



Брюксел, 21 април 2026 г.
(OR. en)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

Междуинституционално досие:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

Относно: Позиция на Съвета на първо четене с оглед на 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

- Изложение на мотивите на Съвета
- Прието от Съвета на 21 април 2026 г.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 11 юли 2023 г. Комисията представи на Съвета и Европейския парламент предложение¹ за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство, за изменение на Директива 2012/34/ЕС и за отмяна на Регламент (ЕС) № 913/2010. Предложението се основава на член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и е договорено съгласно обикновената законодателна процедура.
2. Съветът прие общия си подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (транспорт) от 18 юни 2024 г.
3. Европейският парламент прие своя мандат за преговори на пленарната си сесия от 12 март 2024 г.
4. Първата трестранна среща беше организирана на 19 ноември 2024 г. и на нея беше предоставен цялостен мандат на техническото равнище. На 3 март 2025 г. и 10 юни 2025 г. бяха организирани още две трестранни срещи. На четвъртата и последна трестранна среща на 18 ноември 2025 г. Съветът и Парламентът постигнаха предварително споразумение.
5. На 19 декември 2025 г. Комитетът на постоянните представители анализира окончателния компромисен текст с оглед на постигането на споразумение и потвърди съгласието си по него.
6. На 27 януари 2026 г. председателят на комисията по транспорт и туризъм изпрати писмо до председателя на Комитета на постоянните представители, в което потвърди, че ако Съветът одобри на първо четене договорения текст след редакция от юрист-лингвистите, Парламентът ще одобри позицията на Съвета на второто си четене.

¹ 11718/23 + ADD 1 до 4.

II. ЦЕЛ

7. Регламентът има за цел прилагането на единна регулаторна рамка за експлоатацията на капацитета на железопътната мрежа. Правилата за разпределяне на капацитет, установени в Директива 2012/34/ЕС, се заменят с тези, установени в посочения регламент. Предложението се основава на ръководения от сектора проект за преработване на разписанието (TTR), чиято цел е да се предоставят на управителите на инфраструктура повече възможности за гъвкавост както за по-дългосрочно стратегическо планиране, така и за по-краткосрочно разпределяне на капацитета чрез нов процес на планиране и разпределяне. Започването на планирането по-рано ще даде възможност за по-оптимално използване на инфраструктурата. Това ще позволи и по-балансирано разпределение между различните видове ползване на железопътния капацитет, било то за пътници или товари, особено в полза на товарния транспорт, който следва да стане по-надежден.
8. По отношение на организацията предложението на Комисията засили централизацията на равнището на ЕС с укрепена Европейска мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM) и със създаването на нов орган: координатор на мрежата. Първоначално предложеният орган за преглед на ефективността беше променен на Консултативна група по ефективността. По искане на Европейския парламент заинтересованите страни ще получат възможност да създадат Европейската железопътна платформа (ERP).

III. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

9. Въз основа на предложението на Комисията Парламентът и Съветът проведоха преговори с оглед на постигането на бързо споразумение на второ четене въз основа на позицията на Съвета на първо четене. Позицията на Съвета на първо четене съдържа следните основни елементи, по които съзакондателите постигнаха съгласие.

Обобщение на основните въпроси

10. С регламента се въвеждат нови правила за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет, които дават възможност за по-дългосрочно планиране на железопътните услуги, и по този начин се цели по-добро използване на инфраструктурата и предоставяне на повече железопътни услуги както за пътници, така и за товари. Новата система се основава на всеобхватна система за консултации, с която се цели да се даде възможност на управителите на инфраструктура да разберат по-добре нуждите на различните заявители. След като завърши етапа на консултации, се разпределя капацитетът. След като капацитетът бъде разпределен, могат да бъдат направени промени в планирането съгласно подробни правила във връзка с това. Новата система е предназначена също така да даде възможност за по-добра координация през границите и създаване на по-добри мрежови услуги. Съществува и система от санкции, която е структурирана така, че да има възпиращ ефект и да се избягват твърде много промени.
11. Държавите членки могат да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки въз основа на индикативната стратегия за развитие на железопътната инфраструктура, като същевременно зачитат оперативните отговорности на управителя на инфраструктура. Тези стратегически насоки могат да позволят специфични национални характеристики и изисквания да бъдат отчитани в цялостния контекст на един подход към планирането и разпределянето на железопътния капацитет, който има по-силна европейска насоченост. Важно е държавите членки да могат да вземат решения относно специфичното естество на разписанието, да определят минимални обеми капацитет за конкретни видове железопътни транспортни услуги и да имат възможност да отразяват националните приоритети в параметрите за разпределяне на капацитета или разрешаване на спорове.
12. Управлението на железопътния инфраструктурен капацитет ще се основава на по-дългосрочно планиране. Всяко разписание, което ще влезе в сила от декември 2030 г. и ще се прилага за следващата година, ще бъде подготвено и изпълнено на три последователни етапа: планиране, разпределяне и адаптиране. На всеки етап се провежда фаза за консултации с цел получаване на информация за нуждите на заявителите. За да подпомогне управителите на инфраструктура и оперативните заинтересовани страни в процеса на планиране, разпределяне и адаптиране, ENIM ще изготви рамка за управление на капацитета. Тази рамка ще предвижда инструменти, методики и процедурни договорености за управлението на инфраструктурния капацитет и за координирането между управителите на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни.

1. Планиране: управителите на инфраструктура ще започнат със стратегическо планиране на капацитета и ще гарантират, че тези планове са координирани между управителите на инфраструктура. Това ще улесни заявителите при организирането на трансгранични услуги. Вземайки стратегическия план за отправна точка, управителят на инфраструктура ще премине към по-подробно планиране, в рамките на което първо се изготвя стратегията за капацитета, след това — моделът на капацитета, и накрая — планът за предоставяне на капацитет. Разработени са специални процедури за управление на много натоварена или претоварена инфраструктура.
2. Разпределяне: след планирането правата на използване на инфраструктурата, както правата на капацитет, включващи една мрежа, така и тези на многомрежов капацитет, ще трябва да бъдат разпределени на заявителите. По отношение на многомрежовия капацитет в регламента се установяват и специфични правила. Разпределянето ще се извършва чрез цифрови инструменти и цифрови услуги. Управителите на инфраструктура ще разполагат с различни начини за разпределяне на правата на капацитет и трябва да вземат предвид въпросите, свързани с капацитета на обслужващите съоръжения. От управителите на инфраструктура се изисква също така да интегрират работата по железопътна инфраструктура в планирането. За случаите, при които в края на процеса на разпределяне продължава да има несъвместимост между заявките от заявителите и наличния капацитет, е предвиден процес на разрешаване на спорове. Ако не може да бъде постигнато решение по взаимно съгласие, при разрешаването на спора може се стигне до прилагането на справедлива, прозрачна и недискриминационна методика, основана на набор от оперативни, социално-икономически и екологични критерии.
3. Адаптиране: преди влизането в сила на разписанието както управителите на инфраструктура, така и заявителите имат право да поискат промени. Искането за промени обаче следва да бъде ограничено във възможно най-голяма степен. За да се избегнат твърде много промени, е създадена система от санкции, насочени към възпиране на управителя на инфраструктура или заявителя от искане на промяна.

13. Резултатът от планирането и разпределянето е разписанието, което влиза в сила в началото на декември всяка година. Това води до управление на трафика въз основа на разписанието. При новата система все пак може да се случат неочаквани събития, които ще изискват управление на нарушения в движението и управление на кризи. Важно е всички, които участват в управлението на трафика, на нарушенията в движението и на кризите, да се информират взаимно. ENIM ще изготви рамка, в която са определени общи инструменти, методики и процедурни договорености за подпомагане на управителите на инфраструктура и оперативните заинтересовани страни при координирането на управлението на трафика, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи.
14. ENIM наблюдава и сравнява ефективността на услугите на железопътната инфраструктура. ENIM ще изготви рамка, в която са определени общи инструменти, методики и процедурни договорености за подпомагане на управителите на инфраструктура при прегледа на ефективността. ENIM ще публикува европейски доклад за преглед на ефективността и ще актуализира този доклад всяка година. Комисията може да създаде консултативна група по ефективността като независима и безпристрастна експертна група. Групата предоставя препоръки относно ефективността, преглежда проекта на доклада за преглед на ефективността и представя самостоятелен раздел в доклада за преглед на ефективността.
15. Управление
 1. Регламентът възлага нови отговорности на ENIM: да създаде трите рамки и да координира по-добре работата на управителите на инфраструктура, когато тя се отнася до многомерови железопътни услуги. Тя също така ще назначи координатор на мрежата след одобрение от Европейската комисия.
 2. Координаторът на мрежата се назначава, за да подпомага работата на ENIM. Координаторът на мрежата изпълнява функциите на секретариат на ENIM, допринася за изготвянето на рамките, допринася за координацията между управителите на инфраструктура, набелязва пречки пред многомеровите железопътни услуги, действа като точка за контакт и подкрепя работата по цифровизацията.
 3. На Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB) ще бъдат възложени специфични функции съгласно въпросния регламент за следене на регулаторните въпроси и за координация между националните регулатори, когато възникнат проблеми с многомеровите железопътни услуги.

4. Оперативна заинтересована страна може да реши да създаде ERP за осигуряване на ефективни консултации между железопътния сектор и ENIM.
16. В случай че ENIM не успее да представи една или повече от рамките или елементи от тях или ако една или повече от рамките или елементи от тях са неподходящи за постигане на планираните цели, или една или повече от рамките не са достатъчни, за да се гарантират еднакви условия за прилагане на регламента, на Комисията се предоставя правомощието да приеме акт за изпълнение за приемане на съответната рамка или елементи от нея.
17. Първото разписание съгласно новите правила в разглеждания регламент ще бъде публикувано през 2030 г. и ще започне да се прилага от 14 декември 2030 г.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

18. Позицията на Съвета подкрепя целта на предложението на Комисията и напълно отразява компромиса, постигнат при неформалните преговори между Съвета и Европейския парламент с подкрепата на Комисията.
19. След като бъде приет, Регламентът 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 ще бъде важен принос за транспортния сектор.
-