляване на конкретни недостатъци. Ако Консултативната група по ефективността установи значителни недостатъци в рамките, тя отправя искане към ENIM да ги отстрани, като съответно актуализира въпросната рамка в срок от три месеца.

Докладът се оповестява публично.

Консултативната група по ефективността изготвя доклад най-малко на всеки три години.

3. Консултативната група по ефективността си сътрудничи тясно с националните регулаторни органи и ENRRB при наблюдението на рамките и изготвянето на доклада. Когато е целесъобразно, Консултативната група по ефективността може да се консултира с ERP и други оперативни заинтересовани страни.

#### *Член 74*

##### *Актове за изпълнение във връзка с наблюдението на европейските рамки*

1. Не по-късно от 18 месеца от датата, на която ENIM трябва да приеме съответната рамка, Комисията приема акт за изпълнение, в който се определят европейските рамки, посочени в членове 7, 46 и 52, или техни елементи, в следните случаи:
  - а) ако ENIM не успее да приеме Европейската рамка за управление на капацитета или нейните елементи, посочени в член 7, до ... [18 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент];
  - б) ако ENIM не успее да приеме Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи или нейните елементи, посочени в член 46, до ... [22 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент];

в) ако ENIM не успее да приеме Европейската рамка за преглед на ефективността или нейните елементи, посочени в член 52, до ... [26 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент].

2. Комисията приема акт за изпълнение, с който се определят европейските рамки или техните елементи, посочени в членове 7, 46 и 52, не по-късно от 12 месеца след публикуването на доклада на Консултативната група по ефективността, когато Комисията, вземайки предвид доклада на Консултативната група по ефективността, посочен в член 73, стигне до заключението, че:

а) общите инструменти, методики и процедурни договорености, определени в Европейската рамка за управление на капацитета, са неподходящи за постигане на предвидените цели и за гарантиране на управлението на железопътния инфраструктурен капацитет или координацията между управителите на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни;

б) общите инструменти, методики и процедурни договорености, определени в Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, са неподходящи за постигане на планираните цели и за гарантиране на управлението на трансграничния трафик между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни;

- в) общите инструменти, методики и процедурни договорености, определени в Европейската рамка за преглед на ефективността, са неподходящи за постигане на предвидените цели и за осигуряване на преглед на ефективността на управителите на инфраструктура, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
  - г) Европейската рамка за управление на капацитета не е достатъчна, за да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящия регламент; или Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи не е достатъчна, за да гарантира еднакви условия за прилагането на настоящия регламент; или Европейската рамка за преглед на ефективността не е достатъчна, за да гарантира еднакви условия за прилагането на настоящия регламент; или
  - д) ENIM не е отстранила в достатъчна степен в рамките на тримесечния срок недостатъците, установени от Консултативната група по ефективността в доклада, посочен в член 73, параграф 2.
3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 76, параграф 2.
4. При изготвянето на проектите на актове за изпълнение Комисията взема предвид работата на ENIM и доклада на Консултативната група по ефективността, когато има такъв.

## Член 75

### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 11, параграф 9, член 13, параграф 4, член 23, параграф 9, член 40, параграф 3, член 41, параграф 11, член 42, параграф 11 и член 50, параграф 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 11, параграф 9, член 13, параграф 4, член 23, параграф 9, член 40, параграф 3, член 41, параграф 11, член 42, параграф 11 и член 50, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 11, параграф 9, член 13, параграф 4, член 23, параграф 9, член 40, параграф 3, член 41, параграф 11, член 42, параграф 11 или член 50, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### *Член 76*

##### *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 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Ако комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акта за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

#### *Член 77*

#### *Докладване и преглед*

До 31 декември 2033 г. Комисията извършва оценка на въздействието на настоящия регламент върху железопътния сектор и представя на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклад относно неговото прилагане.

В доклада се оценява по-специално:

- а) въздействието на настоящия регламент върху ефективността на услугите на железопътната инфраструктура;
- б) въздействието на настоящия регламент върху развитието на железопътните транспортни услуги, по-специално международните услуги, услугите на дълги разстояния и услугите за превоз на товари;
- в) работата на ENIM, на координатора на мрежата и на ENRRB като цяло и във връзка с разработването, приемането и прилагането на общи критерии, методики и процедури;

- г) ефективността на координационните механизми в рамките на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 7, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 46, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 52;
- д) ефективността на регулаторния надзор на национално и европейско равнище;
- е) функционирането на социално-икономическите, оперативните и екологичните критерии.

#### *Член 78*

#### *Изменения на Директива 2012/34/ЕС*

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

д) член 27, параграф 2 се заменя със следното:

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

е) член 36 се заличава;

ж) членове 38—54 се заличават;

з) в приложение IV точки 1 и 3 се заличават;

и) 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 79*

*Преходни разпоредби*

1. Рамковите споразумения, сключени в съответствие с член 42 от Директива 2012/34/ЕС, продължават да се прилагат до датата на изтичане на срока им.
2. Член 3, точки 20, 22, 23, 27 и 28, членове 76, 36 и 38 – 54 от Директива 2012/34/ЕС, приложение IV, точка 3 и приложение VII към нея не се прилагат за дейностите и задачите, изпълнявани във връзка с работните разписания, които влизат в сила на или след 14 декември 2030 г.

*Член 80*

*Отмяна*

1. Регламент (ЕС) № 913/2010 се отменя, считано от 14 декември 2030 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 81

### Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Настоящият регламент се прилага от ... [една година след датата на влизане в сила на настоящия регламент]. Въпреки това:
  - а) член 29, параграф 2, член 30, параграф 1, член 50 и член 66 се прилагат от 31 декември 2027 г.;
  - б) член 10, параграфи 1 и 2 се прилага от 1 януари 2029 г.;
  - в) членове 2 и 3, глава II, с изключение на член 7, член 10, параграфи 1 и 2, член 29, параграф 2 и член 30, параграф 1, и глава III, с изключение на членове 46, 49 и 50, се прилагат само за дейности и задачи, извършвани във връзка с работните разписания, които влизат в сила на или след 14 декември 2030 г.;
  - г) член 78 се прилага от 14 декември 2030 г.

3. Независимо от параграф 2 от настоящия член, член 7, параграф 7, член 8, параграф 3, член 21, параграф 5, член 33, параграф 12, член 35, параграф 7, член 46, параграф 7 и член 52, параграф 8, както и член 11, параграф 9, член 13, параграф 4, член 23, параграф 9, член 40, параграф 3, член 41, параграф 11, член 42, параграф 11 и член 50, параграф 3, с които на Комисията се предоставят съответно правомощия за приемане на актове за изпълнение и делегирани актове, се прилагат от ... [един ден след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

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

Съставено във ... на

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### ДОКУМЕНТИ И ГРАФИК ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА

#### Раздел 1

Документи, които трябва да бъдат изготвени от управителите на инфраструктура при стратегическото планиране на капацитета, посочено в членове 13, 18, 19 и 20

Документ	Съдържание
Стратегия за капацитета (член 18)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Географски обхват на стратегията за капацитета: линиите, обхванати от стратегическото планиране на капацитета съгласно член 14, параграф 6;</li><li>– Планирано развитие на физическата железопътна инфраструктура, включително ново строителство, модернизация, обновяване и закриване/извеждане от експлоатация, с подробно описание на характеристиките на въпросната железопътна инфраструктура;</li><li>– Прогнозирано развитие на търсенето на железопътни транспортни услуги;</li><li>– Стратегическите насоки от държавите членки за използването на капацитета, когато държавите членки са предоставили такива насоки;</li><li>– Капацитет, разпределен в рамкови споразумения, и капацитет, който може да е необходим за предоставяне на транспортни услуги по договори за обществени услуги;</li><li>– Информация за наличието и използването на железопътната инфраструктура, включително железопътна инфраструктура, обявена за много натоварена или претоварена;</li><li>– Планирани работи по железопътната инфраструктура, водещи до ограничения на капацитета, които имат значително въздействие.</li></ul>

Документ	Съдържание
<p>Модел на капацитета (член 19)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1428 309">– Цялата информация, включена в стратегията за капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена;</li> <li data-bbox="491 320 1428 611">– Общ обем на наличния капацитет, включително многомрежов капацитет, за заявителите по участъци от мрежата, включително обем на наличния капацитет по пазарни сегменти на железопътния транспорт за различните сегменти на железопътните транспортни услуги и/или по процес на разпределяне, включително запазен капацитет за по-късни заявки и капацитет, определен от рамкови споразумения;</li> <li data-bbox="491 622 1428 813">– Обем на капацитета, запазен за ограничения на капацитета, произтичащи от работи по железопътната инфраструктура, според въздействието върху прогнозирания обем на трафика, както е посочено в раздел 3 от настоящото приложение;</li> <li data-bbox="491 824 1428 936">– Географски подробности: разбивка в подходящи раздели за планиране, отразяващи характеристиките на железопътната инфраструктура и търсенето;</li> <li data-bbox="491 947 1428 992">– Времеви обхват: един период от работното разписание;</li> <li data-bbox="491 1003 1428 1115">– Времеви подробности: най-малко годишен преглед (ограничения на капацитета) и един или повече представителни дни (наличен капацитет за заявки).</li> </ul>

Документ	Съдържание
План за предоставяне на капацитет (член 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цялата информация, включена в модела на капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена;</li> <li>– Наличен капацитет за разпределяне на заявителите за периода на работното разписание, за който се отнася планът за предоставяне на капацитет: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) когато е приложимо съгласно член 20, параграф 5 и в съответствие с член 20, параграфи 5 и 6, предварително планиран капацитет, наличен за заявки, включително многомрежов капацитет, определен под формата на обекти на капацитета в съответствие с член 20, параграф 6;</li> <li>(ii) капацитет, който не е бил предварително планиран от управителя на инфраструктура;</li> <li>(iii) капацитет, който е наличен в обслужващите съоръжения, посочени в член 31, параграф 1.</li> </ul> </li> <li>– Капацитет, който не е наличен за разпределяне на заявители: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) ограничения на капацитета, определени под формата на обекти на капацитета, включително ограниченията на капацитета, посочени в точка 2 от раздел 3 от настоящото приложение;</li> <li>(ii) капацитет, който вече е разпределен чрез рамкови споразумения в съответствие с член 33 или чрез процеса на многогодишно непрекъснато планиране в съответствие с член 35;</li> <li>(iii) капацитет, резервиран за цели, различни от посочените в точки i) и ii), които трябва да бъдат ясно посочени от управителя на инфраструктура;</li> <li>(iv) друг вече разпределен капацитет при актуализиране на плана за предоставяне на капацитет по време на работното разписание, за което се отнася планът за предоставяне на капацитет.</li> </ul> </li> <li>– Алтернативен капацитет, наличен по време на ограниченията на капацитета;</li> <li>– Алтернативен капацитет, наличен в случай на нарушения във функционирането на мрежата;</li> <li>– Ограничения, приложими за използването на специализираната железопътна инфраструктура, посочена в член 26.</li> </ul>

## Раздел 2

График за стратегическо управление на капацитета, посочено в членове 13, 18, 19 и 20

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

Консултациите със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси се провеждат в съответствие с член 57 и включват всички оперативни заинтересовани страни. Управителите на инфраструктура координират документите на постоянен принцип в рамките на процеса на координация, предвиден в член 55.

Документ	Ключов етап	Краен срок (най-късно)
Стратегия за капацитета (член 18)	Начало на етапа на стратегията за капацитета	X-60
	Първа консултация с оперативните заинтересовани страни	X-58
	Публикуване на проекта на стратегия и втора консултация с оперативните заинтересовани страни по проекта на стратегия	X-39
	Публикуване на окончателната стратегия за капацитета след окончателното координиране между управителите на инфраструктура и отчитане на всички коментари, евентуално предоставени от ERP след публикуването на проекта на стратегията за капацитета	X-36

Документ	Ключов етап	Краен срок (най-късно)
Модел на капацитета (член 19)	Начало на подготовката	X-36
	Обявяване на нуждите от капацитет от заявителите и потенциалните заявители и консултация с оперативните заинтересовани страни	X-24
	Публикуване на проекта на модел на капацитета и начало на втората консултация със заявителите и оперативните заинтересовани страни	X-21
	Край на консултациите със заявителите и оперативните заинтересовани страни и отчитане на всички коментари, евентуално предоставени от регулаторният орган след публикуването на проекта на модел на капацитета	X-19
	Публикуване на окончателния модел на капацитета след окончателното координиране между управителите на инфраструктура	X-18
План за предоставяне на капацитет (член 20)	Начало на подготовката	X-18
	Консултация със заявителите и оперативните заинтересовани страни	X-14
	Регулаторният орган анализира проекта на план за предоставяне на капацитет и може да вземе решение, с което да изиска от управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет	X-14 – X-13
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точка 2 от раздел 3 от настоящото приложение	X-12
	Публикуване на окончателния план за предоставяне на капацитет след окончателното координиране между управителите на инфраструктура	X-11
	Актуализиране на плана за предоставяне на капацитет за закъснели заявки	X-6,5
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точка 5 от раздел 3 от настоящото приложение	X-4
	Пренасочване на капацитета, резервиран за разпределяне чрез работното разписание за други процеси на разпределяне	X-2
	Актуализиране на плана за предоставяне на капацитет, за да се отразят всички промени в предварително планирания или разпределения капацитет	До X+12 без забавяне
<i>Забележка: „X-т“ означава „т“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4.</i>		

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

Стратегия за капацитета (член 18)	Публикуване на проекта на стратегия и консултация с оперативните заинтересовани страни	X-38
	Публикуване на окончателната стратегия за капацитета след окончателното координиране между управителите на инфраструктура и отчитане на всички коментари, евентуално предоставени от ERP след публикуването на проекта на стратегията за капацитета	X-36

Раздел 3

График и изисквания за координиране, консултиране и публикуване на ограниченията на капацитета, произтичащи от работите по железопътната инфраструктура, посочени в членове 11 и 37

1. Ограниченията на капацитета се класифицират в зависимост от продължителността им и тяхното въздействие върху трафика (прогнозния всекидневен обем на трафика по дадена железопътна линия) съгласно следната таблица.

Таблица 1. Класификация на ограниченията на капацитета

	Продължителност	Въздействие върху трафика	Приключване на първото координиране и консултация и публикуване на проектите за ограничаване на капацитета	Приключване на второто координиране и консултация относно ограниченията на капацитета, които оказват въздействие върху повече от една мрежа	Публикуване на окончателните ограничения на капацитета	Предоставяне на подробности относно предложените алтернативни влакови маршрути
Значително въздействие	Повече от 30 дни	Над 50%	X-24	X-18	X-12	
Силно въздействие	Повече от 7 дни	Над 30%	X-24	X-13,5	X-12	
Средно въздействие	7 дни или по-малко	Над 50%		X-13,5	X-12	
Слабо въздействие	7 дни или по-малко	Над 10%			X-4	T-4 Пътнически превози T-1 Товарни превози
<i>„X-т“ означава „т“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4</i>						
<i>„T-т“ означава „т“ месеца преди началото на съответното влаково пътуване</i>						

2. По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват силно или значително въздействие, засегнатите управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета и предварителните резултати от консултацията със заявителите за първи път не по-малко от 24 месеца и в актуализиран вид за втори път – не по-малко от 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание. Тези ограничения на железопътната инфраструктура се включват в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 20.
3. Когато публикува за първи път ограниченията на капацитета в съответствие с точка 2, управителят на инфраструктура започва консултация относно ограниченията на капацитета със засегнатите заявители и оператори на обслужващи съоръжения. Ако между първото и второто публикуване на ограниченията на капацитета възникне необходимост от координиране съгласно точка 4, управителите на инфраструктура провеждат втора консултация със засегнатите заявители и оператори на обслужващи съоръжения в периода между края на въпросното координиране и второто публикуване на ограниченията на капацитета.
4. Преди публикуването на ограниченията на капацитета в съответствие с точка 1, ако въздействието на ограниченията на капацитета не е ограничено до една мрежа, управителите на инфраструктура се координират помежду си и, ако е необходимо, със засегнатите заявители и оператори на обслужващи съоръжения.

Окончателното координиране и консултация преди второто публикуване приключва:

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

Окончателното публикуване на ограниченията на капацитета със значително, силно и средно въздействие се извършва най-малко 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание.

5. По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват слабо въздействие, възникващи по време на следващия период на разписание и за които управителят на инфраструктура е информиран не по-късно от 6 месеца и 15 дни преди промените на работното разписание, управителят на инфраструктура се консултира със засегнатите заявители относно предвидените ограничения на капацитета и съобщава актуализираните ограничения на капацитета поне четири месеца преди промяната на работното разписание. Управителят на инфраструктура предоставя информация за предложените влакови маршрути за пътнически влакове не по-късно от четири месеца, а за товарни влакове не по-късно от един месец преди началото на ограничението на капацитета, освен ако той и засегнатите заявители се споразумеят за по-кратък срок.

6. Управителите на инфраструктура могат да решат да прилагат по-строги прагове за ограничения на капацитета въз основа на по-ниски проценти на прогнозните обеми на трафика или по-кратки периоди на ограничения от посочените в раздел 3 от настоящото приложение, или да прилагат критерии в допълнение към споменатите в настоящото приложение, след консултация със заявителите и операторите на съоръжения. Те публикуват праговете и критериите за групиране на ограниченията на капацитета в своите референтни документи за мрежата съгласно посоченото в точка 2 от приложение V.
7. Информацията, предоставяна от управителя на инфраструктура, когато действа в съответствие с точка 1 или 5 или член 37, параграф 5, включва:
- а) планирания ден;
  - б) част от денонощието, а при първа възможност – и час на началото и края на ограничението на капацитета;
  - в) засегнатия от ограничението участък от линията;
  - г) когато е приложимо, капацитета на заобиколните линии.

Управителят на инфраструктура публикува тази информация или хипервръзка към нея в референтния документ за мрежата, съгласно посоченото в точка 2 от приложение V. Управителят на инфраструктура поддържа актуализирана тази информация. Освен това управителите на инфраструктура публикуват тази информация в цифров формат в съответствие с членове 10 и 66.

8. По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват значително въздействие, управителят на инфраструктура предоставя на заявителите по тяхно искане по време на първия кръг от консултации сравнение на условията, които се очаква да възникнат при поне два варианта на ограничения на капацитета. Управителят на инфраструктура разработва тези варианти въз основа на информацията, предоставена от заявителите по време на подаване на заявките, и съвместно със заявителите.

За всеки от вариантите сравнението включва най-малко следното:

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

Преди да избере между вариантите за ограничение на капацитета, управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите заявители и взема предвид въздействието на различните варианти върху тези заявители и върху ползвателите на услугите. Ако анализът на алтернативните ограничения на капацитета засяга повече от един управител на инфраструктура, управителите на инфраструктура се координират помежду си.

9. По отношение на ограниченията на капацитета, които оказват значително въздействие, управителят на инфраструктура определя критерии за това кои влакове за всеки тип услуга следва да бъдат пренасочени, вземайки предвид търговските и оперативните ограничения на заявителя, освен ако тези оперативни ограничения не произтичат от управленски и организационни решения на заявителя, и без това да засяга целта за намаляване на разходите на управителя на инфраструктура в съответствие с член 30, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. Управителят на инфраструктура публикува тези критерии в референтния документ за железопътната мрежа.
10. ENIM публикува на своя уебсайт информацията, изисквана съгласно точка 7.

Раздел 4

График за разпределяне на капацитета чрез годишния процес на разпределяне, посочен в членове 34 и 40

1. Управителят на инфраструктура и заявителите спазват следния график:

Основен етап или период от време	Краен срок или продължителност
Период на валидност на работното разписание („период на работното разписание“)	От полунощ на втората събота на декември до полунощ на втората събота на декември на следващата година.
Влизане в сила на работното разписание	В полунощ на втората събота от декември
Публикуване на плана за предоставяне на капацитет	В съответствие с раздел 2 от настоящото приложение
Публикуване на ограниченията на капацитета в резултат на работи по железопътната инфраструктура	В съответствие с раздели 2 и 3 от настоящото приложение
Краен срок за подаване на заявления за права на капацитет от страна на заявителите	X-9,5
Изготвяне на проект на работно разписание Краен срок за подаване на проектопредложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-7,5
Финализиране на консултациите със заявителите	X-6,5
Краен срок за подаване на окончателно предложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-5,5
Публикуване на работното разписание Краен срок за разпределяне от управителя на инфраструктура на правата на капацитет на заявителите	X-5,25
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути	Определя се от управителите на инфраструктура в референтния документ за железопътната мрежа, като се взема предвид Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 7
<i>Забележка: „X-т“ означава „т“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“)</i>	

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

## Раздел 5

График за разпределяне на капацитета чрез рамковите споразумения, посочени в членове 33 и 40

Управителят на инфраструктура спазва следния график:

Период	Продължителност
Стандартен срок на валидност на рамковите споразумения	5 години
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути	Между X-9,5 и X-7,5 (съвместно с координирането в рамките на годишния процес на разпределяне, посочен в раздел 4)
<i>Забележка: „X-т“ означава „т“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4</i>	

Раздел 6

График за разпределяне на капацитета чрез процеса на непрекъснато планиране, посочен в членове 35 и 40

Управителят на инфраструктура и заявителите спазват следния график по време на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето на капацитет:

Основен етап или период от време	Краен срок или продължителност
Най-ранният момент, в който заявителите могат да подават заявки за капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето на капацитет	Четири месеца преди първото влаково пътуване
Най-късният момент, в който заявителите могат да подават заявки за капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето на капацитет	Един месец преди първото влаково пътуване
Максимална продължителност на правата на капацитет, предоставени в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето на капацитет	36 месеца, считано от първото влаково пътуване
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути за права на капацитет, предоставени в съответствие с член 35, параграф 2, буква а)	Определя се от управителите на инфраструктура, като се взема предвид Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 7
Преобразуване на спецификациите на капацитета във влакови маршрути за права на капацитет, предоставени в съответствие с член 35, параграф 2, буква б)	Определя се от управителите на инфраструктура, като се взема предвид Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 7
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на капацитет в рамките на процеса на непрекъснато планиране на разпределянето на капацитет	15 дни
<i>Забележка: „X-т“ означава „т“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4</i>	

## Раздел 7

График за разпределяне на капацитета чрез процеса *ad hoc*, посочен в членове 36 и 40

Когато разпределя железопътен инфраструктурен капацитет чрез процеса *ad hoc*, управителят на инфраструктура спазва следния график:

Период	Продължителност
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на капацитет	Седем календарни дни и при всички случаи 24 часа преди началото на влаковата услуга

## Раздел 8

График за промени в разпределения капацитет, посочен в член 41

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

Основен етап или период от време	Краен срок или продължителност
Максимален срок, за който управителят на инфраструктура може да предложи алтернативно право на капацитет, включващо една мрежа	Четири календарни дни и при всички случаи 24 часа преди началото на влаковата услуга
Максимален срок, за който управителят на инфраструктура може да предложи алтернативно право на многомрежов капацитет	Осем календарни дни и при всички случаи 24 часа преди началото на влаковата услуга

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

Прагове за обявяване на много натоварена и претоварена железопътна инфраструктура  
съгласно член 23

Използване	Класификация	Използване на капацитет	Представителен период
Нееднороден трафик	Много натоварена	> 85% от теоретичния капацитет	Повече от четири часа за повече от 200 дни годишно
Нееднороден трафик	Претоварена	> 95% от теоретичния капацитет	Повече от четири часа за повече от 250 дни годишно
Еднороден трафик	Много натоварена	> 90% от теоретичния капацитет	Повече от четири часа за повече от 200 дни годишно
Еднороден трафик	Претоварена	> 95% от теоретичния капацитет	Повече от четири часа за повече от 250 дни годишно

„Използване на капацитета“ означава отношението между разпределения капацитет, или за предишни периоди от разписанието, действителния брой движещи се влакове и теоретичния капацитет, наличен в даден елемент на железопътната инфраструктура, въз основа на методиката, посочена в член 23, параграф 2.

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

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

### ПРИЛОЖЕНИЕ III

#### СЪДЪРЖАНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА РАМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КАПАЦИТЕТА, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 7

Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 7, съдържа най-малко следните елементи:

Елемент	Префератки
Видове и описание на железопътните транспортни услуги, които да се използват за целите на стратегическото планиране на капацитета.	Член 14, параграф 2
Общи инструменти, методики и процедурни договорености за стратегическо планиране на капацитета, включително за координирането между управителите на инфраструктура и консултациите със заинтересованите страни, включително за обявяване на нуждите от капацитет.	Член 14, параграф 4, член 14, параграф 10, член 15, член 16, член 19, параграф 1, член 57
Насоки за определяне на процедурите и методиките, които да се използват за анализ на транспортния пазар	Член 17, параграф 3
Начини за публикуване на плана за предоставяне на капацитет и процес на консултации със заявителите	Член 20, параграф 11
Насоки относно определянето на ограниченията, в рамките на които управителят на инфраструктура може да предложи модел на капацитета или план за предоставяне на капацитет, който се различава от получената информация	Член 19, параграф 3, член 20, параграф 7
Критерии и процедури за разпределяне на предварително планирания капацитет, включен в плана за предоставяне на капацитет.	Член 22, параграф 4

Елемент	Препратки
Спецификации за обектите на планиране на капацитета във формат, удобен за четене от човека и за машинно четене	Член 22, параграф 5
Общ метод за използване на железопътния инфраструктурен капацитет	Член 23, параграф 2
Методика за оценка и списък на параметрите, свързани с железопътните транспортни услуги, и социално-икономическите и екологичните критерии, включително списък на параметрите, стандартните стойности на параметрите или диапазоните от стандартни стойности	Член 27, параграф 4, член 39, параграф 4
Характеристики на спецификациите на капацитета	Член 28, параграф 1
Диапазони за прагови стойности, приложими за отмяната на неизползвани права на капацитет	Член 29, параграф 3
Процедури и методи за координиране на разпределянето на права на многомрежов капацитет, включително минимални изисквания за качество.	Член 30, параграф 5
Насоки относно определянето на ограниченията по отношение на разликите между заявките за капацитет от страна на заявителите и железопътния инфраструктурен капацитет, предложен от управителите на инфраструктура в процеса на разрешаване на конфликти по взаимно съгласие.	Член 38, параграф 2
Насоки за механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие при конфликти, включващи поне едно искане за многомрежов капацитет	Член 38, параграф 7
Процедури за управление на промените в правата на капацитет след разпределянето им.	Член 41, параграф 10
Насоки за прилагане на модулацията на санкции	Член 42, параграф 6
Насоки за подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси	Член 57, параграф 2

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Минимален и максимален размер на санкцията в съответствие с член 42

Минималният размер на санкцията преди евентуална модулация е 1 EUR/km от засегнатия влаков маршрут.

Максималният размер на санкцията преди евентуална модулация е 8 EUR/km от засегнатия влаков маршрут.

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

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

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

- 1) Раздел, в който се посочва естеството на железопътната инфраструктура, която е налична за железопътните предприятия, и условията за достъп до нея. Този раздел се позовава на информацията, налична в регистъра на инфраструктурата, посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.
- 2) Раздел относно принципите и критериите за управление на капацитета. В него се посочват общите характеристики на капацитета на железопътната инфраструктура, която е налична за железопътните предприятия, и всички ограничения, свързани с нейното използване, включително вероятните изисквания за капацитет за поддръжка. Освен това в него се посочват процедурите и крайните срокове, които се отнасят до процеса на управление на капацитета. Той съдържа специфични критерии, които се използват по време на този процес, по-специално:
  - а) процедурите, съгласно които се провеждат консултации със заявителите относно стратегическото планиране на капацитета и се извършва обявяване на нуждите от капацитет;

- б) процедурите, съгласно които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;
- в) изискванията по отношение на заявителите;
- г) графика за стратегическото планиране на капацитета, за процесите на подаване на заявки, разпределяне, адаптиране и промяна, както и процедурите, които трябва да се спазват при изискване на информация за изготвяне на разписанието и на процедурите за изготвяне на разписание на планирани и непредвидени работи по поддръжката;
- д) принципите, уреждащи механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 38, и официалния механизъм за разрешаване на спорове, посочен в член 39;
- е) структурата и нивото на санкциите за промени в правата на капацитет;
- ж) процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват при много натоварена или претоварена инфраструктура;
- з) подробности за ограниченията за използването на железопътната инфраструктура;
- и) обяснение за всички отклонения от европейската рамка, посочена в член 7.

- 3) Раздел за транспортната дейност, включително за управление на трафика, управление на нарушения в движението и управление на кризи. В него се посочва изпълнението на изискванията, установени в настоящия регламент и в Директива (ЕС) 2016/797, Директива (ЕС) 2016/798 и Директива 2007/59/ЕО, включително:
- а) експлоатационни правила, включително приоритетни правила или приоритетни принципи за управление на трафика, списък или препратки към технически и експлоатационни правила и правила за безопасност, както и към правила, свързани с оперативния персонал;
  - б) експлоатационни мерки, включително правила и процедури за управление на нарушенията в движението и управление на кризи, оперативна комуникация и обмен на данни с железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни;
  - в) списък на информационните системи, използвани при експлоатацията, или препратки към тях;
  - г) обяснение за всички отклонения от европейската рамка, посочена в член 46 от настоящия регламент.

- 4) Раздел, посветен на ключовите елементи на управлението на ефективността, включващ по-специално:
- а) препратки към целите за ефективността, определени в бизнес плана, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, и в договорното споразумение, посочено в член 30 от същата директива;
  - б) процедурите за наблюдение и докладване на напредъка към постигането на целите за установяване на причините за недостатъците в ефективността заедно с оперативните заинтересовани страни и за разработване и прилагане на коригиращи мерки за подобряване на ефективността;
  - в) обяснение за всички отклонения от европейската рамка, посочена в член 52 от настоящия регламент.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Съдържание на Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи, посочена в член 46;

Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничния трафик, управлението на нарушенията в движението и управлението на кризи съдържа най-малко следните елементи:

Елемент	Препратки
Правила и процедури за управление на трафика и нарушенията в движението, които да се вземат предвид от управителите на инфраструктура при определяне на правилата и процедурите за управление на трафика.	Член 45
Общи правила и процедури за координиране на управлението на трафика, нарушенията в движението и кризите между управителите на инфраструктура и оперативните заинтересовани страни.	Член 44, член 45, член 46, параграф 1, член 46, параграф 4, член 47, член 48
Насоки за управление и разпределяне на капацитета в случай на нарушения във функционирането на мрежата и кризисни ситуации.	Член 43, параграф 2
Определяне на отговорностите на оперативните заинтересовани страни, участващи в управлението на трансграничния трафик, въз основа на набор от съгласувани оперативни процедури, етапи и интерфейси.	Член 47
Процедури, правила, инструменти и интерфейси за комуникация и обмен на информация, включително хармонизирани цифрови инструменти и интерфейси, между управителите на инфраструктура, оперативните заинтересовани страни и други заинтересовани страни, по-специално публичните органи.	Член 47, член 50, член 66

Елемент	Препратки
Принципи за създаване на специализирани координационни групи във връзка с управлението на трафика, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи.	Член 55, параграф 2
Договорености за симулация и обучение, по-специално във връзка с нарушения в движението и кризисни ситуации	Член 49, параграф 7
Общ метод за оценка на условията по отношение на продължителността и вероятното въздействие върху трафика и съдържанието на доклада за произшествие на координатора на мрежата	Член 48, параграф 7
Насоки с цел гарантиране на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси	Член 57, параграф 2

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Нарушения във функционирането на мрежата съгласно член 48

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

### СЪДЪРЖАНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА РАМКА ЗА ПРЕГЛЕД НА ЕФЕКТИВНОСТТА, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 52

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

Област на ефективност	Съответни въпроси (индикативни)
Управление на нарушения в движението и управление на кризи	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Дял на трафика, който може да бъде пренасочен или променен по време на нарушенията в движението или кризата</li> <li>– Въздействие на нарушенията в движението върху железопътния трафик по отношение на закъсненията и отменянията</li> <li>– Въздействие на нарушенията в движението върху операторите на железопътни услуги и техните клиенти</li> <li>– Специфични възникнали проблеми (по отношение на качеството)</li> </ul>
Внедряване и функциониране на цифрови услуги, инструменти и интерфейси	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Подкрепа на процесите, свързани с управлението на капацитета, управлението на трафика и управлението на нарушенията в движението</li> <li>– Пълнота и качество на предоставената информация и данни, както и лесен достъп за оперативните заинтересовани страни</li> <li>– Съответствие с европейската архитектура, разработена в съвместно предприятие „Европейски железопътен транспорт“, и със съответните технически спецификации съгласно Директива (ЕС) 2016/797</li> </ul>
Съответствие с нормативната уредба; регулаторен надзор	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Процесни показатели за наблюдение на спазването на правилата и процедурите</li> <li>– Жалби, подадени до регулаторните органи и ENRRB</li> </ul>
Мерки за преглед на ефективността на управлението на трафика, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, включително координирането между оперативните заинтересовани страни	
Насоки с цел гарантиране на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни по европейски и трансгранични въпроси, както е посочено в член 57, параграф 2	

## **ПРИЛОЖЕНИЕ IX**

Информация, която трябва да се предоставя на оперативните заинтересовани страни  
съгласно член 50

Следната информация, предоставяна, когато е приложимо, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и съответните актове за изпълнение, приети във връзка с нея, и при спазване на съответните отговорности на заинтересованите страни, посочени в Регламент (ЕС) 2026/253 на Комисията<sup>1</sup>, се предоставя съгласно член 50 от настоящия регламент:

Информация, предоставена от управителя на инфраструктура:

- Номер на влака
- Докладване за влаковете
- Предоставяне на маршрут
- Информация за движението на влака и прогноза за движението на влака
- Информация за прекъсване на превоза
- Обмен на данни за подобряване на качеството

---

<sup>1</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2026/253 на Комисията от 6 февруари 2026 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост на споделянето на данни в железопътния транспорт по отношение на подсистемата „Телематични приложения“ на железопътната система в Европейския съюз (ТСОС „Телематични приложения“) и за отмяна на регламенти (ЕС) № 454/2011 („ТСОС ТППУ“) и (ЕС) № 1305/2014 („ТСОС ТПП“) (ОВ L, 2026/253, 10.2.2026 г., ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj))

Информация, предоставена от други оперативни заинтересовани страни:

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

## ПРИЛОЖЕНИЕ X

### Таблицы на съответствието

1. Таблица на съответствието на разпоредбите, заличени в Директива 2012/34/ЕС

Директива 2012/34/ЕС	Настоящият регламент
Член 2, параграф 6	Член 40, параграф 2
Член 3, точка 20	Член 23 и приложение II
Член 3, точка 22	Членове 38 и 39
Член 3, точка 23	Член 5, точка 6 и член 33
Член 3, точка 27	Член 5, точка 9
Член 3, точка 28	Член 5, точка 14
Член 7б, параграф 1	Член 3, параграф 1
Член 7б, параграф 2	Член 3, параграф 3
Член 7б, параграф 3	Член 3, параграф 4 и член 2, параграф 4, буква б)
Член 36	Член 42
Член 38, параграф 1	Член 28, параграф 1, втора алинея и член 28, параграф 5
Член 38, параграф 2	Член 28, параграф 3
Член 38, параграф 3	Член 28, параграф 4
Член 38, параграф 4	Член 28, параграф 7
Член 39, параграф 1	Член 13, параграф 3
Член 39, параграф 2	Член 3, параграф 2
Член 40, параграф 1	Член 16, член 30 и член 55
Член 40, параграф 2	Член 58, параграф 10, член 61, параграф 2, член 67, параграф 1, член 68, параграфи 1 и 7

Директива 2012/34/ЕС	Настоящият регламент
Член 40, параграф 3	Член 58, параграфи 3 и 8
Член 40, параграф 4	Член 56, параграф 1
Член 40, параграф 5	–
Член 41, параграф 1	Член 8, параграф 1
Член 41, параграф 2	Член 8, параграф 2
Член 41, параграф 3	Член 8, параграф 3
Член 42, параграф 1	Член 33, параграф 1
Член 42, параграф 2	Член 33, параграф 6
Член 42, параграф 3	Член 33, параграф 7
Член 42, параграф 4	Член 33, параграф 7
Член 42, параграф 5	Член 33, параграф 8 и приложение I, раздел 5
Член 42, параграф 6	Член 33, параграф 9
Член 42, параграф 7	Член 33, параграф 11
Член 42, параграф 8	Член 33, параграф 12
Член 43, параграф 1	Член 40, параграф 1, член 34, параграфи 5, 6 и 7, член 35, параграфи 1 и 2 и приложение I, раздели 2, 4, 5, 6 и 7
Член 43, параграф 2	Член 11, параграф 9, член 13, параграф 2, член 23, параграф 9, член 40, параграф 3 и член 41, параграф 11
Член 43, параграф 3	–
Член 44, параграф 1	Член 28, параграф 1
Член 44, параграф 2	Член 34, параграфи 6 и 7
Член 44, параграф 3	Член 33, параграф 4
Член 44, параграф 4	Член 30 и член 66, параграф 5

Директива 2012/34/ЕС	Настоящият регламент
Член 45, параграф 1	Член 34, параграф 1
Член 45, параграф 2	Член 27
Член 45, параграф 3	Член 34, параграф 9
Член 45, параграф 4	Член 34, параграф 10
Член 46, параграф 1	Член 38, параграф 1
Член 46, параграф 2	Член 38, параграф 2
Член 46, параграф 3	Член 38, параграф 3
Член 46, параграф 4	Член 38, параграф 4
Член 46, параграф 5	Член 38, параграф 2
Член 46, параграф 6	Член 39
Член 47, параграф 1	Член 23, параграф 1 и приложение II
Член 47, параграф 2	Член 23, параграф 5
Член 47, параграф 3	Член 27, параграф 1
Член 47, параграф 4	Член 9, параграфи 1 и 2 и член 13, параграф 3
Член 47, параграф 5	Член 9, параграф 1 и член 35
Член 47, параграф 6	Член 23, параграф 6
Член 48, параграф 1	Член 36, параграф 1
Член 48, параграф 2	Член 20, параграф 5
Член 49, параграф 1	Член 26, параграф 1
Член 49, параграф 2	Член 26, параграф 2
Член 49, параграф 3	Член 26, параграф 3
Член 50, параграф 1	Член 24, параграф 1
Член 50, параграф 2	Член 24, параграф 2

Директива 2012/34/ЕС	Настоящият регламент
Член 50, параграф 3	Член 24, параграф 1
Член 51, параграф 1	Член 23, параграф 1
Член 51, параграф 2	Член 25, параграфи 1 и 2
Член 51, параграф 3	Член 25, параграф 4
Член 51, параграф 4	Член 25, параграф 5
Член 52, параграф 1	Член 14, параграф 9
Член 52, параграф 2	Член 29, параграф 3
Член 53, параграф 1	Член 37, параграф 1
Член 53, параграф 2	Член 11, параграфи 2 и 4, и член 37, параграф 3
Член 53, параграф 3	Член 10, параграф 1
Член 54, параграф 1	Член 45, параграф 3
Член 54, параграф 2	Член 45, параграф 5
Член 54, параграф 3	Член 45, параграф 7

2. Таблица на съответствието за Регламент (ЕС) № 913/2010

Регламент (ЕС) № 913/2010	Настоящият регламент
Членове 1—7	—
Член 8	Член 58, параграфи 1 – 7, 9, 10 и 11 и член 60, параграф 1, букви а), б) и в) и буква ж) и член 60, параграф 2
Член 9, параграф 1	Член 16, параграф 1, член 24, параграфи 3 и 4, член 25, параграф 3 и член 61
Член 9, параграф 1, букви а), в), г) и д), член 9, параграф 2, член 9, параграф 3, член 9, параграф 4 и член 9, параграф 5	—
Член 9, параграф 1, буква б)	Член 17 и член 24, параграфи 3 и 4
Член 10	—
Член 11	Член 58, параграфи 1 – 7, параграфи 9, 10 и 11
Членове 12—18	—
Член 19	Член 51 и член 70, параграфи 7 и 8
Членове 20—25	—