



---

*Документ за разглеждане в заседание*

---

**A9-0069/2024**

5.3.2024

**\*\*\*I**  
**ДОКЛАД**

относно предложението 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 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик (по становище): Тили Метц

### ***Легенда на използваните знаци***

- \* Процедура на консултация
- \*\*\* Процедура на одобрение
- \*\*\*I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- \*\*\*II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- \*\*\*III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

### ***Изменения към проект на акт***

#### **Изменения в две колони, внесени от Парламента**

Заличаванията се обозначават с *получер курсив* в лявата колона. Заместванията се обозначават с *получер курсив* в двете колони. Новият текст се обозначава с *получер курсив* в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

#### **Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст**

Новите части от текста се посочват с *получер курсив*. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с *получер курсив* новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

## СЪДЪРЖАНИЕ

### Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .4	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	148
ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА СУБЕКТИТЕ ИЛИ ЛИЦАТА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА .....	151
ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....	152
ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ .....	153

## **ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ**

**относно предложението 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 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))**

**(Обикновена законодателна процедура – първо четене)**

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2023)443),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента, (C9-0304/2023),
  - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
  - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 25 октомври 2023 г.<sup>1</sup>,
  - като взе предвид становището на Комитета на регионите от [...]<sup>2</sup>,
  - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
  - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0069/2024),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст или внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
  3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

---

<sup>1</sup> [ОВ С 0, 0.0.0000, стр. 0. / Все още непубликувано в Официален вестник становище]

<sup>2</sup> [ОВ С 0, 0.0.0000, стр. 0. / Все още непубликувано в Официален вестник становище]

## Изменение 1

### Предложение за регламент Съображение 2

*Текст, предложен от Комисията*

(2) В съобщението относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност<sup>15</sup> се определят основните етапи, които показват развитие на транспортната система на Съюза към постигане на целите за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. В него се предвижда железопътните товарни превози да се увеличат с 50% до 2030 г. и да се удвоят до 2050 г.; високоскоростните пътнически превози да се удвоят до 2030 г. и да се утроят до 2050 г., а колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km да бъдат неутрални по отношение на въглеродните емисии до 2030 г. в рамките на Съюза. За да се постигнат тези цели, железопътният транспорт трябва да стане по-привлекателен по отношение на **достъпността**, надеждността **и** услугите, по-добре адаптиран към нуждите на пътниците и товароизпращачите.

---

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

*Изменение*

(2) В съобщението относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност<sup>15</sup> се определят основните етапи, които показват развитие на транспортната система на Съюза към постигане на целите за устойчива, интелигентна и стабилна мобилност. В него се предвижда железопътните товарни превози да се увеличат с 50% до 2030 г. и да се удвоят до 2050 г.; високоскоростните пътнически превози да се удвоят до 2030 г. и да се утроят до 2050 г., а колективните пътувания по разписание на разстояния под 500 km да бъдат неутрални по отношение на въглеродните емисии до 2030 г. в рамките на Съюза. За да се постигнат тези цели, железопътният транспорт трябва да стане по-привлекателен по отношение на **финансовата и физическата достъпност и** надеждността, **а** услугите **трябва да бъдат** по-добре адаптирани към нуждите на пътниците и товароизпращачите.

---

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

## Изменение 2

**Предложение за регламент  
Съображение 2а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(2а) Основната цел на настоящия регламент е да се увеличи използването на железопътната инфраструктура, като по този начин се увеличи модалният дял на железопътния транспорт. Целите на ЕС за декарбонизация и преминаване към железопътен транспорт обаче няма да може да бъдат постигнати единствено с настоящия регламент. И държавите членки, и Комисията следва да продължат да работят по много други елементи, които могат да спомогнат за допълнително увеличаване на капацитета както на железопътната инфраструктура, така и на транспорта, като например групирането на влакови маршрути, хармонизирането на скоростта, експедитивното прекачване на пътници, използването на по-дълги влакове с по-голямо натоварване на осите, разгръщането на хармонизирана Европейска система за управление на железопътното движение („ERTMS“) в цяла Европа, както и автоматизирана експлоатация на влаковете.**

**Изменение 3**

**Предложение за регламент  
Съображение 2б (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(2б) Справянето с ефективността на железопътния транспорт, за да се увеличи мултимодалният конкурентен аспект между различните видове транспорт е**

*важно, за да се улесни преминаването и за да се постигнат целите, заложените в стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. Ето защо следва да се разгледат и допълнителни мерки за увеличаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт. Поради нарасналото търсене на железопътен капацитет както от страна на услугите за превоз на пътници, така и на тези за превоз на товари, ще бъдат необходими и инвестиции, за да се реализират тези мерки за увеличаване на капацитета.*

#### **Изменение 4**

##### **Предложение за регламент Съображение 2г (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(2г) Целите за преминаване към железопътен транспорт на равнището на ЕС изискват национални цели въз основа на конкретни национални планове, разработени от държавите членки съгласно подхода „от долу нагоре“.*

*Обосновка*

*Без национални планове, които са обобщени за постигане на общите цели на ЕС, тези цели ще останат само амбиция без реалистични конкретни планове, които могат да бъдат наблюдавани и променяни, ако е необходимо.*

#### **Изменение 5**

##### **Предложение за регламент Съображение 5**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(5) Управлението на железопътния

(5) Управлението на железопътния

инфраструктурен капацитет и на **движението** са от решаващо значение за доброто функциониране на железопътния сектор. Експлоатацията на железопътните транспортни услуги трябва да бъде внимателно планирана и координирана, за да може влакове с много различни характеристики, като скорост и спиращен път, да ползват безопасно едни и същи коловози. Оптималното управление на капацитета създава повече възможности и повишава надеждността на железопътните услуги. С регламента следва да се осигури достатъчна гъвкавост на управителите на инфраструктура за ефективно управление на капацитета, като същевременно се гарантира, че всички железопътни предприятия се третират без дискриминация при достъпа им до мрежата.

инфраструктурен капацитет и на **железопътното движение** са от решаващо значение за доброто функциониране на железопътния сектор. Експлоатацията на железопътните транспортни услуги трябва да бъде внимателно планирана и координирана, за да може влакове с много различни характеристики, като скорост и спиращен път, да ползват безопасно едни и същи коловози. Оптималното управление на капацитета създава повече възможности и повишава надеждността на железопътните услуги, **което е особено важно изискване за нарастващия пазар на нощни влакове, както и амбициите за прехвърляне на стоки към железопътния товарен превоз.** С регламента следва да се осигури достатъчна гъвкавост на управителите на инфраструктура за ефективно управление на капацитета, като същевременно се гарантира, че всички железопътни предприятия се третират без дискриминация при достъпа им до мрежата.

## Изменение 6

### Предложение за регламент Съображение 6

*Текст, предложен от Комисията*

(6) В Директива 2012/34/ЕС се признава правото на държавите членки да не прилагат правилата за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет за определени части от железопътната мрежа или за определени железопътни услуги, когато такова изключване от обхвата на правото на Съюза не би засегнало функционирането на единното европейско железопътно пространство. Тези изключения следва да продължат да се прилагат, а

*Изменение*

(6) В Директива 2012/34/ЕС се признава правото на държавите членки да не прилагат правилата за разпределяне на железопътния инфраструктурен капацитет за определени части от железопътната мрежа или за определени железопътни услуги, когато такова изключване от обхвата на правото на Съюза не би засегнало функционирането на единното европейско железопътно пространство. **Въпреки че са строго ограничени,** тези изключения следва да



държавите членки следва да запазят правото си да искат такива изключения в бъдеще също и във връзка с настоящия регламент.

продължат да се прилагат, а държавите членки следва да запазят правото си да искат такива изключения в бъдеще също и във връзка с настоящия регламент.

## Изменение 7

### Предложение за регламент Съображение 7

*Текст, предложен от Комисията*

(7) Правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет следва да **отразяват по-добре** нуждите на всички сегменти на железопътния пазар. В тях следва по-специално да се отчитат необходимостта от дългосрочна стабилност на разполагаемия капацитет за пътнически услуги и от краткосрочна гъвкавост за товарните превози, за да се отговори на пазарното търсене. Поради това процесът на управление на капацитета вече не следва да бъде предимно годишен, а да бъде организиран в три последователни етапа: стратегическо планиране на капацитета; изготвяне на график на железопътните услуги и разпределяне на капацитета; и адаптиране и промяна на графика за капацитета. Въвеждането на по-добре определени и структурирани етапи, които предоставят възможност за дългосрочно планиране и краткосрочно адаптиране при управлението на капацитета, би било от особена полза за услугите, които не е толкова лесно да се планират предварително или са по-сложни за организиране, като например товарните влакове и трансграничните пътнически влакове.

*Изменение*

(7) 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 отчитат необходимостта от дългосрочна стабилност на разполагаемия капацитет за пътнически услуги и от краткосрочна гъвкавост за товарните превози, за да се отговори на пазарното търсене. Поради това процесът на управление на капацитета вече не следва да бъде предимно годишен, а да бъде организиран в три последователни етапа: стратегическо планиране на капацитета; изготвяне на график на железопътните услуги и разпределяне на капацитета; и адаптиране и промяна на графика за капацитета. Въвеждането на по-добре определени и структурирани етапи, които предоставят възможност за дългосрочно планиране и краткосрочно адаптиране при управлението на капацитета, би било от особена полза за услугите, които не е толкова лесно да се планират предварително или са по-сложни за организиране, като например товарните влакове и трансграничните пътнически влакове, **включително нощните влакове**.

## Изменение 8

### Предложение за регламент Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

(8) Все по-голяма част от железопътната мрежа на Съюза е претоварена или почти претоварена и не може да посреща нуждите от железопътен инфраструктурен капацитет на всички заявители и да поддържа по-нататъшното нарастване на обема на железопътния транспорт. Развитието на инфраструктурата и цифровизацията в съответствие с техническата спецификация за оперативна съвместимост, разработена съгласно Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, по-специално Европейската система за управление на железопътното движение („ERTMS“), се очаква да доведат до увеличаване на разполагаемия капацитет в средносрочен и дългосрочен план. Въпреки това от управителите на инфраструктура ще се изисква да определят приоритети за използването на претоварените участъци. Без да се засягат общите принципи за приоритетите, определени от държавите членки в рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет, управителите на инфраструктура следва да вземат решения за приоритетите, като използват прозрачни и хармонизирани методики, които изясняват как социалните, икономическите и екологичните фактори са били взети предвид и как влияят на тяхното решение.

*Изменение*

(8) Все по-голяма част от железопътната мрежа на Съюза е претоварена или почти претоварена и не може да посреща нуждите от железопътен инфраструктурен капацитет на всички заявители и да поддържа по-нататъшното нарастване на обема на железопътния транспорт. Развитието на инфраструктурата и цифровизацията в съответствие с техническата спецификация за оперативна съвместимост, разработена съгласно Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, по-специално Европейската система за управление на железопътното движение („ERTMS“), се очаква да доведат до увеличаване на разполагаемия капацитет в средносрочен и дългосрочен план. Въпреки това от управителите на инфраструктура ще се изисква да определят приоритети за използването на претоварените участъци. Без да се засягат общите принципи за приоритетите, определени от държавите членки в рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет, управителите на инфраструктура следва да вземат решения за приоритетите, като използват прозрачни и хармонизирани методики, които изясняват как социалните, икономическите и екологичните фактори са били взети предвид и как влияят на тяхното решение. ***Тези социално-икономически и екологични критерии следва да се основават на приети методи и най-добрите налични знания. Ето защо на Комисията следва да се предостави правомощието да приеме делегиран акт за определяне на процедурите,***

*критериите и методиките. При изготвянето на делегирания акт Комисията следва да си сътрудничи с Европейската мрежа на управителите на инфраструктура (ENIM) и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA), създадена с Регламент (ЕС) 2016/796<sup>1а</sup>.*

---

*<sup>1а</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).*

## **Изменение 9**

### **Предложение за регламент Съображение 8а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(8а) Съществуващият железопътен инфраструктурен капацитет не е достатъчен за постигане на целите на Съюза за преминаване към железопътен транспорт за 2030 г. и 2050 г. Всъщност железопътната мрежа на Съюза се е свила с над 12 000 km между 1990 г. и 2021 г. Постигането на целите на Съюза за преминаване към железопътен транспорт зависи най-вече от повишаването на ефективността на железопътния транспорт и увеличаването на железопътния капацитет, като последното изисква инвестиции за поддръжка, обновяване и ново строителство на железопътна инфраструктура. Това включва използване на националните бюджети, Механизма за свързване на Европа (MCE), създаден с Регламент*

*(ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1а</sup>, и частни инвестиции за справяне с ключовите липсващи връзки и облекчаване на препятствията, както и подходящи нива на финансиране за поддръжка. По-специално държавите членки следва да не допускат западане на железопътната инфраструктура и следва да сведат до минимум въздействието върху евентуални ограничения на капацитета, като осигурят стабилно и своевременно финансиране чрез многогодишни споразумения за ефективност, които следва да бъдат сключени между държавата членка и управителя на инфраструктура за период от най-малко пет години.*

---

*<sup>1а</sup> Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 (ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38).*

## **Изменение 10**

### **Предложение за регламент Съображение 9**

*Текст, предложен от Комисията*

(9) Стратегическото планиране на капацитета следва да подобри използването на железопътната инфраструктура чрез предвиждане на търсенето на железопътни услуги и отчитане на планираното развитие, обновяване и поддръжка на инфраструктурата. С него следва да се гарантира, че железопътният инфраструктурен капацитет се разпределя по начин, който увеличава максимално стойността на

*Изменение*

(9) Стратегическото планиране на капацитета следва да подобри използването на железопътната инфраструктура чрез предвиждане на търсенето на железопътни услуги и отчитане на планираното развитие, обновяване и поддръжка на инфраструктурата. С него следва да се гарантира, че железопътният инфраструктурен капацитет се разпределя по начин, който увеличава максимално стойността на

железопътните услуги за обществото. Управителите на инфраструктура следва да гарантират, че стратегическото планиране предоставя постепенно нарастващо ниво на подробна информация за разполагаемия капацитет и че тя е основа за разпределянето на капацитета.

железопътните услуги за обществото, **като се взема предвид социално-икономическото и екологичното въздействие.** Управителите на инфраструктура следва да гарантират, че стратегическото планиране предоставя постепенно нарастващо ниво на подробна информация за разполагаемия капацитет и че тя е основа за разпределянето на капацитета. **По време на стратегическото планиране следва да се провеждат консултации със заявителите, Европейската железопътна платформа (ERP), клиентите на железопътни транспортни услуги и техните асоциации, националните публични органи и публичните органи на Съюза, и те следва да имат възможност да предоставят информация за посоченото в член 15 проучване „Анализ на очакваното развитие на транспортния пазар“ и да предлагат независими коментари относно констатациите.**

## Изменение 11

### Предложение за регламент Съображение 11

*Текст, предложен от Комисията*

(11) При разпределянето на капацитета управителите на инфраструктура следва да се придържат към стратегическите планове за предоставяне на капацитет и същевременно да гарантират, че капацитетът се разпределя в съответствие с пазарното търсене по справедлив и недискриминационен начин. За тази цел някои заявки за капацитет **могат** да бъдат отхвърляни, а планът за предоставяне на капацитет трябва да се обновява редовно, за да отразява действителното търсене.

*Изменение*

(11) При разпределянето на капацитета управителите на инфраструктура следва да се придържат към стратегическите планове за предоставяне на капацитет и същевременно да гарантират, че капацитетът се разпределя в съответствие с пазарното търсене по справедлив и недискриминационен начин. За тази цел **на** някои заявки за капацитет **може да се предложи алтернативен капацитет, а ако не съществува друга възможност** – да бъдат отхвърляни, а планът за предоставяне на капацитет трябва да се

обновява редовно, за да отразява действителното търсене.

## Изменение 12

### Предложение за регламент Съображение 11а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(11а) На няколко национални железопътни пазара управителят на инфраструктурата е част от вертикално интегрирано холдингово дружество с един или повече оператори за превоз на пътници и товари. При разпределянето на капацитет на тези железопътни предприятия, от първостепенно значение за правилното функциониране на пазара е капацитетът да се разпределя по справедлив, разумен и недискриминационен начин. По-специално чувствителната информация, която се споделя с управителя на инфраструктура като част от процеса на разпределяне на капацитет, следва да се счита за поверителна.***

## Изменение 13

### Предложение за регламент Съображение 12

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(12) Различните пазарни сегменти на железопътния транспорт имат различна способност за предвиждане на нуждите си от железопътен инфраструктурен капацитет. По-специално някои доставчици на услуги за превоз на товари може да не са в състояние да определят навреме своите нужди от

(12) Различните пазарни сегменти на железопътния транспорт имат различна способност за предвиждане на нуждите си от железопътен инфраструктурен капацитет. По-специално някои доставчици на услуги за превоз на товари може да не са в състояние да определят навреме своите нужди от

капацитет, за да бъдат включени в работното разписание, *т.е.* в годишния план за движение на влаковете и подвижния състав, и може да не се вместят в неговия годишен график. Поради това управителите на инфраструктура следва да могат да предлагат капацитет с достатъчно качество и количество също и за железопътните услуги, за които има нестабилно търсене, да се организират в сравнително кратки срокове, да включват повече от едно пътуване на влак и да могат да осъществяват пътувания многократно за период от време, който може да не съвпада с продължителността на периода на работното разписание.

капацитет, за да бъдат включени в работното разписание, *което е* в годишния план за движение на влаковете и подвижния състав, и може да не се вместят в неговия годишен график. Поради това управителите на инфраструктура следва да могат да предлагат капацитет с достатъчно качество и количество също и за железопътните услуги, за които има нестабилно търсене, да се организират в сравнително кратки срокове, да включват повече от едно пътуване на влак и да могат да осъществяват пътувания многократно за период от време, който може да не съвпада с продължителността на периода на работното разписание. ***Този вид предложение за капацитет би могъл да се предлага в пакет минимални предварително изчислени нерезервирани влакови маршрути, които след това могат да бъдат разпределяни с кратък срок на предизвестие.***

## Изменение 14

### Предложение за регламент Съображение 12а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(12а) В държавите членки се използват различни практики за планиране на разписанието и тези концепции следва да се вземат предвид при стратегическото планиране на капацитета. Тези практики изискват по-голямо трансгранично координиране между управителите на инфраструктура, по-специално когато управителят на инфраструктура планира предварително капацитета чрез използване на интегрирани разписания по циферблат.***

## Изменение 15

### Предложение за регламент Съображение 14

*Текст, предложен от Комисията*

(14) Значителна част от железопътния товарен транспорт е на дълги разстояния и изисква трансгранично координиране на управителите на инфраструктура. Политическата цел за увеличаване на железопътния трафик зависи и от нарастването на трансграничните пътнически услуги. С цел улесняване и насърчаване на увеличаването на трансграничното движение в единното европейско железопътно пространство е необходимо да се осигури по-голяма последователност и хармонизация на правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. Съответно ролята на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура следва да бъде засилена, за да ѝ се възложи разработването на насоки за хармонизирано прилагане на настоящия регламент относно процедурите и методиките за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и активното координиране на трансграничния капацитет и трафик. По-специално Европейската мрежа на управителите на инфраструктура следва да разработи европейски рамки за управление на капацитета, за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, както и за преглед на ефективността.

*Изменение*

(14) Значителна част от железопътния товарен транспорт е на дълги разстояния и изисква трансгранично координиране на управителите на инфраструктура. Политическата цел за увеличаване на железопътния трафик зависи и от нарастването на трансграничните пътнически услуги. С цел улесняване и насърчаване на увеличаването на трансграничното движение в единното европейско железопътно пространство е необходимо да се осигури по-голяма последователност и хармонизация на правилата и процедурите за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. Съответно ролята на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура следва да бъде засилена, за да ѝ се възложи разработването на насоки за хармонизирано прилагане на настоящия регламент относно процедурите и методиките за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и активното координиране на трансграничния капацитет и трафик. По-специално Европейската мрежа на управителите на инфраструктура следва да разработи европейски рамки за управление на капацитета, за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, както и за преглед на ефективността.  
***При разработването на тези европейски рамки следва да се проведат консултации също така и с железопътните предприятия, със***



## Изменение 16

### Предложение за регламент Съображение 15

*Текст, предложен от Комисията*

(15) В европейските рамки, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, следва да се предоставят насоки, които управителят на инфраструктура следва да полага максимални усилия да изпълнява, като същевременно запазва отговорността за своите оперативни решения. Управителите на инфраструктура следва да обосноват всяко отклонение от рамките, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура. Смята се, че чрез този подход се постига равновесие между нуждите от координиране и прилагане на хармонизирани подходи в единното европейско железопътно пространство и необходимостта от адаптиране на процедурите и методиките към специфичните обстоятелства в дадени географски райони. След изтичането на период от пет години от прилагането на настоящия регламент Комисията следва да прецени дали състоянието на сближаване на процедурите и методиките и ефективността на процеса на координиране между управителите на инфраструктура, както и общият напредък към създаването на единно европейско железопътно пространство оправдават въвеждането на вторично законодателство, което да замени елементите на европейските рамки, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура.

*Изменение*

(15) В европейските рамки, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, следва да се предоставят насоки, които управителят на инфраструктура следва да полага максимални усилия да изпълнява, като същевременно запазва отговорността за своите оперативни решения. Управителите на инфраструктура следва да обосноват всяко отклонение от рамките, разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, **което следва да се допуска само в изключителни случаи и да подлежи на одобрение от националния железопътен регулаторен орган.** Смята се, че чрез този подход се постига равновесие между нуждите от координиране и прилагане на хармонизирани подходи в единното европейско железопътно пространство и необходимостта от адаптиране на процедурите и методиките към специфичните обстоятелства в дадени географски райони. След изтичането на период от пет години от прилагането на настоящия регламент Комисията следва да прецени дали състоянието на сближаване на процедурите и методиките и ефективността на процеса на координиране между управителите на инфраструктура, както и общият напредък към създаването на единно европейско железопътно пространство оправдават въвеждането на вторично законодателство, което да замени елементите на европейските рамки,

разработени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура.

## Изменение 17

### Предложение за регламент Съображение 15а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(15а) За да се осигури безпроблемна европейска железопътна мрежа и да се подобри трансграничният и многомрежов железопътен трафик както за товарен, така и за пътнически транспорт, следва да се възложат нови задачи на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA). При изпълнението на новите си задачи ERA следва да си сътрудничи тясно с ENIM и с координатора на мрежата.***

## Изменение 18

### Предложение за регламент Съображение 15б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(15б) Ресурсите на ERA са недостатъчни предвид степента на предлаганото увеличаване на задачите на Агенцията и мащаба на амбициите на Съюза в рамките на настоящия регламент. Ето защо сумата за финансовите ресурси, предназначени за изпълнението на задачите на ERA съгласно настоящия регламент, следва да бъде взета от неразпределените маржове в рамките на таваните на многогодишната финансова рамка (МФР) или да бъде мобилизирана чрез нетематичните специални инструменти на МФР. Тъй като предложението на Комисията***

*за преразглеждане на МФР не подсили бюджета на ERA, увеличението на бюджетните кредити за ERA не може да бъде прихванато чрез компенсаторно намаление на планираните разходи по МСЕ — Транспорт, нито да доведе до намаление на финансирането за други програми на Съюза.*

## Изменение 19

### Предложение за регламент Съображение 17

*Текст, предложен от Комисията*

(17) Експлоатацията на железопътната инфраструктура изисква не само тясно сътрудничество между управителите на инфраструктура, но и тясно взаимодействие с железопътните предприятия и другите заинтересовани страни, пряко ангажирани с железопътния и мултимодалния транспорт и логистичните операции. Поради това е необходимо да се предвиди структурирано координиране между управителите на инфраструктура и другите заинтересовани страни.

*Изменение*

(17) Експлоатацията на железопътната инфраструктура изисква не само тясно сътрудничество между управителите на инфраструктура, но и тясно взаимодействие с железопътните предприятия и другите заинтересовани страни, пряко ангажирани с железопътния и мултимодалния транспорт и логистичните операции. Поради това е необходимо да се предвиди структурирано координиране между управителите на инфраструктура и другите заинтересовани страни. ***За да се засили ролята на железопътните предприятия и заявителите, Европейската железопътна платформа (ERP) се създава като консултативен орган към ENIM. Оператори на обслужващи съоръжения и терминали, заинтересовани страни за мултимодален капацитет, като например морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища и собственици на други свързани с железопътния транспорт обслужващи съоръжения също могат да бъдат част от ERP. ENIM следва да се консултира с ERP преди да подготви приемането на европейските рамки за управление на***

*капацитета, управление на трафика и управление на ефективността. Освен това ERP би могла да предостави на ENIM по-близък поглед върху развитието на пазара, като също така може да издава собствени инициативни становища по всякакви предложения или решения на ENIM и на ERA.*

## Изменение 20

### Предложение за регламент Съображение 18

*Текст, предложен от Комисията*

(18) Надеждността на железопътните услуги е един от аспектите, които клиентите на железниците ценят най-много. Надеждността на разписанията е също така аспект от критично значение за гладкото функциониране на железопътната система, в която съществуват силни взаимодействия между услугите и външните за мрежата фактори. Поради тази причина отклоненията от разписанието следва да бъдат сведени до минимум. Освен това следва да се въведе система от подходящи стимули, за да се насърчи изпълнението на ангажиментите от страна на управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и другите заинтересовани страни. Тези стимули следва да бъдат както от икономическо, така и от неикономическо естество.

*Изменение*

(18) Надеждността на железопътните услуги е един от аспектите, които клиентите на железниците ценят най-много, **и не на последно място критично изискване на нововъзникващия пазар на нощни влакове, където клиентите на железниците и заявителите трябва да знаят много предварително как могат да се изпълняват техните 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 външните за мрежата фактори. Поради тази причина отклоненията от разписанието следва да бъдат сведени до минимум. Освен това следва да се въведе система от подходящи стимули, за да се насърчи изпълнението на ангажиментите от страна на управителите на инфраструктура, железопътните предприятия, **операторите на обслужващи съоръжения** и другите заинтересовани страни. Тези стимули следва да бъдат както от икономическо, така и от неикономическо естество.

## Изменение 21

### Предложение за регламент Съображение 19

*Текст, предложен от Комисията*

(19) Непрекъснатото наблюдение на качеството на железопътната инфраструктура и транспортните услуги е предпоставка за подобряване на ефективността на тези услуги. Поради това **е** необходимо да се създаде прозрачна и обективна система от показатели, която да осигурява обратна връзка по аспектите на ефективността, които са от значение за различните оперативни заинтересовани страни и за крайните клиенти на железопътните транспортни услуги. Основната функция на тази система следва да се съсредоточи върху наблюдение на изпълнението на ангажиментите, поети от оперативните заинтересовани страни, и напредъка по отношение на ефективността с течение на времето, като се вземат предвид различните обстоятелства и характеристики в рамките на железопътния сектор. За създаването на такава система и за анализа на резултатите от нея Комисията следва да **може** да **разчита** на независими експерти под формата на орган за преглед на ефективността. Този орган следва да е в състояние да предоставя на Комисията независими консултации във всички области, които оказват влияние върху ефективността на управлението на железопътните услуги и на инфраструктурата.

*Изменение*

(19) Непрекъснатото наблюдение на качеството на железопътната инфраструктура и транспортните услуги е предпоставка за подобряване на ефективността на тези услуги. Поради това **управителите на инфраструктура следва да наблюдават и сравняват ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и услугите на железопътния транспорт. При определянето на собствените си цели за ефективност в плана управителите на инфраструктура следва да се консултират с националните регулаторни органи, националните министерства и Комисията, за да гарантират, че тези цели са съгласувани с целите за ефективност на Съюза.** Необходимо **е също така** да се създаде прозрачна и обективна система от показатели, която да осигурява обратна връзка по аспектите на ефективността, които са от значение за различните оперативни заинтересовани страни и за крайните клиенти на железопътните транспортни услуги. Основната функция на тази система следва да се съсредоточи върху наблюдение на изпълнението на ангажиментите, поети от оперативните заинтересовани страни, и напредъка по отношение на ефективността с течение на времето, като се вземат предвид различните обстоятелства и характеристики в рамките на железопътния сектор. За създаването на такава система и за анализа на резултатите от нея Комисията и **ERA** следва да **могат** да **разчитат** на независими експерти, **които**

*задълбочено познават железопътния сектор*, под формата на орган за преглед на ефективността. Този орган следва да е в състояние да предоставя на Комисията *и на ERA* независими експертни консултации във всички области, които оказват влияние върху ефективността на управлението на железопътните услуги и на инфраструктурата.

## Изменение 22

### Предложение за регламент Съображение 20

*Текст, предложен от Комисията*

(20) За да се подобри ефективността на услугите на железопътната инфраструктура в единното европейско железопътно пространство, управителите на инфраструктура, в тясно сътрудничество с Комисията, органа за преглед на ефективността и съответните заинтересовани страни, следва да **създадат и** прилагат обща рамка за преглед на ефективността. Тази рамка следва да гарантира, че всички управители на инфраструктура в ЕС използват общи принципи и методики за измерване на ефективността чрез съгласувани показатели. Рамката следва да дава възможност за установяване на недостатъците в работата на железопътната мрежа на ЕС. С нея следва да се гарантира, че управителите на инфраструктура определят целите за ефективност по начин, който отчита спецификата на управляваната от тях мрежа, но същевременно осигуряват съгласуваност при набелязването на най-съществените недостатъци по отношение на ефективността. Рамката следва да дава възможност на управителите на инфраструктура да си сътрудничат на равнището на ЕС при определянето на мерки за отстраняване

*Изменение*

(20) За да се подобри ефективността на услугите на железопътната инфраструктура в единното европейско железопътно пространство, управителите на инфраструктура, в тясно сътрудничество с Комисията, **ERA**, органа за преглед на ефективността и съответните заинтересовани страни, следва да прилагат обща рамка за преглед на ефективността. Тази рамка следва да гарантира, че всички управители на инфраструктура в ЕС използват общи принципи и методики за измерване на ефективността чрез съгласувани показатели. Рамката следва да дава възможност за установяване на недостатъците в работата на железопътната мрежа на ЕС. С нея следва да се гарантира, че управителите на инфраструктура определят целите за ефективност по начин, който отчита спецификата на управляваната от тях мрежа, но същевременно осигуряват съгласуваност при набелязването на най-съществените недостатъци по отношение на ефективността. Рамката следва да дава възможност на управителите на инфраструктура да си сътрудничат на равнището на ЕС,

на недостатъците в експлоатацията и да проследяват тяхното въздействие. Управителите на инфраструктура, които работят съвместно в Европейската мрежа на управителите на инфраструктура и вземат предвид становището на органа за преглед на ефективността и на Комисията, следва редовно да преразглеждат тази рамка, за да гарантират, че тя е подходяща за целта.

## Изменение 23

### Предложение за регламент Съображение 22

*Текст, предложен от Комисията*

(22) Регулаторните органи за железопътния транспорт следва да си сътрудничат на равнището на Съюза, за да осигурят последователно прилагане на регулаторната рамка и последователно третиране на заявителите в единното европейско железопътно пространство. Те следва да правят това чрез Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт с оглед на разработването на общи практики за вземане на решенията, за които са оправомощени съгласно настоящия регламент. За тази цел **Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт** следва да изпълнява координационни задачи и да приема необвързващи препоръки и становища, които не следва да засягат компетентността на регулаторните органи за железопътния транспорт или на управителите на инфраструктура.

**включително в рамките на ERA**, при определянето на мерки за отстраняване на недостатъците в експлоатацията и да проследяват тяхното въздействие. Управителите на инфраструктура, които работят съвместно **с ERA** в Европейската мрежа на управителите на инфраструктура и вземат предвид становището на органа за преглед на ефективността и на Комисията, следва редовно да преразглеждат тази рамка, за да гарантират, че тя е подходяща за целта.

*Изменение*

(22) Регулаторните органи за железопътния транспорт следва да си сътрудничат на равнището на Съюза, за да осигурят последователно прилагане на регулаторната рамка и последователно третиране на заявителите в единното европейско железопътно пространство. Те следва да правят това чрез Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (**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 приема необвързващи препоръки и становища, които не следва да засягат компетентността на регулаторните органи за железопътния транспорт или на управителите на инфраструктура. **ENRRB следва да провери съвместимостта на европейските рамки с регулаторните цели на регламента. Регулаторният надзор следва да бъде замислен по такъв начин, че националните решения да**

*не могат да подкопават хармонизираните процедури, описани в европейските рамки, освен ако в настоящия регламент е предвидено друго.*

## Изменение 24

### Предложение за регламент Съображение 23

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

(23) Ефективното управление на железопътния капацитет и движението изисква обмен на данни и информация между управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни. Този обмен може да стане значително по-ефективен и ефикасен с помощта на оперативно съвместими цифрови инструменти и където е възможно, с помощта на автоматизация. Поради това спецификациите за оперативна съвместимост следва да се прилагат приоритетно и да се доразвиват, за да са в крак с технологичното развитие и новите процеси, заложи в настоящия регламент. ***С цел гарантиране на бързо разработване и прилагане на Комисията следва да се предостави правомощието да приеме делегиран акт за внедряване и управление на интегрирани цифрови европейски системи за управление на железопътното движение. Тъй като ERA е европейският системен орган за телематични приложения, тя следва активно да участва в разработването и прилагането на цифровите инструменти, посочени в член 62 от настоящия регламент, за да се гарантира, че те отговарят на ТСОС за телематичните приложения, определени в Директива (ЕС) 2016/797, и в съответствие с***



## Изменение 25

### Предложение за регламент Съображение 23а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(23а) Работниците са от решаващо значение за ефективното функциониране на железопътния сектор. За да станат услугите по-ефективни и за да се повиши тяхното качество, цифровизацията е от съществено значение.**

**Цифровизацията и автоматизацията на железопътния капацитет и управлението на трафика ще трябва да бъдат придружени от развитие на цифровите умения за служителите в сектора. Допълнителното обучение и инвестициите в разширяването на цифровите компетенции по отношение на новите цифрови изисквания ще позволят на работниците да се адаптират и да дадат положителен принос за доброто функциониране на сектора чрез подобрена комуникация и капацитет за справяне с неочаквани събития.**

## Изменение 26

### Предложение за регламент Съображение 29

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(29) В последващата оценка на Регламент (ЕС) № 913/2010<sup>20</sup> се прави заключението, че въздействието на регламента е твърде ограничено, за да допринесе за преминаване от автомобилен към железопътен

(29) В последващата оценка на Регламент (ЕС) № 913/2010<sup>20</sup> се прави заключението, че въздействието на регламента е твърде ограничено, за да допринесе за преминаване от автомобилен към железопътен

транспорт. Освен това сътрудничеството между държавите членки и управителите на инфраструктура при управлението на железопътната инфраструктура все още е неефективно от трансгранична гледна точка. От резултатите в оценката е видно също, че отделното управление на капацитета на коридорите за железопътен товарен превоз и на останалата част от мрежата не е ефективно. По отношение на експлоатацията на капацитета на железопътната мрежа следва да се прилага единна регулаторна рамка, която да консолидира съответните разпоредби в Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010. Поради това Регламент (ЕС) № 913/2010 и разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно разпределянето на капацитета следва да бъдат отменени и заменени с настоящия регламент.

---

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

## Изменение 27

### Предложение за регламент Съображение 29а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

транспорт. Освен това сътрудничеството между държавите членки и управителите на инфраструктура при управлението на железопътната инфраструктура все още е неефективно от трансгранична гледна точка. От резултатите в оценката е видно също, че отделното управление на капацитета на коридорите за железопътен товарен превоз и на останалата част от мрежата не е ефективно. По отношение на експлоатацията на капацитета на железопътната мрежа следва да се прилага единна регулаторна рамка, която да консолидира съответните разпоредби в Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010. Поради това Регламент (ЕС) № 913/2010 и разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно разпределянето на капацитета следва да бъдат отменени и заменени с настоящия регламент. ***Съответните членове от Регламент 1315/2013 относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат съответно изменени.***

---

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

*Изменение*

***(29а) По същия начин следва да се осигури съответствие със следните регламенти за прилагане, за правилата за разпределение в обслужващи съоръжения (регламент за изпълнение 2017/2177) и за процедурите и критериите относно рамковите споразумения (регламент***

## Изменение 28

### Предложение за регламент Съображение 30

*Текст, предложен от Комисията*

(30) За изготвянето на работното разписание е необходимо да се извършат подготвителни дейности през годините, предхождащи влизането в сила на посоченото работно разписание. Поради това за прехода от регулаторната рамка, установена с Директива 2013/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010, към регулаторната рамка, установена с настоящия регламент, се предполага, че подготовката за работните разписания по новата рамка следва да започне успоредно с прилагането на правилата съгласно действащата рамка. В преходната фаза трябва съответно да се прилага двоен режим, при който необходимите подготвителни стъпки за дадено разписание следва да са съобразени с правната рамка, приложима за това конкретно работно разписание. За рамковите споразумения, сключени съгласно действащата рамка, следва да има възможност да продължат **да се прилагат през преходния период съгласно новия режим.**

## Изменение 29

### Предложение за регламент Съображение 31

*Текст, предложен от Комисията*

(31) Съгласно новата рамка подготвителните стъпки за работно разписание следва да започнат с

*Изменение*

(30) За изготвянето на работното разписание е необходимо да се извършат подготвителни дейности през годините, предхождащи влизането в сила на посоченото работно разписание. Поради това за прехода от регулаторната рамка, установена с Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕС) № 913/2010, към регулаторната рамка, установена с настоящия регламент, се предполага, че подготовката за работните разписания по новата рамка следва да започне успоредно с прилагането на правилата съгласно действащата рамка. В преходната фаза трябва съответно да се прилага двоен режим, при който необходимите подготвителни стъпки за дадено разписание следва да са съобразени с правната рамка, приложима за това конкретно работно разписание. За рамковите споразумения, сключени съгласно действащата рамка, следва да има възможност да продължат **до края на техния договор.**

*Изменение*

(31) Съгласно новата рамка подготвителните стъпки за работно разписание следва да започнат с

публикуването на стратегия за капацитета пет години преди влизането в сила на дадено работно разписание. В интерес на ранното прилагане на новата регулаторна рамка и като се вземе предвид вече извършената от сектора подготвителна работа, графикът на дейностите, водещи до изготвянето на първите две работни разписания, може да бъде съкратен до 38 месеца чрез съкращаване на етапа на стратегията за капацитета. Съответно първото работно разписание, попадащо в обхвата на новата регулаторна рамка, следва да бъде работното разписание, което започва на [9 декември 2029 г.]. Всички заинтересовани страни следва незабавно да започнат необходимата подготовка, за да се съобразят с новата рамка.

публикуването на стратегия за капацитета пет години преди влизането в сила на дадено работно разписание. В интерес на ранното прилагане на новата регулаторна рамка и като се вземе предвид вече извършената от сектора подготвителна работа, графикът на дейностите, водещи до изготвянето на първите две работни разписания, може да бъде съкратен до 38 месеца чрез съкращаване на етапа на стратегията за капацитета. Съответно първото работно разписание, попадащо в обхвата на новата регулаторна рамка, следва да бъде работното разписание, което започва на [9 декември 2029 г.]. Всички заинтересовани страни следва незабавно да започнат необходимата подготовка, за да се съобразят с новата рамка.

***Държавите членки, които са в състояние да докажат, че са извършили всички необходими действия преди датата на приемането на регламента, биха могли да обмислят по-ранна дата на прилагане.***

## **Изменение 30**

### **Предложение за регламент Член 1 – параграф 1а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***1а. В настоящия регламент се определят и правила и процедури за въвеждане на интегрирана цифрова европейска система за управление на железопътното движение.***

## **Изменение 31**

### **Предложение за регламент Член 1 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

2. Настоящият регламент се прилага за използването на железопътната инфраструктура за вътрешните и международните железопътни услуги, посочени в член 1, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, включително обслужващите съоръжения, както са определени в член 3, параграф 11 от посочената директива.

*Изменение*

2. Настоящият регламент се прилага за **железопътната система на Съюза, определена в член 2, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797**, използването на железопътната инфраструктура за вътрешните и международните железопътни услуги, посочени в член 1, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС, включително обслужващите съоръжения, както са определени в член 3, параграф 11 от посочената директива.

## **Изменение 32**

### **Предложение за регламент Член 1 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

3. Глави II—V от настоящия регламент не се прилагат за железопътната инфраструктура или железопътните услуги, които са изключени от прилагането на глава IV от Директива 2012/34/ЕС в съответствие с член 2, параграфи 3, 3а, 4, 8, 8а, **9** и 10 от посочената директива, по време на периода на валидност на съответните изключения.

## **Изменение 33**

### **Предложение за регламент Член 2 – параграф 3 – буква а**

*Текст, предложен от Комисията*

а) осигуряват възможно най-ефективно използване на разполагаемия инфраструктурен капацитет, както се изисква в член 26 от

*Изменение*

а) осигуряват възможно най-ефективно използване на разполагаемия инфраструктурен капацитет, както се изисква в член 26 от

Директива 2012/34/ЕС;

Директива 2012/34/ЕС, с цел **увеличаване на дела на железопътния транспорт както за услугите за превоз на пътници, така и на тези за превоз на товари, в съответствие с целите на Съюза в областта на климата;**

#### Изменение 34

##### Предложение за регламент Член 2 – параграф 3 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

г) създават възможност за безпроблемно железопътно движение в повече от една мрежа;

*Изменение*

г) създават възможност за безпроблемно **и точно** железопътно движение в повече от една мрежа **и през границите, като се стремят да премахнат препятствията и оперативните пречки;**

#### Изменение 35

##### Предложение за регламент Член 2 – параграф 3 – буква е

*Текст, предложен от Комисията*

е) преразглеждат и подобряват ефективността на железопътната инфраструктура и транспортните услуги в тясно сътрудничество с операторите от железопътния сектор;

*Изменение*

е) преразглеждат и подобряват ефективността на железопътната инфраструктура и транспортните услуги в тясно сътрудничество с операторите от железопътния сектор, **като включват обслужващи съоръжения, които са пряко включени в дадена железопътна услуга;**

#### Изменение 36

##### Предложение за регламент Член 2 – параграф 3 – буква ж

*Текст, предложен от Комисията*

ж) допринасят за ефективността и развитието на единното европейско железопътно пространство.

*Изменение*

ж) допринасят за ефективността и развитието на единното европейско железопътно пространство, **по-специално чрез общи европейски технически и оперативни правила и стандарти, изисквания за техническо оборудване и сертифициране на персонала.**

### Изменение 37

#### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – точка 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

(1) „непреодолима сила“ означава всяко непредвидимо, **неизбежно или извънредно** събитие или ситуация извън контрола на управителя на инфраструктура, на железопътното предприятие **или на заявителя**, което не може да бъде преодоляно с логична предвидливост и старание, за което не може да бъде намерено решение с мерки от техническа, финансова или икономическа гледна точка, които са обективно осъществими, **включително трансгранично премаршрутизиране; това събитие трябва** действително да се е случило и **трябва да** е обективно проверимо и **да не дава възможност на** управителя на инфраструктура да изпълнява временно или постоянно своите задължения в съответствие с настоящия регламент или Директива 2012/34/ЕС или за железопътното предприятие да изпълнява договорните си задължения към управителя или управителите на инфраструктура;

### Изменение 38

**Предложение за регламент**  
**Член 4 – параграф 2 – точка 2а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(2а) „заявител“ означава железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други физически или юридически лица, като например компетентните органи, определени в член 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1а</sup> и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес;**

---

<sup>1а</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 № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

**Изменение 39**

**Предложение за регламент**  
**Член 4 – параграф 2 – точка 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(3) „оперативна заинтересована страна“ означава заявител, железопътно предприятие, управител на инфраструктура, оператор на железопътно обслужващо съоръжение, доставчик на свързани с железопътния транспорт услуги и всяка друга структура, пряко участваща в**

**(3) „оперативна заинтересована страна“ означава заявител, *сдружение на заявители*, управител на инфраструктура, оператор на обслужващо съоръжение, доставчик на свързани с железопътния транспорт услуги и всяка друга структура, пряко участваща в извършването на**



извършването на железопътна транспортна услуга;

железопътна транспортна услуга;

#### Изменение 40

##### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – точка 17а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(17а) „систематични влакови маршрути“ означава влакови маршрути, които се основават на член 11 и член 20 от настоящия регламент, предварително планирани в редовно разписание за периода на работното разписание.**

#### Изменение 41

##### Предложение за регламент Член 6 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Управителите на инфраструктура се стремят да следват общи принципи и процедури за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. За тази цел ENIM разработва и приема „Европейска рамка за управление на капацитета“ в съответствие с **разпоредбите на** глава II до [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].

1. Управителите на инфраструктура се стремят да следват общи принципи и процедури за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. За тази цел ENIM разработва **в консултация с ERP и след това** приема „Европейска рамка за управление на капацитета“ в съответствие с глава II до [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].

#### Изменение 42

##### Предложение за регламент Член 6 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

4. Управителите на инфраструктура

4. Управителите на инфраструктура

отчитат в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, и по-специално съдържанието, посочено в приложение IV към настоящия регламент. В референтния документ за железопътната мрежа те **обясняват причината за** всяко отклонение от общите принципи и процедури, установени в Европейската рамка за управление на капацитета.

отчитат в максимална степен Европейската рамка за управление на капацитета при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, и по-специално съдържанието, посочено в приложение IV към настоящия регламент. В референтния документ за железопътната мрежа те **обосновават** всяко отклонение от общите принципи и процедури, установени в Европейската рамка за управление на капацитета. **Отклонения се допускат само в изключителни случаи и те подлежат на одобрение от националния железопътен регулаторен орган.**

#### Изменение 43

##### Предложение за регламент Член 6 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а.** *На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за управление на общите принципи и процедури за управление на железопътния инфраструктурен капацитет и за изменение на параграф 2 от настоящия член. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].*

#### Изменение 44

##### Предложение за регламент Член 7 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Заявките за инфраструктурен капацитет се правят от заявители. С цел

1. Заявките за инфраструктурен капацитет се правят от заявители. С цел

да използват инфраструктурен капацитет заявителите определят железопътното предприятие, което да сключи споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28 на Директива 2012/34/ЕС. Това не засяга правото на заявителите да сключват рамкови споразумения с управителите на инфраструктура съгласно член 31 от настоящия регламент.

да използват инфраструктурен капацитет заявителите, **които не са железопътни предприятия**, определят железопътното предприятие, което да сключи споразумение с управителя на инфраструктура в съответствие с член 28 на Директива 2012/34/ЕС. Това не засяга правото на заявителите да сключват рамкови споразумения с управителите на инфраструктура съгласно член 31 от настоящия регламент.

## Изменение 45

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Управителят на инфраструктура **може да установи** изисквания по отношение на заявителите, за да осигури гаранции за оправданите си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания са подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те се посочват в референтния документ за железопътната мрежа, както е посочено в точка **1**, буква **б)** от приложение IV. Те могат да включват представянето само на финансова гаранция, която не надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на заявителя, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата тържни предложения за инфраструктурен капацитет.

*Изменение*

2. Управителят на инфраструктура **установява** изисквания по отношение на заявителите, за да осигури гаранции за оправданите си очаквания за бъдещи приходи и използване на инфраструктурата. Тези изисквания са подходящи, прозрачни и недискриминационни. Те се посочват в референтния документ за железопътната мрежа, както е посочено в точка **2**, буква **в)** от приложение IV. Те могат да включват представянето само на финансова гаранция, която не надвишава определено равнище, което е пропорционално на очакваното равнище на дейност на заявителя, и уверение за способността за изготвяне на съвместими с правилата тържни предложения за инфраструктурен капацитет.

## Изменение 46

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Комисията **може да приеме** актове за изпълнение, в които подробно се определят критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

*Изменение*

3. **До [24 месеца след влизането в сила на настоящия регламент]** Комисията **приема** актове за изпълнение, в които подробно се определят критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

#### **Изменение 47**

##### **Предложение за регламент Член 8 – параграф 2 – алинея 2**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

#### **Изменение 48**

##### **Предложение за регламент Член 8 – параграф 4 – алинея 2 – уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

*стандартизирани данни, които заявителите предоставят на управителите на инфраструктура. Тези критерии включват, без да се ограничават до:*

#### Изменение 49

##### Предложение за регламент

##### Член 8 – параграф 4 – алинея 2 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) свързаност и достъпност за хората и регионите, обслужвани от железопътните транспортни услуги;

*Изменение*

в) свързаност и достъпност, **като ефект на мрежата и върху цялостната мрежа, и върху сегменти на мрежата**, за хората и регионите, обслужвани от железопътните транспортни услуги;

#### Изменение 50

##### Предложение за регламент

##### Член 8 – параграф 4 – алинея 2 – буква да (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

да) **ефекти от преминаването към железопътен транспорт.**

#### Изменение 51

##### Предложение за регламент

##### Член 8 – параграф 5 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

5. ENIM изготвя и приема процедурите, посочени в параграф 4, и ги включва в **рамката на ЕС** за управление на капацитета, посочена в член 6. Процедурите включват следните етапи:

*Изменение*

5. **В консултация с ERP** ENIM изготвя и приема процедурите, посочени в параграф 4, и ги включва в **европейската рамка** за управление на капацитета, посочена в член 6. Процедурите включват следните етапи:

## Изменение 52

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 5 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

а) разработване на алтернативни сценарии за разделяне на разполагаемия капацитет за **различните видове** железопътни транспортни услуги, включващи, когато е възможно, предоставяне на алтернативен капацитет по други маршрути или алтернативни срокове със съпоставими характеристики;

*Изменение*

а) разработване на алтернативни сценарии за разделяне на разполагаемия капацитет за **всеки различен вид железопътни транспортни услуги, които се прилагат за един и същ капацитет**, включващи, когато е възможно, предоставяне на алтернативен капацитет по други маршрути или алтернативни срокове със съпоставими характеристики **както за вътрешни, така и за трансгранични услуги**;

## Изменение 53

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 5 – буква аа (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**аа) определяне на алтернативни сценарии за разрешаване на конфликти относно капацитета между две заявки, всяка от които не е в съответствие със стратегическото планиране на капацитета;**

## Изменение 54

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 6

*Текст, предложен от Комисията*

6. ENIM разработва методиките, посочени в параграф 5, буква б). Параметрите на тези методики дават възможност да се вземат предвид местните или националните

*Изменение*

6. ENIM разработва **в консултация с ERP** методиките, посочени в параграф 5, буква б) **от настоящия член**. Параметрите на тези методики дават възможност да се вземат предвид

обстоятелства въз основа на приети подходи и експериментални доказателства. ENIM включва тези методики в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

местните или националните обстоятелства въз основа на приети подходи и експериментални доказателства. ENIM включва тези методики в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

## Изменение 55

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. Като взема предвид опита от подготовката и прилагането на рамката, посочена в параграф 6, Комисията **може да приеме** актове за изпълнение, с които да определи конкретните процедури, **критерии** и методики, които да се прилагат за управлението на недостатъчния капацитет. Тези актове **за изпълнение** се приемат **в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

*Изменение*

7. Като взема предвид опита от подготовката и прилагането на рамката, посочена в параграф 6, **на** Комисията **се предоставя правомощието да приема делегирани** актове **в съответствие с член 71**, с които да определи конкретните процедури, **стандартизираните данни, отразяващи различните пазарни сегменти за критериите, и стандартизирани** методики, които да се прилагат за управлението на недостатъчния капацитет, **и за изменение на параграф 6 от настоящия член.** Тези **делегирани** актове се приемат **не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.**

## Изменение 56

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Управителите на инфраструктура предоставят на заинтересованите страни, по-специално на заявителите,

*Изменение*

Управителите на инфраструктура предоставят на заинтересованите страни, по-специално на заявителите,

потенциалните заявители и регулаторните органи точна и актуална информация за разполагаемостта с инфраструктурен капацитет по време на целия процес на управление на капацитета, включително на етапа на стратегическо планиране, посочен в раздел 2, по време на процесите на изготвяне на график и разпределяне, посочени в раздел 3, и винаги когато има промени в разпределения капацитет, както е посочено в раздел 4.

потенциалните заявители и регулаторните органи точна и актуална информация за разполагаемостта с инфраструктурен капацитет по време на целия процес на управление на капацитета, включително на етапа на стратегическо планиране, посочен в раздел 2, по време на процесите на изготвяне на график и разпределяне, посочени в раздел 3, и винаги когато има промени в разпределения капацитет, както е посочено в раздел 4, **в зависимост от това дали има публикувана стратегия за капацитета, модел на капацитета и план за предоставяне на капацитет.**

## Изменение 57

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

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.

*Изменение*

3. По искане на заявителите управителите на инфраструктура предоставят информацията, посочена в параграф 1 **от настоящия член**, 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, **създаден в съответствие с член 27, параграф 4.**

## Изменение 58

### Предложение за регламент Член 10 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Без да се засягат членове 7, 7в и

*Изменение*

1. Без да се засягат членове 7, 7в и



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

7д от Директива 2012/34/ЕС, управителите на инфраструктура планират работата по инфраструктурата в съответствие с бизнес плана и с инвестиционните и финансовите програми, посочени в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС. Когато измененията на тези програми след приемането на бизнес плана засягат или е вероятно да засегнат планирането на инфраструктурните работи, управителят на инфраструктура представя преглед на тези изменения и тяхното вероятно въздействие в референтния документ за железопътната мрежа. ***Държавите членки предоставят на управителя на инфраструктура стабилно и своевременно многогодишно финансиране за поддръжка, обновяване и ново строителство на железопътна инфраструктура за текущ период от най-малко 5 години чрез многогодишното споразумение за ефективност, за да се помогне на управителите на инфраструктура да не допуснат западане на железопътната инфраструктура и за да се сведе до минимум въздействието върху евентуални ограничения на капацитета. Годишният бюджет, с който разполагат управителите на инфраструктура, е прозрачен за тях и е надеждно разпределен.***

## Изменение 59

### Предложение за регламент

#### Член 10 – параграф 2 – алинея 2а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***Финансирането, предоставено от държавите членки на управителя на инфраструктура, има за цел установяване на този баланс. Информацията, необходима на управителя на инфраструктурата, за да се съобрази с тази разпоредба, се***

*предоставя своевременно от  
заявителите.*

## **Изменение 60**

### **Предложение за регламент Член 10 – параграф 2 – алинея 2б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Финансирането, предоставено от  
държавите членки на управителя на  
инфраструктура, има за цел  
установяване на този баланс.  
Информацията, необходима на  
управителя на инфраструктурата, за  
да се съобрази с тази разпоредба, се  
предоставя своевременно от  
заявителите.*

## **Изменение 61**

### **Предложение за регламент Член 10 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

3. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно инфраструктурните работи в контекста на координационните механизми, посочени в член 7д от Директива 2012/34/*ЕО*, а по отношение на трансграничните железопътни услуги — в съответствие с член 54 от настоящия регламент.

3. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно инфраструктурните работи в контекста на координационните механизми, посочени в член 7д от Директива 2012/34/*ЕС*, а по отношение на трансграничните железопътни услуги — в съответствие с член 54 от настоящия регламент.

## **Изменение 62**

### **Предложение за регламент Член 10 – параграф 5 – алинея 2**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Координирането се отнася по-специално

Координирането се отнася по-специално

до оптимизирането на графика на инфраструктурните работи и осигуряването на алтернативен капацитет по засегнатата линия и по алтернативни маршрути, като се вземат предвид оперативните и търговските нужди на *заявителите*.

до оптимизирането на графика на инфраструктурните работи и осигуряването на алтернативен капацитет по засегнатата линия и по алтернативни маршрути, като се вземат предвид оперативните, *инфраструктурните* и търговските нужди на *различните заявители*.

### Изменение 63

#### Предложение за регламент Член 10 – параграф 5 – алинея 2а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Ръководството на железопътния товарен превоз представя препоръка относно координирането на работите на своите съответни управители на инфраструктура три месеца преди периода, определен в параграф 4.*

### Изменение 64

#### Предложение за регламент Член 11 – параграф 2 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

Съдържанието и графикът за изготвяне на тези документи са посочени в раздели 1 и 2 от приложение I. *Цялото съдържание се предоставя на разположение на управителя на инфраструктура на официалния език на държавата членка и на английски език.*

### Изменение 65

#### Предложение за регламент Член 11 – параграф 2 – алинея 4

*Текст, предложен от Комисията*

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на раздели 1 и 2 от приложение I, за да се осигури ефективен процес на стратегическо планиране и да се отразяват оперативните проблеми на управителите на инфраструктура и заявителите, като се взема предвид опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и Европейската мрежа на регулаторните органи (**ENRB**) при прилагането на настоящия раздел.

*Изменение*

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на раздели 1 и 2 от приложение I, за да се осигури ефективен процес на стратегическо планиране и да се отразяват оперативните проблеми на управителите на инфраструктура и заявителите, като се взема предвид **препоръката на ERA** и опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и Европейската мрежа на регулаторните органи (**ENRRB**) при прилагането на настоящия раздел.

## **Изменение 66**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 11 – параграф 3 – алинея 1 – уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

При спазване на принципа на независимост на управлението, установен в член 4 от Директива 2012/34/ЕС, държавите членки могат да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки въз основа на индикативните стратегии за развитие на железопътната инфраструктура, посочени в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. Тези насоки могат да обхващат/съдържат по-специално:

*Изменение*

При спазване на принципа на независимост на управлението, установен в член 4 от Директива 2012/34/ЕС, държавите членки могат да предоставят на управителя на инфраструктура стратегически насоки въз основа на индикативните стратегии за развитие на железопътната инфраструктура, посочени в член 8, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. **Насоките се предоставят своевременно от държавите членки, за да имат управителите на инфраструктура и оперативните заинтересовани страни възможност да следят крайните срокове, определени в приложение I към настоящия регламент.** Тези насоки могат да

## Изменение 67

### Предложение за регламент

#### Член 11 – параграф 3 – алинея 1 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) прогноза за развитието на железопътната инфраструктура, като се вземат предвид съответните планове и стратегии на национално или регионално равнище и работните планове за европейските транспортни коридори, посочени в член 53 от [новия регламент за TEN-T];

*Изменение*

б) прогноза за развитието на железопътната инфраструктура, като се вземат предвид съответните планове, **включително дългосрочните планове за стратегическа инфраструктура** и стратегии на национално или регионално равнище и работните планове за европейските транспортни коридори, посочени в член 54 от **Регламент (ЕС) 2024/... на Европейския парламент и на Съвета<sup>1а</sup>** [новия регламент за TEN-T];

---

<sup>1а</sup> **Регламент (ЕС) 2024/... на Европейския парламент и на Съвета от ... 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...).**

## Изменение 68

### Предложение за регламент

#### Член 11 – параграф 3 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Държавите членки координират **действията си, за да осигурят** съгласуваност между съответните стратегически насоки, които предоставят в съответствие с настоящия параграф, с цел да подкрепят развитието на международните услуги за

*Изменение*

Държавите членки координират **своевременното предоставяне на насоките и осигуряват** съгласуваност между съответните стратегически насоки, които предоставят в съответствие с настоящия параграф, с цел да подкрепят развитието на

железопътен превоз на пътници и товари.

международните услуги за железопътен превоз на пътници и товари. *С оглед на член 8 от Директива 2012/34/ЕС държавите членки гарантират предварително разпределяне на финансови ресурси за управителите на инфраструктура за редовна поддръжка на инфраструктурата и финансови ресурси за развиване на инфраструктурата, описано в стратегията за капацитета съобразно посоченото в член 16 от настоящия регламент. Държавите членки координират дългосрочните си планове за стратегическа инфраструктура и разписания, развитието на тяхната инфраструктура въз основа на тези планове и навременното им изпълнение.*

## Изменение 69

### Предложение за регламент Член 11 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*4а. Като взема предвид опита от изготвянето и прилагането на стратегическите насоки, посочени в параграф 3, Комисията може да приема делегирани актове в съответствие с член 71, с които да определи специфичния правен статут, образец, процедури, критерии и методики, които да се прилагат за приемане на национални стратегически насоки за осигуряване на съгласуваност между тези стратегически насоки, издадени от държавите членки, необходими за подпомагане на развитието на международните железопътни услуги за превоз на товари и пътници.*

## Изменение 70

### Предложение за регламент Член 12 – параграф 2 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Ако е необходимо, в светлината на опита, натрупан при прилагането на настоящия регламент, ENIM може да определи по-подробен списък, който допълнително да разграничава видовете железопътни транспортни услуги. С оглед подпомагане на трансграничната съгласуваност на процеса на стратегическо планиране хармонизираният списък се включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

*Изменение*

Ако е необходимо, в светлината на опита, натрупан при прилагането на настоящия регламент, ENIM **в сътрудничество с ERP** може да определи по-подробен списък, който допълнително да разграничава видовете железопътни транспортни услуги. С оглед подпомагане на трансграничната съгласуваност на процеса на стратегическо планиране хармонизираният списък се включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

## Изменение 71

### Предложение за регламент Член 12 – параграф 4 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) данните, получени от консултациите с настоящите и потенциалните заявители в съответствие с член 13;

*Изменение*

в) **потребностите от капацитет, обявени от оперативните заинтересовани страни, и** данните, получени от консултациите с настоящите и потенциалните заявители в съответствие с член 13;

## Изменение 72

### Предложение за регламент Член 12 – параграф 4 – буква еа (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

еа) **доколкото е възможно, социално-икономическото и екологичното въздействие от**

*използването на инфраструктурния капацитет.*

### Изменение 73

#### Предложение за регламент Член 12 – параграф 6 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Стратегическото планиране на капацитета обхваща *линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, посочени в член 6 и приложение I към [новия регламент за TEN-T].* Управителите на инфраструктура могат да *включат и други линии и възли от мрежата, които управляват.*

*Изменение*

Стратегическото планиране на капацитета обхваща *единното европейско железопътно пространство.*

### Изменение 74

#### Предложение за регламент Член 12 – параграф 8 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) промените в пазарното търсене на инфраструктурен капацитет;

*Изменение*

б) промените в пазарното търсене на инфраструктурен капацитет, *като се вземат предвид обявените от заявителите потребности от нови или модифицирани услуги;*

### Изменение 75

#### Предложение за регламент Член 12 – параграф 9

*Текст, предложен от Комисията*

9. ENIM разработва насоки, определящи общи принципи, процедури и методики за стратегическо планиране на капацитета. Тя включва тези насоки в Европейската рамка за управление на

*Изменение*

9. *До ... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]* ENIM разработва насоки, определящи общи принципи, процедури и методики за стратегическо планиране на капацитета.



капацитета, посочена в член 6 от настоящия регламент. Тези насоки следва да съдържат най-малко елементите, изброени в приложение III към настоящия регламент. Управителите на инфраструктура следва да вземат предвид в максимална степен тези насоки в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС. В референтния документ за железопътната мрежа те следва да обяснят причината за всяко отклонение от общите принципи, процедури и методики, установени в насоките.

Тя включва тези насоки в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6 от настоящия регламент. Тези насоки следва да съдържат най-малко елементите, изброени в приложение III към настоящия регламент. Управителите на инфраструктура следва да вземат предвид в максимална степен тези насоки в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС. В референтния документ за железопътната мрежа те следва да обяснят причината за всяко отклонение от общите принципи, процедури и методики, установени в насоките.

## Изменение 76

### Предложение за регламент Член 12 – параграф 9а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**9а.** *На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за определяне на общите принципи, процедури и методики за стратегическо планиране на капацитета и за изменение на параграф 9 от настоящия член. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.*

## Изменение 77

### Предложение за регламент Член 13 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Управителите на инфраструктура провеждат консултации с всички оперативни заинтересовани страни, извършващи многомрежови железопътни услуги, относно стратегическото планиране на капацитета в съответствие с членове 53 и 54.

*Изменение*

2. Управителите на инфраструктура провеждат консултации с всички оперативни заинтересовани страни, извършващи многомрежови железопътни услуги, относно стратегическото планиране на капацитета **през целия етап на стратегическото управление на капацитета и като минимум в съответствие с основните етапи, посочени в приложение I**, в съответствие с членове 53 и 54.

## **Изменение 78**

### **Предложение за регламент Член 13 – параграф 2а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2а. Управителите на инфраструктура предоставят възможност на заявителите да обявят своите потребности от капацитет в структуриран формат през целия процес на управление на капацитета, за което ENIM определя подходящи графици. Управителите на инфраструктура полагат максимални усилия да интегрират потребностите, обявени от заявителите, в документите за стратегическо планиране на капацитета, посочени в член 11, параграф 2. Ако няма алтернативи за всички обявени потребности от капацитет, управителите на инфраструктура полагат максимални усилия да разрешат потенциалните спорове чрез механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36.**

## Изменение 79

### Предложение за регламент Член 13 – параграф 2б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2б.** *Регулаторният орган наблюдава дейностите на управителя на инфраструктура при стратегическото планиране на капацитета в съответствие с член 63.*

## Изменение 80

### Предложение за регламент Член 14 – параграф 1 – алинея 2 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

г) участие на всички оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB), европейските координатори и когато е необходимо, органите на държавите членки и други заинтересовани страни.

г) участие на всички оперативни заинтересовани страни **и ERP**, регулаторните органи и Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт (ENRRB), европейските координатори и когато е необходимо, органите на държавите членки и други заинтересовани страни.

## Изменение 81

### Предложение за регламент Член 14 – параграф 3а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3а.** *Ръководството на железопътния товарен превоз представя препоръка относно координирана стратегия за капацитета на съответните управители на инфраструктура три месеца преди срока, определен в член 10, параграф 4.*

## Изменение 82

### Предложение за регламент Член 15 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Управителите на инфраструктура и ENIM редовно наблюдават и анализират транспортните пазари, за да предоставят информация за цялостната си бизнес стратегия, управлението на капацитета и извънредните ситуации и инвестиционните решения. Управителите на инфраструктура съобщават резултатите от този анализ на други заинтересовани страни за подобни цели, включително на европейските координатори.

*Изменение*

1. Управителите на инфраструктура и ENIM, **в консултация с ENRRB и ERP**, редовно наблюдават и анализират транспортните пазари **и съответните мултимодални аспекти за железопътния транспорт**, за да предоставят информация за цялостната си бизнес стратегия, управлението на капацитета и извънредните ситуации и инвестиционните решения. Управителите на инфраструктура съобщават резултатите от този анализ на други заинтересовани страни за подобни цели, включително на европейските координатори.

## Изменение 83

### Предложение за регламент Член 15 – параграф 3 – буква ва (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) по възможност – въздействието на прогнозните последици от изменението на климата върху инфраструктурата и върху предоставяните услуги.**

## Изменение 84

### Предложение за регламент Член 15 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. ENIM провежда консултации със заявителите, клиентите на железопътни транспортни услуги и техните

*Изменение*

4. ENIM провежда консултации със заявителите, **ERP**, клиентите на железопътни транспортни услуги и

асоциации, националните публични органи и публичните органи на ЕС относно техническото задание на проучването, по-специално по отношение на целта на проучването и процеса на включване на заинтересованите страни.

техните асоциации, националните публични органи и публичните органи на ЕС относно техническото задание на проучването, по-специално по отношение на целта на проучването и процеса на включване на заинтересованите страни.

## Изменение 85

### Предложение за регламент Член 15 – параграф 5а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а.** *Всички данни за проучването и самото проучване се публикуват и са свободно достъпни. Данните са в машинно четима форма.*

## Изменение 86

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

4. Управителят на инфраструктура изготвя, публикува и **редовно** актуализира стратегията за капацитета в съответствие с графика и съдържанието, посочени в раздел 2 от приложение I.

4. Управителят на инфраструктура изготвя, публикува и актуализира, **когато е необходимо**, стратегията за капацитета в съответствие с графика и съдържанието, посочени в раздел 2 от приложение I.

## Изменение 87

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

5. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно стратегията за капацитета в съответствие с член 13 и координират

5. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите **и засегнатите обслужващи съоръжения** относно стратегията за

стратегииите за капацитетата с други управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

капацитетата в съответствие с член 13 и координират стратегиите за капацитетата с други **заинтересовани** управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

## Изменение 88

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 5а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а. Управителят на инфраструктура представя стратегията за капацитетата на регулаторния орган. В срок от три месеца след публикуването регулаторният орган – след анализ – има правото да изиска от управителя на инфраструктура да я измени.**

## Изменение 89

### Предложение за регламент Член 17 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

2. Моделът на капацитетата трябва да предоставя информация най-малко за общия обем на разполагаемия капацитет по участъци от мрежата, за дяловете на капацитетата, запазени за различните сегменти на железопътните транспортни услуги, и за ограниченията на капацитетата, произтичащи от инфраструктурни работи. Управителите на инфраструктура изготвят и публикуват модела на капацитетата за всеки период на работно разписание и редовно актуализират модела на капацитетата в съответствие със съдържанието и графика, посочени в раздели 1 и 2 от приложение I.

2. Моделът на капацитетата трябва да предоставя информация най-малко за общия обем на разполагаемия капацитет по участъци от мрежата, за дяловете на капацитетата, запазени за различните сегменти на железопътните транспортни услуги, и за ограниченията на капацитетата, произтичащи от инфраструктурни работи. **Освен това той съдържа информация за капацитетата на съответните обслужващи съоръжения, посочени в член 29, параграф 1.** Управителите на инфраструктура изготвят и публикуват модела на капацитетата за всеки период на работно разписание и актуализират модела на капацитетата, когато е

необходимо, в съответствие със съдържанието и графика, посочени в раздели 1 и 2 от приложение I.

## Изменение 90

### Предложение за регламент Член 17 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Управителите на инфраструктура документират и когато е уместно, обосновават всяко несъответствие между модела на капацитета и стратегията за капацитета за един и същ период на работното разписание. **Когато е необходимо**, стратегията за капацитета се **преразглежда в светлината на промените, настъпили след приемането или последната актуализация на стратегията за капацитета.**

*Изменение*

3. Управителите на инфраструктура документират и когато е уместно, обосновават всяко несъответствие между модела на капацитета и стратегията за капацитета за един и същ период на работното разписание. Стратегията за капацитета **не трябва да се актуализира, в случай че моделът на капацитета вече е публикуван за същия период на разписанието.**

## Изменение 91

### Предложение за регламент Член 17 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно модела на капацитета в съответствие с член 13 и координират стратегиите за капацитета с други управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

*Изменение*

4. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите **и с регулаторния орган** относно модела на капацитета в съответствие с член 13 и координират стратегиите за капацитета с други **заинтересовани** управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

## Изменение 92

### Предложение за регламент Член 17 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а.** *Управителят на инфраструктура представя модела на капацитета на регулаторния орган два месеца преди публикуването му. Регулаторният орган може да вземе решение не по-късно от един месец преди публикуването, с което да изиска от управителя на инфраструктура да промени модела на капацитета преди публикуването му. С цел да се осигури трансгранична съгласуваност на моделите на капацитета, в решението на регулаторния орган се взема предвид, когато е приложимо, всяко становище или препоръка на ENIM, ERA или на други регулаторни органи.*

### **Изменение 93**

#### **Предложение за регламент**

#### **Член 18 – параграф 1 – алинея 1 – буква а**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) разполагаемия инфраструктурен капацитет, който може да бъде предоставен на заявителите;

а) разполагаемия инфраструктурен капацитет, който може да бъде предоставен на заявителите **в работното разписание и който е осигурен за по-късни заявки съгласно член 33, включително обслужващи съоръжения;** ;

### **Изменение 94**

#### **Предложение за регламент**

#### **Член 18 – параграф 4**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

4. В плана за предоставяне на капацитет управителите на инфраструктура могат да посочат

4. В плана за предоставяне на капацитет управителите на инфраструктура могат да посочат



инфраструктурния капацитет като предварително планиран.  
Предварително планиран капацитет означава капацитет, за който управителят на инфраструктура определя характеристиките и обемите на разполагаемия капацитет за заявки от страна на заявителите, определя правилата за разпределяне на такъв капацитет и определя процеса, чрез който може да бъде заявен такъв капацитет, в съответствие с член 20. Определените характеристики, правила и процеси на разпределяне се вземат предвид при разпределянето на предварително планирания капацитет.

инфраструктурния капацитет **и капацитета в обслужващи съоръжения, както е посочено в член 29, параграф 1**, като предварително планиран.  
Предварително планиран капацитет означава капацитет, за който управителят на инфраструктура определя характеристиките и обемите на разполагаемия капацитет за заявки от страна на заявителите, определя правилата за разпределяне на такъв капацитет и определя процеса, чрез който може да бъде заявен такъв капацитет, в съответствие с член 20. Определените характеристики, правила и процеси на разпределяне се вземат предвид при разпределянето на предварително планирания капацитет.

## Изменение 95

### Предложение за регламент Член 18 – параграф 7 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

Управителите на инфраструктура включват в плана за предоставяне на капацитет всички елементи, изброени в параграф 6, **и осигуряват съгласуваност със стратегията за капацитета.**

## Изменение 96

### Предложение за регламент Член 18 – параграф 9

*Текст, предложен от Комисията*

9. Регулаторният орган анализира **плана за предоставяне на капацитет** и може да вземе решение, с което да

*Изменение*

9. **Два месеца преди публикуването му управителят на инфраструктура представя проекта**

изиска от управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет. **В решението на регулаторния орган се взема предвид всяко становище или препоръка на ENIM, когато такива са били предоставени.**

**на план за предоставяне на капацитет на регулаторния орган за проверка.** Регулаторният орган анализира **този план** и може да вземе решение **не по-късно от един месец преди публикуването му**, с което да изиска от управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет.

## Изменение 97

### Предложение за регламент Член 18 – параграф 9а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**9а. С цел да се осигури трансгранична съгласуваност на плановете за предоставяне на капацитет, в решението на регулаторния орган се взема предвид, когато е приложимо, всяко становище или препоръка на ENRRB, ERA или на други регулаторни органи.**

## Изменение 98

### Предложение за регламент Член 18 – параграф 10 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

10. ENIM приема насоки и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, като определя следното:

10. **До ... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] и в консултация с ERP** ENIM приема насоки и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, като определя следното:

## Изменение 99

### Предложение за регламент Член 18 – параграф 10а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**10а.** *На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за определяне на общите принципи, процедури и методики за насоките, посочени в параграф 10 от настоящия член, и за изменение на параграф 10 от него. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.*

## **Изменение 100**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 19 – параграф 2 – буква а**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) определяне на алтернативни маршрути, позволяващи пренасочване на трафика в случай на неразполагаемост на *линиите, включени в основната и разширената основна мрежа на TEN-T, както е посочено в член 6 и приложение I към [новия регламент за TEN-T];*

а) определяне на алтернативни маршрути, позволяващи пренасочване на трафика в случай на неразполагаемост на *дадена линия;*

## **Изменение 101**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 19 – параграф 5**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

5. Комисията приема актове за изпълнение, с които определя подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2, по-специално за ситуации, които имат

5. **На** Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за определяне на подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват при прилагането на

потенциално въздействие върху трансграничния трафик. Тези актове **за изпълнение** се приемат **в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

## Изменение 102

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Обектите на планиране на капацитет определят характеристиките и свойствата на различните видове предварително планиран капацитет, включително капацитета, който е разполагаем за заявки от заявители, капацитета, резервиран за инфраструктурни работи, и вече разпределения капацитет. Тези характеристики и свойства включват всички аспекти, които са от значение за конкретните видове предварително планиран капацитет, като маршрут, време, гарантирана или изисквана минимална скорост, техническа съвместимост между подвижния състав и инфраструктурата, параметри и брой на включените **времеви интервали.**

## Изменение 103

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. ENIM разработва обща рамка за критериите и процедурите, посочени в параграф 1, и я включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Чрез тази обща рамка се балансират ползите от резервирането

параграф 2, по-специално за ситуации, които имат потенциално въздействие върху трансграничния трафик. Тези **делегирани** актове се приемат **не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].**

*Изменение*

2. Обектите на планиране на капацитет определят характеристиките и свойствата на различните видове предварително планиран капацитет, включително капацитета, който е разполагаем за заявки от заявители, капацитета, резервиран за инфраструктурни работи, и вече разпределения капацитет. Тези характеристики и свойства включват всички аспекти, които са от значение за конкретните видове предварително планиран капацитет, като маршрут, време, гарантирана или изисквана минимална скорост, техническа съвместимост между подвижния състав и инфраструктурата, параметри и брой на включените **влакови курсове.**

*Изменение*

3. **До ... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] и в консултация с ERP** ENIM разработва обща рамка за критериите и процедурите, посочени в параграф 1 **от настоящия член**, и я включва в

на капацитет за специфични видове железопътни услуги или процеси на разпределяне с необходимостта да се осигури гъвкавост за съобразяване с пазарните нужди при разпределянето на капацитета. За тази цел в общата рамка се предвижда възможност да се вземат предвид заявките за права на капацитет, които не съответстват на предварително планирания капацитет, в контекста на механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36.

Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Чрез тази обща рамка се балансират ползите от резервирането на капацитет за специфични видове железопътни услуги или процеси на разпределяне с необходимостта да се осигури гъвкавост за съобразяване с пазарните нужди при разпределянето на капацитета. За тази цел в общата рамка се предвижда възможност да се вземат предвид заявките за права на капацитет, които не съответстват на предварително планирания капацитет, в контекста на механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36.

## Изменение 104

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. ENIM разработва и приема официални спецификации за обектите на планиране на капацитета във формат, удобен за четене от човека, и за машинно четене. ENIM включва тези спецификации в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. Въз основа на опита си в прилагането на настоящия член ENIM предоставя на Комисията информация относно възможните изменения на техническите спецификации за оперативна съвместимост, предвидени в Директива (ЕС) 2016/797, и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, в съответствие с член 62, параграф 3 от настоящия регламент.

*Изменение*

4. ENIM разработва и приема официални спецификации за обектите на планиране на капацитета във формат, удобен за четене от човека, и за машинно четене. ENIM включва тези спецификации в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6 **от настоящия регламент**. Въз основа на опита си в прилагането на настоящия член ENIM, **след консултация с ERP**, предоставя на Комисията информация относно възможните изменения на техническите спецификации за оперативна съвместимост, предвидени в Директива (ЕС) 2016/797, и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, в съответствие с член 62, параграф 3 от настоящия регламент.

## Изменение 105

**Предложение за регламент**  
**Член 20 – параграф 4а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*4а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71, с които определя подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 1 от настоящия член, по-специално за ситуации, които имат потенциално въздействие върху трансграничния трафик, и за изменение на параграф 1 от настоящия член. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].*

**Изменение 106**

**Предложение за регламент**  
**Член 21 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

3. Несъвместими индивидуални заявки за капацитет, подадени за разпределяне **по време** на работното разписание, не са основание да се обяви даден елемент от инфраструктурата за много натоварен или претоварен, освен ако не са изпълнени условията, посочени в параграф 1.

3. Несъвместими индивидуални заявки за капацитет, подадени за разпределяне **през периода** на работното разписание, не са основание да се обяви даден елемент от инфраструктурата за много натоварен или претоварен, освен ако не са изпълнени условията, посочени в параграф 1.

**Изменение 107**

**Предложение за регламент**  
**Член 21 – параграф 8**

*Текст, предложен от Комисията*

8. Процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват, когато инфраструктурата е претоварена, се посочват в референтния документ за железопътната мрежа и се спазват всички мерки и критерии, приети в съответствие с параграф 7.

*Изменение*

8. Процедурите, които трябва да се следват, и критериите, които трябва да се използват, когато инфраструктурата е претоварена, се посочват в референтния документ за железопътната мрежа и се спазват всички мерки и критерии, приети в съответствие с параграф 6.

## **Изменение 108**

### **Предложение за регламент Член 21 – параграф 9**

*Текст, предложен от Комисията*

9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на приложение II, за да се осигури ефикасно управление на капацитета на много натоварена и претоварена инфраструктура и да се отразят оперативните съображения на управителите на инфраструктура и заявителите, като при прилагането на настоящия член се вземе предвид опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и *ENRB*.

*Изменение*

9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за изменение на приложение II, за да се осигури ефикасно управление на капацитета на много натоварена и претоварена инфраструктура и да се отразят оперативните съображения на управителите на инфраструктура и заявителите, като при прилагането на настоящия член се вземе предвид опитът на ENIM, управителите на инфраструктура, заявителите и други оперативни заинтересовани страни, регулаторните органи и *ENRRB*.

## **Изменение 109**

### **Предложение за регламент Член 22 – параграф 1 – алинея 3**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

се облекчи претоварването и да се увеличи разполагаемостта на капацитета.

се облекчи претоварването и да се увеличи разполагаемостта на капацитета. **В анализа на капацитета се прави разграничение между мерки за много натоварена инфраструктура и такива за претоварена инфраструктура.**

## Изменение 110

### Предложение за регламент Член 22 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. В анализа на капацитета се разглеждат характеристиките на инфраструктурата по отношение на капацитета, възможностите и оперативната съвместимост, оперативните процедури, характерът на различните действащи услуги и въздействието на всички тези фактори върху капацитета на инфраструктурата. Разглежданите мерки включват по-специално премаршрутизиране на услугите, промяна на времето за извършване на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта, хармонизиране на оперативните процедури и подобряване на инфраструктурата.

*Изменение*

2. В анализа на капацитета се разглеждат характеристиките на инфраструктурата по отношение на капацитета, възможностите и оперативната съвместимост, оперативните процедури, характерът на различните действащи услуги и въздействието на всички тези фактори върху капацитета на инфраструктурата. Разглежданите мерки включват по-специално премаршрутизиране на услугите, **включително чрез различни мрежи, ако е приложимо**, промяна на времето за извършване на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта, хармонизиране на оперативните процедури и подобряване на инфраструктурата.

## Изменение 111

### Предложение за регламент Член 22 – параграф 4 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Управителите на инфраструктура вземат предвид резултатите от всеки анализ на капацитета, извършен съгласно настоящия член, при стратегическото

*Изменение*

Управителите на инфраструктура вземат предвид резултатите от всеки анализ на капацитета, извършен, **включително в други засегнати мрежи**, съгласно



планиране на капацитета, по-специално в стратегията за капацитета, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет.

настоящия член, при стратегическото планиране на капацитета, по-специално в стратегията за капацитета, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет.

## Изменение 112

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

В срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета съгласно член 22 управителят на инфраструктура изготвя план за увеличаване на капацитета.

*Изменение*

***За инфраструктурата, която е обявена за претоварена в съответствие с член 21, и*** в срок от шест месеца след изготвянето на анализа на капацитета съгласно член 22 управителят на инфраструктура изготвя план за увеличаване на капацитета.

## Изменение 113

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 1 – алинея 2 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

г) възможностите и разходите за увеличаване на капацитета, включително ***мерките, посочени в член 22, параграф 2 и*** вероятните промени в таксите за достъп.

## Изменение 114

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 3 – алинея 2а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***Въз основа на анализ на капацитета държавите членки изграждат или надграждат необходимата инфраструктура.***

## Изменение 115

### Предложение за регламент Член 25 – параграф 2 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

При разделянето на инфраструктурния капацитет съгласно параграф 1 управителят на инфраструктура действа в съответствие с член 8.

*Изменение*

При разделянето на инфраструктурния капацитет, **който е обявен за претоварен** съгласно параграф 1, управителят на инфраструктура действа в съответствие с член 8.

## Изменение 116

### Предложение за регламент Член 25 – параграф 2 – алинея 1а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**До ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] при разделянето на инфраструктурния капацитет, обявен за много натоварен съгласно параграф 1 от настоящия член, управителят на инфраструктура действа в съответствие с член 8.**

## Изменение 117

### Предложение за регламент Член 25 – параграф 2 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

Управителят на инфраструктура взема предвид необходимостта от капацитет за многомрежови железопътни услуги, по-специално международни железопътни услуги за превоз на товари.

## Изменение 118

**Предложение за регламент**  
**Член 27 – параграф 2 – алинея 1**

*Текст, предложен от Комисията*

Заявителите **имат право да** подават заявки за права на многорежов капацитет и да получават отговори на тези заявки на едно място и в рамките на една операция. Управителите на инфраструктура си сътрудничат при разпределянето на капацитета за многорежови железопътни услуги, в това число по-специално за международни услуги за железопътен товарен превоз и международни услуги за железопътен превоз на пътници.

*Изменение*

Заявителите подават заявки за права на многорежов капацитет и получават отговори на тези заявки на едно място и в рамките на една операция, **както е предвидено в параграф 4 от настоящия член**. Управителите на инфраструктура си сътрудничат при разпределянето на капацитета за многорежови железопътни услуги, в това число по-специално за международни услуги за железопътен товарен превоз и международни услуги за железопътен превоз на пътници.

**Изменение 119**

**Предложение за регламент**  
**Член 27 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

3. Управителите на инфраструктура спазват търговската поверителност на предоставената им информация.

*Изменение*

3. Управителите на инфраструктура спазват търговската поверителност на предоставената им информация, **по-специално в случай на вертикално интегрирани железопътни дружества. Информация като конкретната линия, предмет на заявката, брой или честота се счита за поверителна.**

**Изменение 120**

**Предложение за регламент**  
**Член 27 – параграф 4 – алинея 2**

*Текст, предложен от Комисията*

За правата на многорежов капацитет ENIM създава единен интерфейс или

*Изменение*

За правата на многорежов капацитет **след одобрение на спазването на**

обща система в съответствие с член 62, за да **управлява** разпределянето на капацитета на едно място и в една операция.

***TCOC от ERA и до ... [12 месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент]*** ENIM създава **звено за обслужване на едно гише в единен интерфейс или обща система, разработена** в съответствие с член 62. ***Управителите на инфраструктура използват този единен интерфейс***, за да **управляват** разпределянето на капацитета на едно място и в една операция. ***За свързаните или групирани железопътни услуги има един управител на инфраструктура като единно звено за контакт. Такива свързани или групирани железопътни услуги се обявяват в заявката за капацитет.***

## Изменение 121

### Предложение за регламент Член 27 – параграф 6 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Управителят на инфраструктура анулира право на капацитет, който за срок от не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата стойност, освен когато това се дължи на неикономически причини, независещи от заявителя. ENIM определя диапазони за праговата стойност и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

*Изменение*

Управителят на инфраструктура анулира право на капацитет, който за срок от не по-малко от един месец е бил използван по-малко от праговата стойност, освен когато това се дължи на неикономически причини, независещи от заявителя. ENIM ***се консултира с ERP и*** определя диапазони за праговата стойност и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

## Изменение 122

### Предложение за регламент Член 27 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. Когато управителят на инфраструктура отмени, в съответствие

*Изменение*

7. Когато управителят на инфраструктура отмени, в съответствие

с параграф 6, правата на многомрежов капацитет, **регулаторният** орган, отговарящ за този управител на инфраструктура, информира съответните регулаторни органи и ENRRB.

с параграф 6, правата на многомрежов капацитет, **той информира регулаторния** орган, отговарящ за този управител на инфраструктура. **Регулаторният орган** информира съответните регулаторни органи и ENRRB.

## Изменение 123

### Предложение за регламент Член 27 – параграф 7а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**7а. На управителя на инфраструктура се разрешава да използва, когато е уместно, специфични подходи за определяне на разписанието. Ако управителят на инфраструктура реши да планира предварително капацитета чрез използване на систематични влакови маршрути с трансгранично значение, той се координира със съседни управители на инфраструктура и с други заинтересовани управители на инфраструктура, за да намерят взаимно съгласувани решения за трансграничния трафик. Независимо от националния избор, който държавите членки следват за определяне на разписанията, управителите на инфраструктура гарантират балансирано, справедливо и недискриминационно разпределяне на влаковите маршрути. По отношение на компенсацията за промени в правата на капацитет, посочени в член 40, тя включва и систематичните влакови маршрути, а стойността ѝ се определя в размер на най-малко 1,25 пъти стойността, определена за несистематичните влакови маршрути съгласно посочения в член 40 процес.**

## Изменение 124

### Предложение за регламент Член 27 – параграф 7б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**7б.** *Управителите на инфраструктура информират регулаторния орган за всички получени заявки за капацитет, които не отговарят на параметрите на разполагаемия капацитет, определен в плана за предоставяне на капацитет, независимо от това дали са били приети или отказани. Въз основа на тази информация регулаторният орган издава становище най-малко веднъж на две години, в което може да препоръча на управителя на инфраструктура да измени модела на капацитета.*

## Изменение 125

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 2 – алинея 1 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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;

а) определянето на звено за **обслужване на едно гише, посочено в член 27, параграф 4**, което да отговаря за комуникацията със заявителя във връзка **с всяка заявка** за право на многомрежов капацитет, за което заявителят се уведомява незабавно след получаването на заявката. **Това се прилага и в случай на трансгранични двойки влакове, които са международни влакови услуги до и от дадена дестинация в друга държава членка;**

## Изменение 126

**Предложение за регламент**  
**Член 28 – параграф 5**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

5. ***До ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] и в консултация с ERP*** ENIM определя подробните процедури и методи за прилагане на настоящия член и минималните изисквания за качество, посочени в параграф 2, буква б), и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

**Изменение 127**

**Предложение за регламент**  
**Член 28 – параграф 5а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***5а. До ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят подробните процедури и методи за прилагане на настоящия член и минималните изисквания за качество, посочени в параграф 2, буква б), и за изменение на параграф 5 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.***

**Изменение 128**

**Предложение за регламент**  
**Член 29 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

1. Оператори на обслужващи съоръжения, които предоставят ориентировъчна информация относно разполагаемия капацитет на обслужващите съоръжения в съответствие с член 6, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177<sup>22</sup> на Комисията, си сътрудничат с управителите на инфраструктура с цел последните да предлагат влакови маршрути, които включват капацитет на **железопътни** съоръжения. Други оператори на обслужващи съоръжения могат да сключат споразумение с управителите на инфраструктура за съвместно предлагане на капацитет.

---

<sup>22</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).

## Изменение 129

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Управителите на инфраструктура гарантират, че заявителите могат да заявяват на едно място както права за експлоатация на железопътния инфраструктурен капацитет, така и права за обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1.

*Изменение*

1. Оператори на обслужващи съоръжения, които предоставят ориентировъчна информация относно разполагаемия капацитет на обслужващите съоръжения в съответствие с член 6, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177<sup>22</sup> на Комисията, си сътрудничат с управителите на инфраструктура с цел последните да предлагат влакови маршрути, които включват капацитет на **обслужващи** съоръжения. Други оператори на обслужващи съоръжения могат да сключат споразумение с управителите на инфраструктура за съвместно предлагане на капацитет.

---

<sup>22</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).

*Изменение*

3. Управителите на инфраструктура гарантират, че заявителите могат да заявяват на едно място, **установено в съответствие с член 27, параграф 4**, както права за експлоатация на железопътния инфраструктурен капацитет, така и права за обслужващите съоръжения, посочени в параграф 1.



## Изменение 130

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. За целите на параграф 3 управителите на инфраструктура и операторите на обслужващи съоръжения координират капацитета и предоставят права на капацитет, включително капацитет на **железопътното** съоръжение, който отговаря на изискванията на заявителя, или полагат усилия да осигурят жизнеспособна алтернатива.

*Изменение*

4. За целите на параграф 3 управителите на инфраструктура и операторите на обслужващи съоръжения координират капацитета и предоставят права на капацитет, включително капацитет на **обслужващото** съоръжение, който отговаря на изискванията на заявителя, или полагат усилия да осигурят жизнеспособна алтернатива.

## Изменение 131

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. Операторите на обслужващи съоръжения, посочени в параграф 1, предоставят на управителя на инфраструктура, **при поискване или** в реално време, **когато е необходимо**, информация за разполагаемия капацитет в цифров формат в съответствие с член 62.

*Изменение*

5. Операторите на **засегнатите** обслужващи съоръжения, посочени в параграф 1, предоставят на управителя на инфраструктура в реално време информация за разполагаемия капацитет в цифров формат в съответствие с член 62.

## Изменение 132

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 5а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а. При заявяване на права на капацитет за достъп до обслужващо съоръжение заявителите документират съгласието на собственика на обслужващото**

**съоръжение за настаняване на  
превозните им средства.**

**Изменение 133**

**Предложение за регламент**

**Член 29 – параграф 6**

*Текст, предложен от Комисията*

6. За целите на настоящия член и в съответствие с член 62 ENIM предоставя насоки относно функционалните и техническите изисквания за обмена на информация между операторите на **железопътни** съоръжения и управителите на инфраструктура. Без да се засяга член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, операторите на обслужващи съоръжения могат да поискат да бъдат освободени от прилагането на настоящия член. Такива искания се подават до регулаторния орган и следва да бъдат надлежно обосновани. Регулаторните органи могат да решат да удължат срока на освобождаване в надлежно обосновани случаи.

*Изменение*

6. За целите на настоящия член и в съответствие с член 62 **след одобрение от ERA и до ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** ENIM предоставя насоки относно функционалните и техническите изисквания за обмена на информация между операторите на **обслужващи** съоръжения и управителите на инфраструктура. Без да се засяга член 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/2177, операторите на обслужващи съоръжения могат да поискат да бъдат освободени от прилагането на настоящия член. Такива искания се подават до регулаторния орган и следва да бъдат надлежно обосновани. Регулаторните органи могат да решат да удължат срока на освобождаване в надлежно обосновани случаи.

**Изменение 134**

**Предложение за регламент**

**Член 29 – параграф 7**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

7. ENRRB следи за прилагането на параграф **6** и дава препоръки относно критериите, които да се използват при оценката на исканията за освобождаване.

## Изменение 135

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 7а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**7а. Управителите на инфраструктура информират регулаторния орган за всички получени заявки за капацитет, които не отговарят на параметрите на разполагаемия капацитет, определен в плана за предоставяне на капацитет, и поради това са били отказани. Въз основа на тази информация регулаторният орган издава становище най-малко веднъж на две години, в което може да препоръча на управителя на инфраструктура да измени модела на капацитета.**

## Изменение 136

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 7б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**7б. До ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят подробности относно функционалните и техническите изисквания за обмен на информация между операторите на железопътни съоръжения и управителите на инфраструктура за целите на настоящия член, и за изменение на параграф 6 от него. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

## Изменение 137

### Предложение за регламент

#### Член 30 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 138

### Предложение за регламент

#### Член 31 – параграф 1 – алинея 3а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***Рамковите споразумения се нотифицират на регулаторния орган и се одобряват от него. В случай на многомрежови рамкови споразумения в одобрението се взема предвид становището на ENRRB.***

## Изменение 139

### Предложение за регламент

#### Член 31 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Управителите на инфраструктура сключват рамкови споразумения само когато заявеното право на капацитет е в

*Изменение*

3. Управителите на инфраструктура сключват рамкови споразумения само когато заявеното право на капацитет е в

съответствие с документите за стратегическо планиране на капацитета, посочени в член 11, параграф 2. Управителите на инфраструктури посочват в тези документи за планиране капацитета, който планират да резервират за разпределяне чрез рамкови споразумения.

съответствие с документите за стратегическо планиране на капацитета, посочени в член 11, параграф 2. Управителите на инфраструктури,

***след консултация със съседните мрежи,*** посочват в тези документи за планиране капацитета, който планират да резервират за разпределяне чрез рамкови споразумения.

## Изменение 140

### Предложение за регламент Член 31 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. Рамковите споразумения следва да се изготвят така, че да не изключват използването на съответната инфраструктура от други заявители или услуги. За тази цел управителите на инфраструктура определят максималните дялове от общия капацитет, които могат да бъдат разпределени чрез рамкови споразумения, и ги включват в референтния документ за железопътната мрежа.

*Изменение*

4. Рамковите споразумения следва да се изготвят така, че да не изключват използването на съответната инфраструктура от други заявители или услуги. За тази цел управителите на инфраструктура, ***след консултация с регулаторния орган,*** определят максималните дялове от общия капацитет, които могат да бъдат разпределени чрез рамкови споразумения, и ги включват в референтния документ за железопътната мрежа. ***Управителите на инфраструктура на съседни държави, които са сключили трансгранични рамкови споразумения, съгласуват тези максимални дялове от общия капацитет и ги привеждат в максимално възможно съответствие.***

## Изменение 141

### Предложение за регламент Член 31 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. Рамковите споразумения по принцип обхващат периода, посочен в

*Изменение*

7. Рамковите споразумения по принцип обхващат периода, посочен в

раздел 5 от приложение I. Управителят на инфраструктура може да се съгласи на по-кратък или по-дълъг период в конкретни случаи. Всеки период, по-дълъг от периода, посочен в **точка 5** от приложение I, се обосновава с изискването за целеви инвестиции от страна на новите участници на пазара или със значима новост на услугата.

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.

## Изменение 142

### Предложение за регламент Член 31 – параграф 11

*Текст, предложен от Комисията*

11. Въз основа на опита на регулаторните органи, на компетентните органи и на железопътните предприятия, както и въз основа на дейността на ENRRB Комисията **може да приеме** акт за изпълнение, **в който се определят** подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват за еднаквото прилагане на настоящия член и на член 33. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

*Изменение*

11. Въз основа на опита на регулаторните органи, на компетентните органи и на железопътните предприятия, както и въз основа на дейността на ENRRB **до [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** Комисията **приема** акт за изпълнение **за определяне на** подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват за еднаквото прилагане на настоящия член и на член 33 **и за изменение на настоящия член и на член 33**. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

## Изменение 143

### Предложение за регламент Член 32 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. В случай на несъвместимост между две или повече заявки за капацитет управителите на инфраструктура първо се опитват да

*Изменение*

3. В случай на несъвместимост между две или повече заявки за капацитет **или в случай на заявки за капацитет, които не са в**

разрешат спора чрез механизма за **консултации** по взаимно съгласие, посочен в член 36.

**съответствие с плана за предоставяне на капацитет**, управителите на инфраструктура първо се опитват да разрешат спора чрез механизма за **разрешаване на спорове** по взаимно съгласие, посочен в член 36.

## Изменение 144

### Предложение за регламент Член 32 – параграф 5 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

В съответствие с член 18 и член 20 управителят на инфраструктура дава приоритет на заявките, които са в съответствие с предварително планирания капацитет, определен в плана за предоставяне на капацитет. **В резултат на това управителят на инфраструктура може да приеме или да откаже заявки, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет.**

*Изменение*

В съответствие с член 18 и член 20 управителят на инфраструктура дава приоритет на заявките, които са в съответствие с предварително планирания капацитет, определен в плана за предоставяне на капацитет, **при условие че оперативните заинтересовани страни са били надлежно консултирани и техните обявления за капацитет са били взети предвид в най-голяма степен.**

## Изменение 145

### Предложение за регламент Член 32 – параграф 5 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Когато приема заявки, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, управителят на инфраструктура се стреми да поддържа общия баланс между елементите на плана за предоставяне на капацитет, изброени в член 18, параграф 6.

*Изменение*

Когато приема заявки, които не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, управителят на инфраструктура се стреми да поддържа общия баланс между елементите на плана за предоставяне на капацитет, изброени в член 18, параграф 6, **и самата заявка. Тези заявления трябва да се вземат предвид, ако има достатъчно свободен капацитет, без да се ограничават нуждите от последващи заявления.**

## Изменение 146

### Предложение за регламент Член 32 – параграф 5 – алинея 3

*Текст, предложен от Комисията*

Когато **отказва** заявки, **които** не са в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, управителят на инфраструктура незабавно информира съответния заявител за намерението си да откаже дадена заявка. Последният има право да подаде жалба до регулаторния орган.

*Изменение*

Когато **обработването на** заявки не е в съответствие с плана за предоставяне на капацитет, **управителят на инфраструктура следва да предложи алтернатива и когато това е възможно, във времето, предшествано от консултация със заинтересованите заявители. Ако не е възможна алтернативна оферта, когато отказва заявка**, управителят на инфраструктура незабавно информира съответния заявител за намерението си да откаже дадена заявка. Последният има право да подаде жалба до регулаторния орган.

## Изменение 147

### Предложение за регламент Член 32 – параграф 8

*Текст, предложен от Комисията*

8. Управителят на инфраструктура разглежда заявки, подадени след първоначалния краен срок и преди окончателния краен срок, посочен в **точка** 4 от приложение I. В такива случаи управителите на инфраструктура разпределят правата на капацитет в съответствие с раздел 4, точка 2 от приложение I.

*Изменение*

8. Управителят на инфраструктура разглежда заявки, подадени след първоначалния краен срок и преди окончателния краен срок, посочен в **раздел** 4 от приложение I. В такива случаи управителите на инфраструктура разпределят правата на капацитет в съответствие с раздел 4, точка 2 от приложение I.

## Изменение 148

### Предложение за регламент Член 33 – параграф 1



*Текст, предложен от Комисията*

1. Управителите на инфраструктура разпределят капацитета чрез процеса на непрекъснато планиране в съответствие със сроковете, посочени в **точка 6** от приложение I. Управителите на инфраструктури резервират капацитет за тази цел в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

#### **Изменение 149**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 33 – параграф 2 – алинея 1 – буква б**

*Текст, предложен от Комисията*

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

#### **Изменение 150**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 33 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

3. Без да се засягат разпоредбите на член 18, управителите на инфраструктура разпределят капацитета, запазен за процеса на разпределяне чрез непрекъснато планиране, въз основа на принципа на разпределяне, посочен в раздел 5, точка 2 от приложение I.

#### **Изменение 151**

*Изменение*

1. Управителите на инфраструктура разпределят капацитета чрез процеса на непрекъснато планиране в съответствие със сроковете, посочени в **раздел 6** от приложение I. Управителите на инфраструктури резервират капацитет за тази цел в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

*Изменение*

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.

*Изменение*

3. Без да се засягат разпоредбите на член 18, управителите на инфраструктура разпределят капацитета, запазен за процеса на разпределяне чрез непрекъснато планиране, въз основа на принципа на разпределяне, посочен в раздел 6, точка 2 от приложение I.

**Предложение за регламент**  
**Член 33 – параграф 4**

*Текст, предложен от Комисията*

4. В съответствие с правилата и процедурите, посочени в член 20, управителите на инфраструктура **могат да откажат да разпределят** капацитет за заявки от непрекъснато планиране, ако заявките не съответстват на плана за предоставяне на капацитет, приет в съответствие с член 18. **Отказът се съобщава незабавно на заявителя.** Заявителят има право да подаде жалба до регулаторния орган.

*Изменение*

4. В съответствие с правилата и процедурите, посочени в член 20, 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, приет в съответствие с член 18. **Ако не е възможно да се предложи алтернатива, управителят на инфраструктура може да откаже да разпредели капацитет за такава несъответстваща заявка.** Заявителят има право да подаде жалба до регулаторния орган.

**Изменение 152**

**Предложение за регламент**  
**Член 33 – параграф 5**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

5. **заличава се**

**Изменение 153**

**Предложение за регламент**  
**Член 36 – параграф 8**

*Текст, предложен от Комисията*

8. ENIM изготвя насоки за механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие при заявки за многомрежов капацитет и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

*Изменение*

8. **До ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** ENIM изготвя насоки за механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие при заявки за многомрежов капацитет и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

**Изменение 154**

**Предложение за регламент**  
**Член 36 – параграф 8а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**8а. До [24 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] Комисията приема акт за изпълнение, в който се определят подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват за механизма за разрешаване на спорове по взаимно съгласие при заявки за многомрежов капацитет и за изменение на параграф 8 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.**

**Изменение 155**

**Предложение за регламент**  
**Член 37 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

2. В контекста на официалния **процес** за разрешаване на спорове заявките за права на многомрежов капацитет се вземат предвид в тяхната цялост. Ако в съответствие с член 8, параграф 6 се прилагат различни национални параметри, тези параметри се използват за съответните участъци.

### **Изменение 156**

#### **Предложение за регламент Член 37 – параграф 3а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

### **Изменение 157**

#### **Предложение за регламент Член 39 – параграф 4а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

### **Изменение 158**

#### **Предложение за регламент Член 39 – параграф 7 – алинея 2**

*Текст, предложен от Комисията*

Управителят на инфраструктура предлага на заявителя алтернативни

*Изменение*

2. В контекста на официалния **механизъм** за разрешаване на спорове заявките за права на многомрежов капацитет се вземат предвид в тяхната цялост. Ако в съответствие с член 8, параграф 6 се прилагат различни национални параметри, тези параметри се използват за съответните участъци.

*Изменение*

**3а. В това отношение ENRRB съставя насоки, за да улесни хармонизираното прилагане на член 3.**

*Изменение*

**4а. В случаите, когато капацитетът е резервиран, но не е използван, се прилага заплащане на компенсация в съответствие с член 40.**

*Изменение*

Управителят на инфраструктура предлага на заявителя алтернативни

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

права на капацитет в рамките на сроковете, посочени в раздел 8 от приложение I. Когато **няма осъществимо алтернативно предложение в съответствие с член 32, параграф 5 и член 33, параграф 4**, управителят на инфраструктура предоставя на заявителя съответната информация, която му позволява да подаде нова заявка за инфраструктурен капацитет. Когато е уместно, тази информация се позовава на плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18, и на планирането на действия при извънредни ситуации, посочено в член 19.

## Изменение 159

### Предложение за регламент Член 39 – параграф 8 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

**До ... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** ENIM изготвя и приема хармонизирани процедури за управление на промените в правата на капацитет след разпределянето им и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

## Изменение 160

### Предложение за регламент Член 39 – параграф 8а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

**8а. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за определяне на правилата и процедурите за управление на**

*промените в правата на капацитет след разпределянето им и за изменение на параграф 8 от настоящия член. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.*

## Изменение 161

### Предложение за регламент Член 40 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. След консултация с ENRRB, ENIM определя хармонизирани условия, които водят до изплащане на компенсация. При тези условия се вземат предвид правилата, посочени в член 39, параграфи 4 и 8. ENIM включва тези условия в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. ENRRB публикува становище относно условията, определени от ENIM.

*Изменение*

3. След консултация с ENRRB **и ERP**, ENIM определя **до [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** хармонизирани условия, които водят до изплащане на компенсация. При тези условия се вземат предвид правилата, посочени в член 39, параграфи 4 и 8. ENIM включва тези условия в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6. ENRRB публикува становище относно условията, определени от ENIM.

## Изменение 162

### Предложение за регламент Член 40 – параграф 6

*Текст, предложен от Комисията*

6. Регулаторните органи се произнасят по спорове, свързани с причината за промяната на правото на капацитет или **забавената компенсация**, и вземат решение незабавно и в рамките на един месец след събирането на цялата необходима информация за оценка на причината за

*Изменение*

6. Регулаторните органи се произнасят по спорове, свързани с причината за промяната на правото на капацитет или **забавяне на изплащането на компенсацията**, и вземат решение незабавно и в рамките на един месец след събирането на цялата необходима информация за

промяната. Регулаторните органи информират и могат да се консултират с ENRRB относно тези решения. ENRRB гарантира, че тези решения са съгласувани и се основават на общопризнати принципи.

оценка на причината за промяната. Регулаторните органи информират и могат да се консултират с ENRRB относно тези решения. ENRRB гарантира, че тези решения са съгласувани и се основават на общопризнати принципи.

## Изменение 163

### Предложение за регламент Член 40 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

7. **На** Комисията *се предоставя правомощието* да приема *делегирани* актове *в съответствие с член 71*, в които се определят условията, водещи до изплащане на компенсация, категоризацията на промените в правата на капацитет и методиките за определяне на нивата на компенсациите, *и за изменение на член 2 от настоящия член*. Тези *делегирани* актове се приемат *не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]*. *Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета*.

## Изменение 164

### Предложение за регламент Член 41 – параграф 2 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

ENIM разработва и приема насоки за управление и разпределяне на инфраструктурния капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата по прозрачен и недискриминационен начин. По-специално ENIM предоставя насоки за прилагането на процеса на

*Изменение*

*До ... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]* ENIM разработва и приема насоки за управление и разпределяне на инфраструктурния капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата по прозрачен и недискриминационен начин. По-

едновременно разпределяне на капацитета и на принципа „пръв пристигнал, пръв обслужен“.

специално ENIM предоставя насоки за прилагането на процеса на едновременно разпределяне на капацитета и на принципа „пръв пристигнал, пръв обслужен“.

## Изменение 165

### Предложение за регламент Член 41 – параграф 2 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Когато се прилага процесът на едновременно разпределяне, ENIM предоставя насоки относно **прилаганите процедури**, включващи, ако е целесъобразно, прилагането на **процеса** за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, и на официалния **процес** за разрешаване на спорове, посочен в член 37. ENIM включва тези насоки в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

*Изменение*

Когато се прилага процесът на едновременно разпределяне, ENIM предоставя насоки относно процедурите, **които да се прилагат**, включващи, ако е целесъобразно, прилагането на **механизма** за разрешаване на спорове по взаимно съгласие, посочен в член 36, и на официалния **механизъм** за разрешаване на спорове, посочен в член 37. ENIM включва тези насоки в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

## Изменение 166

### Предложение за регламент Член 41 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Когато променят графика, управителите на инфраструктура не могат едностранно да променят или отменят съществуващи права на капацитет с цел управление на нарушенията в движението. Въпреки това, въз основа на опита на регулаторните органи, на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, както и на дейността на ENIM и ENRRB, Комисията **може** да приеме акт **за изпълнение**, в който се

*Изменение*

3. Когато променят графика, управителите на инфраструктура не могат едностранно да променят или отменят съществуващи права на капацитет с цел управление на нарушенията в движението. Въпреки това, въз основа на опита на регулаторните органи, на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, както и на дейността на ENIM и ENRRB, **на** Комисията **се предоставя правомощието** да приеме



определят критериите и процедурите за промяна на графика, включително едностранни промени на разпределените права на капацитет от управителите на инфраструктура с цел управление на нарушенията във функционирането на мрежата. **Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

**делегиран акт в съответствие с член 71**, в който се определят критериите и процедурите за промяна на графика, включително едностранни промени на разпределените права на капацитет от управителите на инфраструктура с цел управление на нарушенията във функционирането на мрежата, **и за изменение на параграф 2 от настоящия член. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.**

## Изменение 167

### Предложение за регламент Член 42 – параграф 2а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2а. Управителите на инфраструктура публикуват и предоставят свободен достъп до специалните правила и процедури, посочени в параграф 2. Те ги съобщават на Комисията.**

## Изменение 168

### Предложение за регламент Член 43 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Управителите на инфраструктура въвеждат правила и процедури за управление на отклоненията от работното разписание на движението на влаковете. Тези правила и процедури се публикуват в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, и обхващат управлението на движението в

1. **До ... [18 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** управителите на инфраструктура въвеждат правила и процедури за управление на отклоненията от работното разписание на движението на влаковете. Тези правила и процедури се публикуват в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27

ситуациите, посочени в член 42, параграф 1, букви а), б) и в) от настоящия регламент.

от Директива 2012/34/ЕС, и обхващат управлението на движението в ситуациите, посочени в член 42, параграф 1, букви а), б) и в) от настоящия регламент.

## Изменение 169

### Предложение за регламент

#### Член 43 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Целта на правилата и процедурите, посочени в параграф 1, е да се сведе до минимум цялостното въздействие на отклоненията от разписанието върху железопътния трафик, като се вземат предвид нуждите на всички видове транспорт.

**Принципите** могат да включват правила за приоритетно управление при различните видове трафик, както и специфични процедури, критерии и цели, които да се прилагат при подход, основан на оптимизация, който разчита на оптимизиране на целева функция, като например намаляване до минимум на минутите закъснение или на времето за връщане към нормална експлоатация, а не на изрични правила за приоритет.

*Изменение*

2. Целта на правилата и процедурите, посочени в параграф 1, е да се сведе до минимум цялостното въздействие на отклоненията от разписанието върху железопътния трафик, като се вземат предвид нуждите на всички видове транспорт.

**Правилата и процедурите** могат да включват правила за приоритетно управление при различните видове трафик, както и специфични процедури, критерии и цели, които да се прилагат при подход, основан на оптимизация, който разчита на оптимизиране на целева функция, като например намаляване до минимум на минутите закъснение или на времето за връщане към нормална експлоатация, а не на изрични правила за приоритет.

## Изменение 170

### Предложение за регламент

#### Член 43 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. В случай на нарушение на движението на влаковете, причинено от техническа повреда или произшествие, управителят на инфраструктура предприема всички необходими мерки за възстановяване на нормалната

*Изменение*

3. В случай на нарушение на движението на влаковете, причинено от техническа повреда или произшествие, управителят на инфраструктура предприема **незабавно** всички необходими мерки за възстановяване на

ситуация. За тази цел той прилага план за действия при извънредни ситуации в съответствие с член 19. В случай на смущение, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик в съответствие с Европейската рамка за координиране на управлението на движението, нарушения в движението и кризи, посочена в член 44.

нормалната ситуация. За тази цел той прилага план за действия при извънредни ситуации в съответствие с член 19. В случай на смущение, което има потенциално въздействие върху трансграничния трафик, съответните управители на инфраструктура си сътрудничат, за да възстановят нормалния трансграничен трафик в съответствие с Европейската рамка за координиране на управлението на движението, нарушения в движението и кризи, посочена в член 44.

## Изменение 171

### Предложение за регламент Член 43 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а. Отклонения се допускат само в надлежно обосновани случаи и се одобряват от националния регулаторен орган.**

## Изменение 172

### Предложение за регламент Член 43 – параграф 5 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

В случаи на непреодолима сила и когато е абсолютно необходимо поради произшествие, което прави инфраструктурата временно неизползваема, разпределените права на капацитет могат да бъдат отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтване на системата.

В случаи на непреодолима сила и когато е абсолютно необходимо поради произшествие, което прави инфраструктурата временно неизползваема, разпределените права на капацитет могат да бъдат отнети без предупреждение за времето, необходимо за ремонтване на системата, **като същевременно се полагат максимални усилия, за да се осигурят възможни алтернативи.**

## Изменение 173

### Предложение за регламент Член 43 – параграф 5а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а.** В случай на отнемане на капацитет управителите на инфраструктура информират своевременно железопътните предприятия относно управлението на времето им, относно напредъка на ремонтните работи и относно възможни алтернативи на разпределения им капацитет.

## Изменение 174

### Предложение за регламент Член 43 – параграф 6а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**6а.** До [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определят правилата и процедурите за управление на отклоненията на движението на влаковете от работното разписание, и за изменение на параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.

## Изменение 175

### Предложение за регламент Член 44 – параграф 1 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

ENIM разработва Европейската рамка за

ENIM разработва Европейската рамка за

координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи в сътрудничество с оперативните заинтересовани страни и заинтересованите страни чрез процеса на консултации, посочен в член 54, като взема предвид работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено съгласно дял IV от Регламент (ЕС) **2012/2085**.

координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи в сътрудничество с оперативните заинтересовани страни и заинтересованите страни чрез процеса на консултации, посочен в член 54, като взема предвид работата на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, създадено съгласно дял IV от Регламент (ЕС) **2021/2085**.

## Изменение 176

### Предложение за регламент Член 44 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи предоставя насоки за координирането между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни.

*Изменение*

2. Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи предоставя насоки за координирането между управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни, **включително ENRRB**.

## Изменение 177

### Предложение за регламент Член 44 – параграф 3а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3а. Като взема предвид рамката, приета от ENIM в съответствие с параграф 1, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 71 за определяне на подробностите относно координирането на управлението на**

*трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи и за изменение на параграф 2 от настоящия член. Тези делегирани актове се приемат не по-късно от ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент].*

## Изменение 178

### Предложение за регламент Член 46 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Когато произшествието оказва или има вероятност да окаже въздействие върху повече от една мрежа, управителят на **инфраструктура, където** е възникнало произшествието, обявява нарушение във функционирането на няколко мрежи и координира действията в съответствие с членове 44, 45 и 53.

*Изменение*

2. Когато произшествието оказва или има вероятност да окаже въздействие върху повече от една мрежа, управителят на **инфраструктурата, в която** е възникнало произшествието, обявява нарушение във функционирането на няколко мрежи и координира действията в съответствие с членове 44, 45 и 53.

## Изменение 179

### Предложение за регламент Член 46 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. ENIM определя хармонизиран метод за оценка на вероятната продължителност и въздействието на нарушенията във функционирането на мрежата и го включва в Европейската рамка за координиране на управлението на движението и управлението на кризи, посочена в член 44.

*Изменение*

3. ENIM определя хармонизиран метод за оценка на вероятната продължителност и въздействието на нарушенията във функционирането на мрежата и го включва в Европейската рамка за координиране на управлението на движението, **управлението на нарушения в движението** и управлението на кризи, посочена в член 44.

## Изменение 180

### Предложение за регламент Член 46 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а.** *В случай на частично или пълно прекъсване на услугите, причинено от нарушена експлоатация на влаковете поради техническа повреда, инцидент или произшествие по трансгранична линия, което продължава повече от 15 дни, засегнатите управители на инфраструктура изготвят доклад за инцидента в срок от 30 дни от възникването на събитието. Този доклад за инцидента включва най-малко следното:*

*а) информация за всички предприети оперативни мерки за осигуряване на алтернативни маршрути;*

*б) информация за всички предприети действия за възстановяване на редовните услуги по прекъснатата линия.*

*Докладът се оповестява публично и се актуализира редовно до отстраняването на прекъсването.*

*ERA може да издаде препоръки относно подобрените мерки за преодоляване на нарушенията в движението и ограниченията на капацитета за движение, причинени от произшествието.*

## Изменение 181

### Предложение за регламент Член 47 – параграф 1 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Съответната държава членка гарантира, че спешните мерки следват във

Съответната държава членка гарантира, че спешните мерки следват във

възможно най-голяма степен принципите за управление на капацитета и движението, установени в настоящия регламент, и че използват съществуващите планове, изготвени в съответствие с член 19. **Те координират** тези спешни мерки с други държави членки.

възможно най-голяма степен принципите за управление на капацитета и движението, установени в настоящия регламент, и че използват съществуващите планове, изготвени в съответствие с член 19. **Тя координира** тези спешни мерки с други държави членки.

## Изменение 182

### Предложение за регламент Член 49 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. В съответствие с член 7е, буква г) от Директива 2012/34/ЕС, ENIM наблюдава и сравнява ефективността на услугите на железопътната инфраструктура, като взема предвид **общите цели, посочени в член 2 от настоящия регламент.** Управителите на **железопътна инфраструктура също наблюдават** ефективността на **железопътните транспортни услуги.**

*Изменение*

1. **Комисията приема целите за ефективност на Съюза за областите на ефективност, посочени в приложение VII. Целите са в съответствие с целите за преминаване към железопътен транспорт и се актуализират редовно.** В съответствие с член 7е, буква г) от Директива 2012/34/ЕС, ENIM, **с помощта на управителите на железопътна инфраструктура,** наблюдава и сравнява ефективността на услугите на железопътната инфраструктура **и услугите на железопътния транспорт,** като взема предвид **целите за ефективност на Съюза и на управителите на инфраструктура. ENIM периодично информира органа за преглед на ефективността и Комисията.**

## Изменение 183

### Предложение за регламент Член 49 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. За тази цел управителите на инфраструктура **определят** собствените

*Изменение*

2. За тази цел управителите на инфраструктура **установяват**



си цели за ефективност в плана, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, като вземат предвид всички цели, определени в договорните споразумения, указани в член 30 от посочената директива. Те въвеждат и изпълняват процедури за наблюдение и докладване на напредъка към постигането на целите, за да установят причините за недостатъците в ефективността заедно с оперативните заинтересовани страни и да разработят и приложат коригиращи мерки за подобряване на ефективността. В тези процедури се взема предвид Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50 от настоящия регламент. Управителите на инфраструктура обясняват в референтния документ за железопътната мрежа причината за всяко отклонение от общите процедури, установени в Европейската рамка за преглед на ефективността.

собствените си цели за ефективност в плана, посочен в член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, като вземат предвид всички цели, определени в договорните споразумения, указани в член 30 от посочената директива. **Управителите на инфраструктура се консултират със съответните национални и европейски органи, за да гарантират, че тези цели са в съответствие с целите за ефективност на Съюза.** Те въвеждат и изпълняват процедури за наблюдение и докладване на напредъка към постигането на целите, за да установят причините за недостатъците в ефективността заедно с оперативните заинтересовани страни и да разработят и приложат коригиращи мерки за подобряване на ефективността. В тези процедури се взема предвид Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50 от настоящия регламент. Управителите на инфраструктура обясняват в референтния документ за железопътната мрежа причината за всяко отклонение от общите процедури, установени в Европейската рамка за преглед на ефективността. **Отклонения се допускат само в надлежно обосновани случаи и се одобряват от регулаторния орган.**

## Изменение 184

### Предложение за регламент Член 50 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. До [12 месеца *след* влизането в сила на настоящия регламент] ENIM създава и прилага Европейска рамка за преглед на ефективността. В тази рамка се вземат предвид по-специално принципите, определени в член 2, параграф 3, член 8, параграф 4, член 42,

*Изменение*

1. До [12 месеца *от* влизането в сила на настоящия регламент] **ERA с подкрепата на ENIM** създава и прилага Европейска рамка за преглед на ефективността. В тази рамка се вземат предвид по-специално принципите, определени в член 2, параграф 3, член 8,

параграф 3, както и оперативните изисквания, целите за ефективност и целевите стойности, определени в [член 18 от новия регламент за TEN-T].

параграф 4, член 42, параграф 3, както и оперативните изисквания, целите за ефективност и целевите стойности, определени в член 19 от **Регламент (ЕС) 2024/...** [новия регламент за TEN-T].

## Изменение 185

### Предложение за регламент Член 50 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1а.** ENRRB приема препоръка относно европейската рамка за преглед на ефективността до [шест месеца от влизането в сила на настоящия регламент]. При установяването и прилагането на европейската рамка за преглед на ефективността ERA взема предвид препоръката, издадена от ENRRB.

## Изменение 186

### Предложение за регламент Член 50 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

5. Комисията **може да** приема актове за изпълнение, **с които да определя** подробни правила относно елементите в параграф 2, букви б)—г), в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 72, параграф 2. При това Комисията **взема предвид работата, извършена от ENIM в съответствие с параграф 3, както и всички препоръки на** органа за преглед на ефективността.

5. **До [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** Комисията приема актове за изпълнение **за определяне на единни условия за прилагането на елементите, посочени в параграф 2 от настоящия член, до ... [36 месеца от влизането в сила на настоящия регламент],** включително подробни правила относно елементите в параграф 2, букви б)—г), **и целите за ефективност. Тези актове за изпълнение се приемат** в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 72, параграф 2. При

това Комисията *се консултира с ENIM, ERP, ENRRB*, органа за преглед на ефективността, *ERA и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“*.

## Изменение 187

### Предложение за регламент Член 51 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Без да се засягат член 15 от Директива 2012/34/ЕС и член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията<sup>23</sup>, ENIM изготвя и публикува до [24 месеца *след* влизането в сила на настоящия регламент] европейски доклад за преглед на ефективността въз основа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50 от настоящия регламент, и го *публикува* всяка година.

---

<sup>23</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар (ОВ L 181, 9.7.2015 г., стр. 1).

*Изменение*

1. Без да се засягат член 15 от Директива 2012/34/ЕС и член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията<sup>23</sup>, ENIM изготвя и публикува до [24 месеца *от* влизането в сила на настоящия регламент] **проект на европейски доклад за преглед на ефективността въз основа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50 от настоящия регламент, и го актуализира** всяка година. **Въз основа на този доклад ERA подпомага Комисията при наблюдението и докладването на напредъка по целите на Съюза в областта на железопътния транспорт, включително прогнозирания ръст на железопътния трафик за 2030 г. и 2050 г. Проектът на европейски доклад за преглед на ефективността се изпраща на органа за преглед на ефективността.**

---

<sup>23</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1100 на Комисията от 7 юли 2015 г. относно задълженията за докладване на държавите членки в рамките на мониторинга на железопътния пазар (ОВ L 181, 9.7.2015 г., стр. 1).

## Изменение 188

**Предложение за регламент**  
**Член 51 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

2. Органът за преглед на ефективността изготвя **самостоятелен раздел на доклада**, в който представя своята оценка на ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и на услугите на железопътния транспорт, препоръки относно проблемите на ефективността, **които трябва да бъдат разгледани с приоритет, и препоръки относно мерките** за подобряване на ефективността.

*Изменение*

2. Органът за преглед на ефективността изготвя **и приема европейски доклад за преглед на ефективността**, в който представя своята оценка на ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и на услугите на железопътния транспорт, **изразени несъгласия и препоръки** относно проблемите на ефективността, **включително мерки** за подобряване на ефективността, **които се включват в следващата предстояща програма в съответствие с член 55, параграф 8.**

**Изменение 189**

**Предложение за регламент**  
**Член 51 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

3. **Докладът** за преглед на ефективността обхваща най-малко линиите, включени в **европейските транспортни коридори, посочени в Регламент [нов регламент за TEN-T]**, и включва информацията, изисквана съгласно [член 53, параграф 3, буква ж)] от **него**. Представената информация трябва да бъде достатъчно подробна по отношение на географския обхват и да обхваща достатъчно дълъг период от време, за да дава възможност за съдържателно тълкуване.

*Изменение*

3. **Европейският доклад** за преглед на ефективността обхваща най-малко линиите, включени в **единното европейско железопътно пространство**, и включва информацията, изисквана съгласно член 54, параграф 3, буква ж)] от **[новия регламент за TEN-T]**. Представената информация трябва да бъде достатъчно подробна по отношение на географския обхват и да обхваща достатъчно дълъг период от време, за да дава възможност за съдържателно тълкуване.

**Изменение 190**

**Предложение за регламент**  
**Член 51 – параграф 4**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 191

### Предложение за регламент Член 51 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а. Европейският доклад за преглед на ефективността съдържа отделен раздел за прилагането на процесите, въведени от ENIM. Той съдържа и анализ на напредъка на изпълнението в различните държави членки, включително доклади относно националните изключения и препоръки за по-нататъшна хармонизация.**

## Изменение 192

### Предложение за регламент Член 52 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. **В съответствие с процедурата, посочена в член 73, параграф 3 Комисията може да създаде или да определи безпристрастен и компетентен орган, който да действа като** орган за преглед на ефективността.

1. **До [шест месеца от влизането в сила на настоящия регламент] се създава орган за преглед на ефективността като безпристрастен, компетентен и самостоятелен орган. Неговите членове се назначават въз основа на заслуги, както и с цел да се осигури комбинация от умения и опит, свързани с управлението на**

*железопътния капацитет.*

*Членовете на органа за преглед на ефективността се определят от Комисията чрез процедура на покана за експерти. На Комисията се предоставят правомощия за приемане на делегиран акт в съответствие с член 71 за определяне на подробностите относно организацията, управлението и финансирането на органа за преглед на ефективността. Делегираният акт се приема до... [12 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].*

*При изпълнение на възложените му с настоящия регламент задачи органът за преглед на ефективността е независим и не може да търси и да следва указания от правителства на държави членки, от Комисията, от ERA или от всяко друго публично или частно образувание.*

## Изменение 193

### Предложение за регламент Член 52 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Органът за преглед на ефективността предоставя консултации на Комисията и европейските координатори по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и услугите на железопътния транспорт, по искане на Комисията или на европейските координатори.

*Изменение*

2. Органът за преглед на ефективността предоставя консултации на Комисията, **ERA**, **ENIM** и европейските координатори по въпроси, свързани с ефективността на услугите на железопътната инфраструктура и услугите на железопътния транспорт, по искане на Комисията, **ERA** или на европейските координатори.

## Изменение 194

### Предложение за регламент Член 52 – параграф 3 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

а) предоставя препоръки на ENIM по отношение на създаването и прегледа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50, включително относно областите на ефективност, свързаните с ефективността въпроси, които трябва да бъдат разгледани в рамките на всяка от областите на ефективността, хармонизирането на методиките, процесите, критериите и определенията за събиране и анализ на данни, свързани с ефективността и показателите за ефективност;

*Изменение*

а) предоставя препоръки на **Комисията** и ENIM по отношение на създаването и прегледа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50, включително относно областите на ефективност, свързаните с ефективността въпроси, които трябва да бъдат разгледани в рамките на всяка от областите на ефективността, хармонизирането на методиките, процесите, критериите и определенията за събиране и анализ на данни, свързани с ефективността и показателите за ефективност;

## **Изменение 195**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 52 – параграф 3 – буква б**

*Текст, предложен от Комисията*

б) предоставя препоръки на ENIM, ENRRB, управителите на инфраструктура, заявителите, регулаторните органи, органите на държавите членки и когато е целесъобразно, на други заинтересовани страни за коригиращи мерки относно управлението на капацитета, управлението на движението, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи;

*Изменение*

б) предоставя препоръки на ENIM, **ERA**, ENRRB, управителите на инфраструктура, заявителите, регулаторните органи, органите на държавите членки и когато е целесъобразно, на други заинтересовани страни за коригиращи мерки относно управлението на капацитета, управлението на движението, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи;

## **Изменение 196**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 52 – параграф 3 – буква в**

*Текст, предложен от Комисията*

в) преглед на резултатите от проекта на европейския доклад за

*Изменение*

в) преглед на резултатите от проекта на европейския доклад за

ефективността и изготвяне на **самостоятелния раздел**, посочен в член 51, параграф 2;

ефективността и изготвяне на **доклада**, посочен в член 51, параграф 2;

## Изменение 197

### Предложение за регламент Член 52 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. ENIM, координаторът на мрежата, управителите на инфраструктура, регулаторните органи, ENRRB и когато е приложимо, други заинтересовани страни си сътрудничат с органа за преглед на ефективността, по-специално като предоставят информация, свързана с ефективността, **по своя инициатива или по искане на органа**, и полагат максимални усилия да вземат предвид неговите препоръки в работата си по управлението на ефективността на железопътния транспорт.

*Изменение*

5. ENIM, координаторът на мрежата, управителите на инфраструктура, регулаторните органи, ENRRB, **ERA** и когато е приложимо, други заинтересовани страни си сътрудничат с органа за преглед на ефективността, по-специално като предоставят информация, свързана с ефективността, и полагат максимални усилия да вземат предвид неговите препоръки в работата си по управлението на ефективността на железопътния транспорт.

## Изменение 198

### Предложение за регламент Член 53 – параграф 3 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

Координирането **обхваща всички** линии и възли, които са част от европейските транспортни коридори, посочени в член 7 и приложение III към [новия регламент за TEN-T].

*Изменение*

Координирането **ще бъде засилено по-специално за онези** линии и възли **на TEN-T**, които са част от европейските транспортни коридори, посочени в член 7 и приложение III към [новия регламент за TEN-T].

## Изменение 199

### Предложение за регламент Член 53 – параграф 3 – алинея 2а (нова)



Текст, предложен от Комисията

Изменение

**Държавите членки и органите за обществени услуги могат да разширят обхвата, за да включат други линии.**

## Изменение 200

### Предложение за регламент

#### Член 54 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. ENIM изготвя, приема и прилага насоки за осигуряване на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50. **Процесът** се разработва и прилага с подкрепата на координатора на мрежата и с участието на **определените звена** за връзка на управителите на инфраструктура, посочени в член 60.

Изменение

1. **До... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент]** ENIM изготвя, приема и прилага насоки за осигуряване на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни, **включително представители на ERA и на държавите членки, както и представителните органи, посочени в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796**, и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50. **Механизмът** се разработва и прилага с подкрепата на координатора на мрежата и с участието на **звената** за връзка, **определени от управителите на инфраструктура**, посочени в член 60.

## Изменение 201

### Предложение за регламент

#### Член 54 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Когато ENIM приема становище или препоръка, които могат да окажат въздействие върху железопътните предприятия, други заявители, други оперативни заинтересовани страни и заинтересовани страни, той публикува проект за консултация със заинтересованите страни. На заинтересованите страни се предоставя подходящ срок да представят обратна информация по проекта на решение. Органите на държавите членки се включват, когато е необходимо.

*Изменение*

2. Когато ENIM приема становище или препоръка, които могат да окажат въздействие върху железопътните предприятия, други заявители, други оперативни заинтересовани страни и заинтересовани страни, **включително представители на ERA и на държавите членки, както и представителните органи, посочени в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796**, той публикува проект за консултация със заинтересованите страни. На заинтересованите страни се предоставя подходящ срок да представят обратна информация по проекта на решение. Органите на държавите членки се включват, когато е необходимо. **Когато ENIM вземе решение, което вероятно ще окаже въздействие върху ERP, ENIM се консултира със съответните консултативни групи.**

## Изменение 202

### Предложение за регламент Член 54 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. При приемането на окончателното становище или препоръка ENIM взема предвид обратната информация, предоставена от заинтересованите страни в съответствие с параграф 2. Когато ENIM не вземе предвид съществени елементи от предоставената обратна информация, тя посочва **причините** за това.

*Изменение*

3. При приемането на окончателното становище или препоръка ENIM взема предвид обратната информация, предоставена от заинтересованите страни в съответствие с параграф 2. Когато ENIM не вземе предвид съществени елементи от предоставената обратна информация, тя посочва **обосновани причини** за това.

## Изменение 203

**Предложение за регламент  
Член 54 – параграф 3а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3а. В случай на различни мнения между ENIM и консултативните органи, последните информират ENRRB. ENRRB взема предвид тези различни мнения в своя европейски доклад за преглед на ефективността, посочен в член 51.**

**Изменение 204**

**Предложение за регламент  
Член 54 – параграф 3б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3б. До ... [24 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] Комисията приема актове за изпълнение, с които да определя единни условия за осигуряване на подходящи и редовни консултации със заинтересованите страни и за изменение на параграф 1 от настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3. Те се включват в Европейската рамка за управление на капацитета.**

**Изменение 205**

**Предложение за регламент  
Член 55 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2. Членове на ENIM са всички управители на железопътна инфраструктура, които отговарят за**

**2. Членове на ENIM са всички управители на железопътна инфраструктура от единното**

*линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, посочени в [член 6 и приложение I към новия Регламент за TEN-T]. Те назначават свой представител и заместник.*

*европейско железопътно пространство. Те назначават свой представител и заместник.*

## Изменение 206

### Предложение за регламент Член 55 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. Комисията *е член* на ENIM без право на глас. *Тя подпомага* дейността на ENIM и *улеснява* координирането.

*Изменение*

7. Комисията *и ERA са членове* на ENIM без право на глас. *Те подпомагат* дейността на ENIM и *улесняват* координирането.

## Изменение 207

### Предложение за регламент Член 55 – параграф 8

*Текст, предложен от Комисията*

8. ENIM определя своята работна програма. Работната програма обхваща най-малко период от две години. ENIM провежда консултации относно проекта на работната програма със заявителите и други оперативни заинтересовани страни чрез механизма за консултации, посочен в член 54. Освен това тя провежда консултации с Европейската комисия, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, и по целесъобразност с други заинтересовани страни.

*Изменение*

8. ENIM определя своята работна програма. Работната програма обхваща най-малко период от две години. ENIM провежда консултации относно проекта на работната програма *с ERP, консултативните групи съобразно установеното в член 55a*, със заявителите и други оперативни заинтересовани страни чрез механизма за консултации, посочен в член 54. Освен това тя провежда консултации с Европейската комисия, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, и по целесъобразност с други заинтересовани страни.

## Изменение 208

**Предложение за регламент  
Член 55 – параграф 8а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**8а.** *При разработването на европейски рамки за управление на капацитета, управление на трафика и управление на ефективността ENIM се консултира с ERP.*

**Изменение 209**

**Предложение за регламент  
Член 55 – параграф 8б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**8б.** *На управителите на железопътна инфраструктура и разпределящите органи на трети държави, които отговарят за линиите от трансевропейската транспортна мрежа, е разрешено да се присъединят към ENIM като наблюдатели.*

**Изменение 210**

**Предложение за регламент  
Член 55а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Член 55а**

*Европейска железопътна платформа*

**1.** *Създава се Европейска железопътна платформа (ERP) като консултативен орган към ENIM.*

**2.** *ERP се състои от представители на железопътните предприятия, които използват европейската железопътна инфраструктура. ERP може също така да включва като*

*членове всеки заявител, използващ европейската железопътна инфраструктура самостоятелно или чрез сдружения, оператори на обслужващи съоръжения и терминали, заинтересовани страни за мултимодален капацитет, като например морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища и собственици на други свързани с железопътния транспорт обслужващи съоръжения. Всеки член посочва един представител и един заместник. Комисията и ERA се назначават и като наблюдатели в рамките на ERP. Железопътният отрасъл може да бъде поканен да присъства на заседания на консултативни групи и на обсъждания, за да се даде възможност за по-добра информация и подготвеност.*

*3. Комисията подпомага ERP, като определя условията за нейното функциониране, включително условията за допускане до платформата на представителите от категориите по параграф 2.*

*4. След консултация с Комисията и след нейното одобрение ERP приема и публикува своя правилник за дейността. ERP организира дейността си в съответствие с правилника за дейността. В правилника за дейността на ERP се определя, наред с другото, честотата на заседанията и организацията на нейните дейности. ERP може да организира дейностите си в подгрупи, групиращи видове заинтересовани страни и регионални клъстери.*

*5. ENIM се консултира с ERP преди да подготви приемането на европейските рамки за управление на капацитета, управление на трафика и управление на ефективността. ERP може да издава свои собствени*

*становища, които се вземат предвид от ENIM. ERP може да издава и становища по собствена инициатива, адресирани до ERA и/или до Комисията.*

*6. Консултациите съгласно настоящия член не засягат правото на заявителите да обжалват решения на ENIM.*

*7. ERP изпраща на ERA и до Комисията годишен доклад за своите дейности. Този доклад се публикува.*

## Изменение 211

### Предложение за регламент Член 57 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. ENIM кани Комисията, включително европейските координатори, и когато е уместно, представители на държавите членки, на своите заседания с цел обсъждане на въпроси, свързани с развитието на железопътната инфраструктура и осигуряване на сътрудничество с европейските координатори, както е посочено в [новия регламент за TEN-T]. ENIM предоставя информацията, изисквана съгласно [член 53, трета алинея от новия регламент за TEN-T].

*Изменение*

2. ENIM кани Комисията, включително европейските координатори, **ERP** и когато е уместно, представители на **ERA и на** държавите членки, **както и представителните органи, посочени в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796**, на своите заседания с цел обсъждане на въпроси, свързани с развитието на железопътната инфраструктура и осигуряване на сътрудничество с европейските координатори, както е посочено в [новия регламент за TEN-T]. ENIM предоставя информацията, изисквана съгласно [член 53, трета алинея от новия регламент за TEN-T].

## Изменение 212

### Предложение за регламент Член 57а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Член 57а**

**Отговорности на Агенцията за  
железопътен транспорт на  
Европейския съюз (ERA)**

**1. В допълнение към задачите, определени в Регламент (ЕС) 2016/796, ERA отговаря за всички задачи, възложени ѝ чрез разпоредбите в настоящия регламент. По-специално тя:**

**а) предоставя подкрепа, по искане на Комисията, за изготвянето на конкретните актове за изпълнение и делегирани актове, предвидени в настоящия регламент;**

**б) координира, в качеството си на системен орган съгласно член 23 от Регламент (ЕС) 2016/796, задачите, посочени в член 62 от настоящия регламент;**

**в) изпълнява задачите, посочени в член 50 от настоящия регламент;**

**г) при поискване предоставя подкрепа на регулаторните органи по отношение на набиеляването на правила, процедури и инструменти, попадащи в обхвата на настоящия регламент;**

**д) идентифицира пречки за многомерните железопътни услуги.**

**2. В своята работа Агенцията:**

**а) изготвя своите препоръки въз основа на работата на ENIM и координатора на мрежата;**

**б) когато е целесъобразно, взема предвид техническия напредък и признатата научноизследователска работа;**

**в) взема предвид прогнозните разходи и ползи от своите препоръки и изтъква най-добрите решения;**

**г) изпълнява критериите за отвореност, консенсус и прозрачност, съгласно определението в**



*приложение II към Регламент (ЕС)  
№ 1025/2012.*

*3. Сумата за финансовите ресурси, предназначени за изпълнението на задачите на ERA съгласно настоящия регламент, следва да бъде взета от неразпределените маржове в рамките на таваните на МФР или да бъде мобилизирана чрез нетематичните специални инструменти на МФР.*

## Изменение 213

### Предложение за регламент Член 58 – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

Управителите на инфраструктура предоставят на ENIM необходимите ресурси за изпълнение на задачите ѝ. За тази цел **след консултация с държавите членки и с ENIM Комисията назначава** до [шест месеца от влизането в сила на настоящия регламент] безпристрастен и компетентен орган, който да изпълнява функциите, посочени в член 59. Този орган се определя като координатор на мрежата. **ENIM може да реши да промени субекта, назначен за координатор на мрежата, със съгласието на Комисията.**

## Изменение 214

### Предложение за регламент Член 58 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Координаторът на мрежата изпълнява задачите си по безпристрастен и икономически ефективен начин и действа от името на ENIM. За тази цел той представя на

*Изменение*

2. Координаторът на мрежата изпълнява задачите си по безпристрастен и икономически ефективен начин и действа от името на ENIM **и на Комисията**. За тази цел той

ENIM годишната си работна програма по отношение на задачите, определени в настоящия регламент, както и годишен доклад за изпълнението на работната програма.

представя на ENIM **и на Комисията** годишната си работна програма по отношение на задачите, определени в настоящия регламент, както и годишен доклад за изпълнението на работната програма.

## Изменение 215

### Предложение за регламент

#### Член 59 – параграф 1 – буква жа (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**жа) предоставя съществуващи и нови споделени услуги между предприятия (B2B) на управители на инфраструктура и железопътни предприятия с цел подобряване на железопътните услуги и увеличаване на трансевропейския железопътен трафик.**

#### *Обосновка*

*Ако координаторът на мрежата разработи и предостави споделени услуги на европейските управители на инфраструктура (УИ), по-специално на по-малките УИ, той би могъл да избегне изолирани национални решения, да спести разходи и да увеличи мащаба на услугите в цяла Европа.*

## Изменение 216

### Предложение за регламент

#### Член 61 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. ENIM изготвя и приема обща структура на референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, в която се взема предвид информацията, посочена в приложение IV към посочената директива, приложение IV към настоящия регламент, както и общ график за консултации със

1. **До [12 месеца след влизането 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 IV към

заинтересованите страни по проекта на референтния документ за железопътната мрежа. Управителите на инфраструктура вземат предвид в максимална степен тази структура и график при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа.

настоящия регламент, както и общ график за консултации със заинтересованите страни по проекта на референтния документ за железопътната мрежа. Управителите на инфраструктура вземат предвид в максимална степен тази структура и график при изготвянето на референтния документ за железопътната мрежа.

## Изменение 217

### Предложение за регламент Член 62 – параграф 2 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) подобряват прозрачността на управлението на железопътния капацитет и управлението на движението през всички техни етапи;

*Изменение*

б) подобряват прозрачността на управлението на железопътния капацитет и управлението на движението през всички техни етапи, **включително цифрови решения и решения в реално време, които постепенно ще бъдат разработени със съответните заинтересовани страни;**

## Изменение 218

### Предложение за регламент Член 62 – параграф 2 – алинея 1 (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Когато е приложимо, цифровите инструменти и цифровите услуги са в съответствие с TCOC за ТППП/ТПТП и RINF, посочени в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797.**

## Изменение 219

### Предложение за регламент Член 62 – параграф 2а (нов)

**2а.** *Управителят на инфраструктура гарантират, че цифровите инструменти и цифровите услуги изпълняват изискванията на процеса на планиране и разпределяне на капацитета, определен в раздел 3 от настоящия регламент. За да постигнат посочените в параграф 2, буква а) от настоящия член подобрения, управителите на инфраструктура използват и инструмент за цифровизиране на временните ограничения на капацитета и цифрова илюстрация на влаковете, преминаващи по европейската железопътна мрежа.*

## Изменение 220

### Предложение за регламент Член 62 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Когато цифровите инструменти или цифровите услуги, необходими за подпомагане на процесите на управление на капацитета или управление на движението, трябва да бъдат обхванати от технически спецификации за оперативна съвместимост или когато съществуващите спецификации, обхващащи изцяло или частично тези инструменти, както е предвидено в Директива (ЕС) 2016/797 и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, трябва да бъдат изменени, ENIM и управителите на инфраструктура допринасят за разработването и поддържането на такива спецификации в сътрудничество със съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ и

Изменение

3. Когато цифровите инструменти или цифровите услуги, необходими за подпомагане на процесите на управление на капацитета или управление на движението, трябва да бъдат обхванати от технически спецификации за оперативна съвместимост или когато съществуващите спецификации, обхващащи изцяло или частично тези инструменти, както е предвидено в Директива (ЕС) 2016/797 и актовете за изпълнение, приети съгласно посочената директива, трябва да бъдат изменени, ENIM и управителите на инфраструктура допринасят за разработването и поддържането на такива спецификации в сътрудничество **с ERA** и със съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“ и

чрез процеса, посочен в член 5 от Директива (ЕС) 2016/797.

чрез процеса, посочен в член 5 от Директива (ЕС) 2016/797.

## Изменение 221

### Предложение за регламент Член 62 – параграф 5а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а.** *Управителите на инфраструктура гарантират, че цифровите инструменти и цифровите услуги, посочени в параграф 1, започват да функционират пълноценно в съответствие с определените в настоящия регламент срокове. Въвеждат се следните цифрови европейски системи за управление на железопътния капацитет и на движението:*

*а) европейска цифрова система за процесите на управление на капацитета, определени в глава II от настоящия регламент, която включва:*

*i) цифрово изображение на моделите на капацитета, посочени в член 17, до 1 юли 2025 г. („Европейски инструмент за управление на капацитета“), което ще се използва от периода на разписанието за 2027 г.;*

*ii) инструмент за подаване на заявки за годишен многомрежов капацитет и получаване на отговори на едно място и въвеждането му в експлоатация до 1 януари 2026 г. (= „система за координиране на маршрути“), който ще се използва от периода на разписанието за 2027 г.;*

*iii) цифрово изображение на плана за предоставяне на капацитет в реално време, посочен в членове 9 и 18, до 1 декември 2028 г. („Европейски*

*инструмент за управление на капацитета“), което ще се използва от периода на разписанието за 2030 г.;*

*iv) цифрово изображение и инструмент за координиране на временните ограничения на капацитета, посочени в член 10, до 1 декември 2027 г. („Европейски инструмент за временните ограничения на капацитета“), които ще се използват от периода на разписанието за 2029 г.;*

*v) посредник за капацитет за подаване на заявки за права на многомрежов капацитет съгласно процесите, описани в членове 32 – 34, до 1 януари 2029 г. („посредник за капацитет“), който ще се използва от периода на разписанието за 2030 г.;*

*б) европейска цифрова система в подкрепа на концепцията за Европейска мрежа за управление на движението, за процесите на управление на движението, определени в глава III от настоящия регламент („система за влакова информация“), с която се предвижда:*

*i) общоевропейски преглед на многомрежовите движения на влаковете от точката на тръгване до точката на местоназначение, считано от датата на прилагане на регламента;*

*ii) редовен обмен на информация за очаквания час на пристигане до декември 2027 г.;*

*iii) докладване на произшествия на или чрез тази обща система до декември 2030 г.;*

*iv) обща платформа за комуникация и сътрудничество на националните центрове за контрол на движението до декември 2030 г.*

*В сътрудничество с ENIM и с координатора на мрежата в съответствие с член 19 от Регламент (ЕС) 2016/796 до ... [12 месеца от влизането в сила на настоящия регламент] ERA представя препоръка на Комисията, в която се определят инструментите за внедряване и управление на цифровата европейска система за управление на железопътния капацитет и на движението. В препоръката се вземат предвид вече функциониращите инструменти или тези в процес на разработване, както и извършените инвестиции и инструментите и сроковете, предвидени в настоящия параграф. Въз основа на тази препоръка на Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 71, в който да бъдат определени тези инструменти за внедряване и управление на цифровата европейска система за управление на железопътния капацитет и на движението и да бъдат набелязани задачите в този процес на съвместното предприятие „Европейски железопътен транспорт“, ERA, управителите на инфраструктура, ENIM, ENRRB и координатора на мрежата.*

## **Изменение 222**

### **Предложение за регламент Член 62 – параграф 5б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5б. ERA координира тези задачи.**

**Основните инструменти на европейските цифрови системи за управление на железопътния капацитет и на движението се**

*управляват от координатора на мрежата.*

*ERA гарантира съответствието на разработените от сектора цифрови системи с техническите стандарти за оперативна съвместимост.*

## Изменение 223

### Предложение за регламент Член 62 – параграф 5в (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5в.** *Комисията и държавите членки подкрепят финансирането на дейностите, определени в настоящия член, включително от МСЕ, за да се гарантира своевременно, трансгранично, хармонизирано и оперативно съвместимо прилагане на цифрови инструменти и услуги.*

## Изменение 224

### Предложение за регламент Член 63 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Функциите и правомощията, определени в член 56 от Директива 2012/34/ЕС, се упражняват и по отношение на въпросите, обхванати от настоящия регламент. По-специално регулаторният орган наблюдава дейностите на управителите на инфраструктура, както е посочено в глави II—V, и проверява спазването на настоящия регламент по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация спрямо заявителите.

1. Функциите и правомощията, определени в член 56 от Директива 2012/34/ЕС, се упражняват и по отношение на въпросите, обхванати от настоящия регламент. По-специално регулаторният орган наблюдава дейностите на управителите на инфраструктура и координатора на европейската мрежа, както е посочено в глави II—V **от настоящия регламент**, и проверява спазването на настоящия регламент по своя собствена инициатива и с оглед предотвратяване на дискриминация спрямо заявителите.



## Изменение 225

### Предложение за регламент Член 63 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1а. Регулаторният орган участва в и осъществява надзор върху стратегическото планиране на капацитета, предвидено в раздел II от настоящия регламент. Регулаторният орган също така оценява пропорционалността, недискриминацията и прозрачността. Той може да издава и споделя становища с управителите на инфраструктура, ENIM и ERP. Управителите на инфраструктура вземат предвид предложенията на регулаторните органи при изготвянето на стратегическото планиране на капацитета.**

## Изменение 226

### Предложение за регламент Член 63 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

2. Железопътно предприятие, заявител, потенциален заявител, национален, регионален или местен орган, отговарящ за транспорта, имат право да обжалват пред регулаторния орган в съответствие с член 56 от Директива 2012/34/ЕС, ако смятат, че са били несправедливо третираны, дискриминирани или по някакъв друг начин ощетени от управителя на инфраструктура, когато последният е извършвал дейностите, посочени в глави II, III, IV и V от настоящия регламент **(Управление на инфраструктурата; Управление на движението и управление на кризи; Преглед и управление на**

2. Железопътно предприятие, **друг** заявител, потенциален заявител, национален, регионален или местен орган, отговарящ за транспорта, имат право да обжалват пред регулаторния орган в съответствие с член 56 от Директива 2012/34/ЕС, ако смятат, че са били несправедливо третираны, дискриминирани или по някакъв друг начин ощетени от управителя на инфраструктура, когато последният е извършвал дейностите, посочени в глави II, III, IV и V от настоящия регламент.

*ефективността; Европейска мрежа за координиране).*

## Изменение 227

### Предложение за регламент Член 64 – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 228

### Предложение за регламент Член 64 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

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.

*Изменение*

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.**

## Изменение 229

**Предложение за регламент**  
**Член 64 – параграф 8а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**8а. ENRRB гарантира, че структурата, методите на работа и цялата съответна информация за работата ѝ, включително становищата и препоръките, са публично достъпни на нейния уебсайт. Това включва данни за контакт на работните групи.**

**Изменение 230**

**Предложение за регламент**  
**Член 65 – параграф 2а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2а. ENRRB оценява, преди да бъдат приети, европейските рамки за управление на капацитета, управление на движението и преглед на ефективността, както и общата структура на референтния документ за мрежата и издава и споделя становище с националните регулаторни органи, които биха могли да предприемат действия в съответствие с член 56 от Директива 2012/34/ЕС. ENRRB може да оценява всички решения на ENIM и да издава и споделя становища с ENIM, регулаторните органи, ERP и управителите на инфраструктура.**

**Изменение 231**

**Предложение за регламент**  
**Член 65 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3. Въз основа на искания от заявители, управители на инфраструктура и други заинтересовани страни ENRRB предоставя становища или препоръки относно висящи или приети решения по жалби, подадени до регулаторните органи за железопътния транспорт.**

**3. заличава се**

### **Изменение 232**

**Предложение за регламент  
Член 65 – параграф 5а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а. ENRRB предоставя препоръки на ENIM по отношение на създаването и прегледа на Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50, включително относно областите на ефективност, свързаните с ефективността въпроси, които трябва да бъдат разгледани в рамките на всяка от областите на ефективността, хармонизирането на методиките, процесите, критериите и определенията за събиране и анализ на данни, свързани с ефективността и показателите за ефективност.**

### **Изменение 233**

**Предложение за регламент  
Член 65 – параграф 6а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**6а. ENRRB оценява европейските рамки за управление на капацитета, управление на движението и преглед на ефективността, както и общата**

*структура на референтния документ за железопътната мрежа, и издава становище. Регулаторните органи се съобразяват в най-голяма степен със становището на ENRRB при проверката на референтните документи за железопътната мрежа.*

#### **Изменение 234**

##### **Предложение за регламент Член 66 – параграф 2а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ENRRB гарантира, че методите на работа и цялата съответна информация за работата ѝ са публично достъпни на общ уебсайт. Тя включва координати за връзка за жалби, информация за контакт със специалните работни групи и информация относно процедурите.*

#### **Изменение 235**

##### **Предложение за регламент Член 66 – параграф 2б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ENRRB публикува своите становища и препоръки на специален уебсайт.*

#### **Изменение 236**

##### **Предложение за регламент Член 67 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. В състава на Съвета на регулаторните органи влизат по един член с право на глас от всяка държава членка, която има железопътна мрежа в

1. В състава на Съвета на регулаторните органи влизат по един член с право на глас от всяка държава членка, която има железопътна мрежа в

експлоатация, и един член, назначен от Комисията.

експлоатация, и един член, назначен от Комисията. ***ERA е наблюдател без право на глас.***

### **Изменение 237**

#### **Предложение за регламент Член 68 – параграф 2 – буква аа (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***аа) приема становища и препоръки относно решения, взети от ENIM, работеща в сътрудничество с координатора на мрежата в обхвата на настоящия регламент;***

### **Изменение 238**

#### **Предложение за регламент Член 68 – параграф 2 – буква аб (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***аб) след жалби от железопътни предприятия, оператори на обслужващи съоръжения и други заинтересовани страни приема препоръки и становища на ENRRB във връзка с консултациите, посочени в член 55а, както и с решенията, взети от ENIM, работеща в сътрудничество с координатора на мрежата;***

### **Изменение 239**

#### **Предложение за регламент Член 68 – параграф 2 – буква ва (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***ва) изготвя и приема препоръка до ENIM по отношение на създаването и прегледа на европейската рамка за***

*преглед на ефективността.*

## Изменение 240

### Предложение за регламент Член 69 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1а.** Съветът заседава на редовни интервали. Той избира председател измежду своите членове с мнозинство от две трети от членовете си за мандат от една година.

## Изменение 241

### Предложение за регламент Член 69 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

2. Комисията **председателства** заседанията на комитета. Тя няма право на глас.

2. Комисията **присъства на, подпомага и улеснява координацията по време на** заседанията на Съвета. Тя няма право на глас.

## Изменение 242

### Предложение за регламент Член 70 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

3. Работните групи са отворени за участие на експерти от регулаторните органи за железопътния транспорт, Комисията, **оперативните заинтересовани страни** и когато е уместно, от други публични или частни органи.

3. Работните групи са отворени, **при покана**, за участие на експерти от регулаторните органи за железопътния транспорт, Комисията, **ERA** и когато е уместно, от **оперативните заинтересовани страни и от** други публични или частни органи.

## Изменение 243

**Предложение за регламент**  
**Член 70 – параграф 5**

*Текст, предложен от Комисията*

5. Съветът или председателите на работните групи могат да канят отделни експерти, признати за компетентни в съответната област, за участие в заседанията на работните групи, ако това е необходимо за всеки отделен случай.

*Изменение*

5. Съветът или председателите на работните групи могат да канят **експерти от регулаторните органи за железопътния транспорт, от Комисията, от ERA, от оперативните заинтересовани страни и, когато е уместно, от други публични или частни органи, както и** отделни експерти, признати за компетентни в съответната област, за участие в заседанията на работните групи, ако това е необходимо за всеки отделен случай.

**Изменение 244**

**Предложение за регламент**  
**Член 71 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, параграф 8, член 11, **параграф 2**, член 21, параграф 9, член 38, параграф 3, член 39, **параграф 9**, член 46, параграф 6, член 48, параграф 3 **и** член 53, параграф 5, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [1 януари 2026 г.]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

*Изменение*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в **член 6, параграф 4а, член 8, параграф 7, член 10, параграф 8, член 11, параграфи 2 и 4а, член 12, параграф 9а, член 18, параграф 10а, член 19, параграф 5, член 20, параграф 4а, член 21, параграф 9, член 38, параграф 3, член 39, параграфи 8а и 9, член 40, параграф 7, член 41, параграф 3, член 44, параграф 3а, член 46, параграф 6, член 48, параграф 3, член 52, параграф 1, член 53, параграф 5 и член 62, параграф 5а**, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [1 януари 2026 г.]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо



за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

## Изменение 245

### Предложение за регламент Член 74 – параграф 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) точки 20, 22, 23, 27 и 28 се заличават;

*Изменение*

в) **в член 3** точки 20, 22, 23, 27 и 28 се заличават;

## Изменение 246

### Предложение за регламент Член 74а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 74а**

#### **Изменения на Регламент (ЕС) 2016/796**

**1. Регламент (ЕС) 2016/796 се изменя, както следва:**

**а) В член 19, параграф 1 се добавя следната буква:**

**м) отправя препоръки към Комисията, при поискване, относно изготвянето и актуализирането на актовете за изпълнение и делегираните актове, предвидени в Регламент на Европейския парламент и на Съвета (ЕС) .../... [Регламент 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].**

## Изменение 247

### Предложение за регламент Член 74б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 74б**

#### **Изменения на Директива (ЕС) 2016/797**

**1. Директива (ЕС) 2016/797 се изменя,  
както следва:**

**а) в приложение II към параграф 2 се  
добавя следната точка:**

**2.9 Използване на капацитета на  
железопътната инфраструктура:  
структурите, органите и  
процедурите, посочени в Регламент  
(ЕС) .../... на Европейския парламент  
и на Съвета [настоящия регламент].**

## Изменение 248

### Предложение за регламент Член 75 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Рамковите споразумения, сключени в съответствие с член 42 от Директива 2012/34/ЕС, продължават да се прилагат до датата на тяхното изтичане.

1. Рамковите споразумения, сключени в съответствие с член 42 от Директива 2012/34/ЕС **преди 1 януари 2026 г.**, продължават да се прилагат до датата на тяхното изтичане.

## Изменение 249

### Предложение за регламент Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) членове 1, 2 и 3, глава II, с изключение на член 9, параграфи 1 и 2 и

а) членове 1, 2 и 3, глава II, с изключение на член 9, параграфи 1 и 2 и

**член 27, параграф 4**, и глава III, с изключение на член 48, **от настоящия регламент** се прилагат само за дейности и задачи, извършвани във връзка с работните разписания, които влизат в сила след **18 декември 2029 г.**;

членове **26, 27, 28, 31, 39 и 50**, и глава III, с изключение на член 48, се прилагат само за дейности и задачи, извършвани във връзка с работните разписания, които влизат в сила след **8 декември 2027 г.**;

## **Изменение 250**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква б**

*Текст, предложен от Комисията*

б) член 9, параграфи 1 и 2 се прилагат от **1 януари 2028 г.**;

*Изменение*

б) член 9, параграфи 1 и 2 се прилагат от **1 януари 2027 г.**;

## **Изменение 251**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква ва (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) член 35 се прилага от 1 декември 2028 г.**;

## **Изменение 252**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква вб (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**вб) член 40 се прилага от 1 декември 2027 г.**;

## **Изменение 253**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква д**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) член 74 се прилага от  
19 декември 2029 г./.

д) член 74 се прилага от 9 декември  
2027 г.

## Изменение 254

### Предложение за регламент Приложение I – точка 1 – таблица

Текст, предложен от Комисията

Документ	Съдържание
Стратегия за капацитета (член 16)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Планирано развитие на физическата инфраструктура, включително ново строителство, модернизация, обновяване и закриване/извеждане от експлоатация</li><li>– Прогнозирано развитие на търсенето на железопътни транспортни услуги</li><li>– Стратегически насоки за използването на капацитета от държавите членки, включително прогноза за развитието на задълженията за предоставяне на обществени услуги</li><li>– Капацитет, разпределен в рамкови споразумения, и капацитет, необходим за предоставяне на транспортни услуги по договори за обществени услуги</li><li>– Инфраструктура, обявена за много натоварена или претоварена</li><li>– Големи ограничения на капацитета, произтичащи от инфраструктурни дейности</li></ul>
Модел на капацитета (член 17)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Цялата информация, включена в стратегията за капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена</li><li>– Обем на разполагаемия капацитет за заявителите, по пазарни сегменти на железопътния транспорт и/или по процес на разпределяне</li><li>– Обем на капацитета, необходим за инфраструктурни работи, според въздействието върху трафика (категории)</li><li>– Географски обхват: най-малко линиите, включени в основната <b>мрежа</b> и разширената основна мрежа на <b>трансевропейската транспортна мрежа</b></li><li>– Географски подробности: разбивка в подходящи</li></ul>

	<p>раздели за планиране, отразяващи характеристиките на инфраструктурата и търсенето</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Времеви обхват: един период от работното разписание</li> <li>– Времеви подробности: най-малко годишен преглед (ограничения на капацитета) и един или повече представителни дни (разполагаем капацитет за заявки)</li> </ul>
План за предоставяне на капацитет (член 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цялата информация, включена в модела на капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена</li> <li>– Предварително планиран капацитет, разполагаем за заявки, определен под формата на обекти за капацитет</li> <li>– Ограничения на капацитета, определени под формата на обекти на капацитета</li> <li>– Алтернативен капацитет, разполагаем по време на ограниченията на капацитета</li> <li>– Алтернативен капацитет, разполагаем в случай на нарушения във функционирането на мрежата</li> </ul>

*Изменение*

<b>Документ</b>	<b>Съдържание</b>
Стратегия за капацитета (член 16)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Планирано развитие на физическата инфраструктура, включително ново строителство, модернизация, обновяване и закриване/извеждане от експлоатация</li> <li>– Прогнозирано развитие на търсенето на железопътни транспортни услуги</li> <li>– Стратегически насоки за използването на капацитета от държавите членки, включително прогноза за развитието на задълженията за предоставяне на обществени услуги</li> <li>– Капацитет, разпределен в рамкови споразумения, и капацитет, необходим за предоставяне на транспортни услуги по договори за обществени услуги</li> <li>– Инфраструктура, обявена за много натоварена или претоварена</li> <li>– Големи ограничения на капацитета, произтичащи от инфраструктурни дейности</li> </ul>
Модел на капацитета (член 17)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цялата информация, включена в стратегията за капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена</li> <li>– Обем на разполагаемия капацитет за заявителите, по пазарни сегменти на железопътния транспорт и/или по</li> </ul>

	<p>процес на разпределяне, <b>включително защитен капацитет за по-късни заявки и капацитет, определен от рамкови споразумения</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Обем на капацитета, необходим за инфраструктурни работи, според въздействието върху трафика (категории)</li> <li>– Географски обхват: най-малко линиите, включени в основната и разширената основна мрежа на TEN-T</li> <li>– Географски подробности: разбивка в подходящи раздели за планиране, отразяващи характеристиките на инфраструктурата и търсенето</li> <li>– Времеви обхват: един период от работното разписание</li> <li>– Времеви подробности: най-малко годишен преглед (ограничения на капацитета) и един или повече представителни дни (разполагам капацитет за заявки)</li> </ul>
План за предоставяне на капацитет (член 18)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цялата информация, включена в модела на капацитета, при необходимост актуализирана и допълнително уточнена</li> <li>– Предварително планиран капацитет, разполагам за заявки, определен под формата на обекти за капацитет</li> <li>– Ограничения на капацитета, определени под формата на обекти на капацитета</li> <li>– Алтернативен капацитет, разполагам по време на ограниченията на капацитета</li> <li>– Алтернативен капацитет, разполагам в случай на нарушения във функционирането на мрежата</li> </ul>

## Изменение 255

### Предложение за регламент

#### Приложение I – точка 2 – подточка 1 – параграф 3 – таблица

*Текст, предложен от Комисията*

Документ	Ключов етап	Краен срок (най-късно)
Стратегия за капацитета (член 16)	<b>Публикуване на първите елементи на стратегията за капацитета</b>	X-60
	Първа консултация със заинтересовани страни	X-58
	Публикуване на проекта на стратегията и втора консултация със заинтересовани	<b>X-38</b>

	страни	
	Публикуване на окончателната стратегия за капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-36
Модел на капацитета (член 17)	Начало на подготовката	X-36
	Консултации със заявители и оперативни заинтересовани страни	X-24
	Публикуване на проект на модела за капацитет	X-21
	Координиране със заявители и оперативни заинтересовани страни	X-19
	Публикуване на окончателния модел на капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-18
План за предоставяне на капацитет (член 18)	Начало на подготовката	X-18
	Консултации със заявители и оперативни заинтересовани страни	X-14
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точка 1 от раздел 3 от настоящото приложение	X-12
	Публикуване на окончателния план за предоставяне на капацитет след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-11
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в раздел 3, точка 5 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
Забележка: (1) „X-m“ означава „m“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4.		

### Изменение

Документ	Ключов етап	Краен срок (най-късно)
Стратегия за капацитета (член 16)	<b>Етап на разработване на стратегията за капацитета</b>	X-60
	Първа консултация със заинтересовани страни	X-58
	Публикуване на проекта на стратегията и втора	<b>X-48</b>

	консултация със заинтересовани страни	
	Публикуване на окончателната стратегия за капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-36
	<b>Публикуване на модела на капацитета</b>	<b>X-18</b>
	<b>Публикуване на окончателния план за предоставяне на капацитет след консултация с УИ и ERP</b>	<b>X-11</b>
Модел на капацитета (член 17)	Начало на подготовката	X-36
	Консултации със заявители и оперативни заинтересовани страни	X-24
	<b>Координация между управителите на инфраструктура и участниците в операциите и оценки на осъществимостта за нуждите от осигурен капацитет, които може да не бъдат напълно взети предвид в проекта на модела на капацитета</b>	<b>X-22</b>
	Публикуване на проект на модела за капацитет <b>и начало на втората консултация със заявители и участници в операциите</b>	X-21
	Координиране със заявители и оперативни заинтересовани страни	X-19
	Публикуване на окончателния модел на капацитета след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-18
План за предоставяне на капацитет (член 18)	Начало на подготовката	X-18
	Консултации със заявители и оперативни заинтересовани страни	X-14
	<b>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</b>	<b>X-14 – X-13</b>
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точка 1 от раздел 3 от настоящото приложение	X-12
	Публикуване на окончателния план за предоставяне на капацитет след окончателното съгласуване между управителите на инфраструктура	X-11
	<b>Актуализация на плана за предоставяне на капацитет за закъснели заявки</b>	<b>X-6,5</b>
	Публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в раздел 3, точка 5 от настоящото	X-4



	приложение	
	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
Забележка: (1) „X-m“ означава „m“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“) в съответствие с раздел 4.		

## Изменение 256

### Предложение за регламент Приложение I – точка 3 – подточка 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. По отношение на временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини като инфраструктурни работи, включително свързаните с тях ограничения на скоростта, натоварване на осите, дължина на влака, тяга или строителен габарит („ограничения на капацитета“), с продължителност повече от 7 последователни дни и при които се отменят повече от 30% от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия на ден, прави се пренасочване или замяна с други видове транспорт, съответните управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета и предварителните резултати от консултациите със заявителите за първи път най-малко 24 месеца и в актуализиран вид, за втори път най-малко 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание. Тези инфраструктурни ограничения се включват в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

*Изменение*

1. По отношение на временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини като инфраструктурни работи, включително свързаните с тях ограничения на скоростта, натоварване на осите, дължина на влака, тяга или строителен габарит („ограничения на капацитета“), с продължителност повече от 7 последователни дни и при които се отменят повече от 30% от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия на ден, прави се пренасочване или замяна с други видове транспорт, съответните управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета, **доколкото са известни**, и предварителните резултати от консултациите със заявителите за първи път най-малко 24 месеца и в актуализиран вид, за втори път най-малко 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание. Тези инфраструктурни ограничения се включват в плана за предоставяне на капацитет, посочен в член 18.

## Обосновка

Тази разпоредба беше прехвърлена от приложение VII към Директива 2012/34, което вече беше много амбициозно. Приложение VII към Директива 2012/34 включва формулировките, доколкото са известни, относно изискването за публикуване на всички ограничения на капацитета. Допълнителното затягане на изискванията, ако не бъде прехвърлена формулировката „доколкото са известни“ в настоящия регламент, не добавя никакви ползи за заявителите, тъй като европейските управители на инфраструктура трябва да могат да изпълнят и без това амбициозните изисквания.

### Изменение 257

#### Предложение за регламент Приложение I – точка 3 – подточка 7

*Текст, предложен от Комисията*

7. Без да се засягат разпоредбите на член 40, управителят на инфраструктура може да реши да не прилага определените в точки 1—5 срокове, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът на ограниченията е извън неговия контрол или **ако прилагането на тези срокове би било икономически неефективно**, ако то нанася ненужни щети спрямо експлоатационния срок или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящото приложение, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.

*Изменение*

7. Без да се засягат разпоредбите на член 40, управителят на инфраструктура може да реши да не прилага определените в точки 1—5 срокове, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът на ограниченията е извън неговия контрол или ако то нанася ненужни щети спрямо експлоатационния срок или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящото приложение, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.

### Изменение 258

#### Предложение за регламент Приложение I – точка 4 – подточка 1 – таблица

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
Основен етап или период от време	Краен срок или продължителност(1)
Период на валидност на работното разписание („период на работното разписание“)	Една 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 инфраструктурни работи	В съответствие с раздели 2 и 3 от настоящото приложение
Краен срок за подаване на заявления за права на капацитет от страна на заявителите	X-8,5
Изготвяне на проект на работно разписание Краен срок за подаване на проектопредложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-6,5
Финализиране на координирането със заявителите	X-6
Краен срок за подаване на окончателно предложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-5,5
Публикуване на окончателното работно 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	Да бъде уточнено в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6
Забележка: (1) „X-m“ означава „m“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“)	
<i>Изменение</i>	
Основен етап или период от време	Краен срок или продължителност(1)
Период на валидност на работното разписание („период на работното разписание“)	Една 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 инфраструктурни работи	В съответствие с раздели 2 и 3 от настоящото приложение
Краен срок за подаване на заявления за права на капацитет от страна на заявителите	X-8,5
Изготвяне на проект на работно разписание Краен срок за подаване на проектопредложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-6,5
Финализиране на координирането със заявителите, <b>като се гарантира, че всички предпоставки са изпълнени преди това 2-седмично финализиране на „фазата на наблюдение“</b>	X-6
Краен срок за подаване на окончателно предложение за капацитет от управителите на инфраструктура до заявителите	X-5,5
Публикуване на окончателното работно 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	Да бъде уточнено в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6
Забележка: (1) „X-m“ означава „m“ месеца преди датата на влизане в сила на работното разписание („X“)	

#### Обосновка

*Съкращаването на консултацията на проектите на предложенията за капацитет от 1 месец на 2 седмици не може да се извърши в рамките на текущото равнище на цифровизация и планиране на ограниченията; понастоящем не е възможно да се обработят наблюденията за 2 седмици. Затова бихме искали да изясним, че трябва да бъдат изпълнени всички предпоставки, преди да съкратим този период.*

#### Изменение 259

**Предложение за регламент**  
**Приложение I – точка 7 – подточка 1 – таблица**

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
Период	Продължителност
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на капацитет по отношение на една мрежа	<b>1 ден</b>
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на многомрежов капацитет	5 дни
<i>Изменение</i>	
Период	Продължителност
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на капацитет по отношение на една мрежа, <b>ако ad hoc заявката е направена след датата на публикуване на окончателното работно разписание</b>	<b>24 часа</b>
Максимален срок, в който управителите на инфраструктура могат да подготвят предложение за права на многомрежов капацитет	5 дни

**Изменение 260**

**Предложение за регламент**  
**Приложение I – точка 8 – подточка 1 – таблица**

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
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	24 часа
Максимален срок, за който управителят на инфраструктура може да предложи алтернативно право на многомрежов капацитет	5 дни

*Изменение*

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, <b>ако се използва в рамките на следващите два работни дни.</b>	24 часа
Максимален срок, за който управителят на инфраструктура може да предложи алтернативно право на мномрежов капацитет <b>със специални параметри (напр. извънредни пратки, пробни пускания)</b>	5 календарни дни

**Изменение 261**

**Предложение за регламент**

**Приложение II – точка 1 – подточка 1 - уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

Използване	Класификация	Използване на капацитет	Представителен период
Нееднороден трафик	Много натоварена	<b>&gt; 65% от теоретичния капацитет</b>	Повече от 4 часа за повече от 200 дни годишно
Нееднороден трафик	Претоварена	<b>&gt; 95% от теоретичния капацитет</b>	Повече от 4 часа за повече от 250 дни годишно
Еднороден трафик	Много натоварена	<b>&gt; 80% от теоретичния капацитет</b>	Повече от 4 часа за повече от 200 дни годишно
Еднороден трафик	Претоварена	<b>&gt; 95% от теоретичния капацитет</b>	Повече от 4 часа за повече от 250 дни годишно

*Изменение*

Използване	Класификация	Използване на капацитет	Представителен период
Нееднороден трафик	Много натоварена	<b>&gt; от теоретичния капацитет [стойността се определя от ENIM]</b>	Повече от 4 часа за повече от 200 дни годишно
Нееднороден трафик	Претоварена	<b>&gt; от теоретичния капацитет [стойността се определя от ENIM]</b>	Повече от 4 часа за повече от 250 дни годишно
Еднороден	Много	<b>&gt; от теоретичния</b>	Повече от 4 часа за повече от

трафик	натоварена	<i>капацитет [стойността се определя от ENIM]</i>	200 дни годишно
Еднороден трафик	Претоварена	<i>&gt; от теоретичния капацитет [стойността се определя от ENIM]</i>	Повече от 4 часа за повече от 250 дни годишно

## Изменение 262

### Предложение за регламент Приложение IV – параграф 1 – точка 2 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

а) процедурите, съгласно които се провеждат консултации със заявителите относно стратегическото планиране на капацитета;

*Изменение*

а) процедурите, съгласно които се провеждат консултации със заявителите **(вж. член 55а (нов) относно EO SP)** относно стратегическото планиране на капацитета;

## Изменение 263

### Предложение за регламент Приложение VII – таблица 1

<i>Текст, предложен от Комисията</i>	
Области на ефективност, подлежащи на преглед на ефективността	Области на ефективност, подлежащи на преглед на ефективността
съгласно член 50	съгласно член 50
Област на ефективност	Съответни въпроси (индикативни)
Инфраструктура и оборудване	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Капацитет и възможности на физическата инфраструктура и нейното оборудване, включително внедряване на стандартите на TEN-T</li> <li>– Намаляване на инфраструктурния капацитет или възможностите на инфраструктурата поради отложено обновяване, поддръжка или ремонт на инфраструктурата</li> </ul>

<p>Инфраструктурен капацитет</p>	<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</li> <li>– Стабилност на предлагането на капацитет, по-специално във връзка с инфраструктурни дейности</li> <li>– Претоварена инфраструктура</li> <li>– Планирано време за престой на влаковете на граничните гари</li> </ul>
<p>Управление на движението</p>	<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>
<p>Управление на нарушения в движението и управление на кризи</p>	<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> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <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 движението и управлението на нарушенията в движението</li> <li>– Пълнота и качество на предоставената информация и данни</li> <li>– Съответствие с европейската архитектура, разработена в СП „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>
<i>Изменение</i>	
Области на ефективност, подлежащи на преглед на ефективността	Области на ефективност, подлежащи на преглед на ефективността
съгласно член 50	съгласно член 50
Област на ефективност	Съответни въпроси (индикативни)
Инфраструктура и оборудване	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Капацитет и възможности на физическата инфраструктура и нейното оборудване, включително внедряване на стандартите на TEN-T</li> <li>– Намаляване на инфраструктурния капацитет или възможностите на инфраструктурата поради отложено обновяване, поддръжка или ремонт на инфраструктурата</li> </ul>

<p>Инфраструктурен капацитет</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Предлагане на капацитет по отношение на количеството и качеството, <b>включително последователност през границите на мрежата</b></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</li> <li>– Стабилност на предлагането на капацитет, по-специално във връзка с инфраструктурни дейности</li> <li>– Претоварена инфраструктура</li> <li>– Планирано време за престой на влаковете на граничните гари</li> </ul>
<p>Управление на движението</p>	<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>
<p>Управление на нарушения в движението и управление на кризи</p>	<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</li> </ul>

	<p>на железопътни услуги и техните клиенти</p> <ul style="list-style-type: none"> <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 движението и управлението на нарушенията в движението</li> <li>– Пълнота и качество на предоставената информация и данни, <i>както и лесен достъп за оперативните заинтересовани страни</i></li> <li>– Съответствие с европейската архитектура, разработена в СП „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>

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

И в Европейския зелен пакт, и в стратегията за устойчива и интелигентна мобилност беше подчертана неотложната необходимост от декарбонизация на европейския транспортен сектор. Като една от най-ефикасните форми на превоз на пътници и товари железопътният транспорт играе жизненоважна роля в тези усилия. Поради това е съществено важно да се използва съществуващата инфраструктура по най-ефективния начин и да се направи опит да извлекат най-добрите възможни ползи от капацитета в размер до 4 %, както прогнозира Комисията в своята оценка на въздействието. Предложението на Комисията горещо се приветства в това отношение.

Понастоящем проблемите на претоварването на железопътните релси, ниската степен на точност, изпуснатите прекачвания и скоростта са ендемично явление. Предложеното законодателство ще позволи по-оптимално използване на железопътните релси и ще повиши степента на точност и надеждност. Осигуряването на повече гъвкавост за разпределяне на маршрути в последния момент следва да привлече повече товари към железопътния транспорт. В същото време се очаква пътниците да се възползват от надеждното дългосрочно планиране и по-ранните резервации на капацитет, като по този начин използват цялостния капацитет на мрежата по един по-оптимален начин.

Приветства се фактът, че Комисията е избрала за основа на своето предложение собствената инициатива на железопътния сектор – проекта „Промяна на разписанието“ („TTR“), който вече се доказва като много ценен и който се изпълнява от европейски субекти, включително RNE. Положително е също така, че Комисията се опитва да придаде повече гъвкавост на товарните услуги чрез въвеждане на непрекъснато разписание, за което настоящият доклад въвежда определение. Въвеждането на един по-гъвкав подход към разпределянето на капацитет ще позволи повече маршрути ad hoc и ще гарантира, че не се поддържат маршрути, които не се използват. Балансът между пътническите и товарните превози все още остава деликатен баланс в една смесена мрежа, която ще трябва да бъде уредена с настоящия регламент.

Настоящият доклад подкрепя позицията на Комисията с това, че подсилва задължението на управителите на инфраструктура да предлагат алтернативи, когато това е възможно, включително между мрежи, за да бъдат устроени заявителите на капацитет. Подходът на Комисията е подсилен с възможността за циферблатово разписание, което някои държави членки са избрали да въведат чрез засилване на концепцията за предварително разпределени и систематични влакови маршрути. Освен това концепцията за „непреодолима сила“ беше направена по-стриктна, за да се избегне прекомерното ѝ ползване. В текста са посочени ясни правила при какви обстоятелства управителите на инфраструктура могат да отменят капацитет без компенсация.

В доклада е изразено съгласие с Комисията относно включването на социално-икономически и екологични критерии, които да помагат при ситуации на конфликт. Секторът подчертава затруднения, които докладът разрешава, като възлага на Комисията задачата да разработи делегиран акт. Има държави, на първо място Швеция, които вече са въвели такива критерии, така че опит вече е налице. Настоящият доклад разширява прилагането на критериите, които трябва да бъдат прилагани и на етапите на

планиране, за да бъдат включени социално-икономически и екологични опасения в използването на инфраструктурата от самото начало.

В доклада се въвежда и определение на „железопътен инфраструктурен капацитет“ и се изтъква фактът, че капацитетът може да бъде повлиян от още много аспекти, а не само от ефективното разпределение на капацитета. Има множество важни проблеми, върху които както Комисията, така и държавите членки и предприятията от сектора да съсредоточат вниманието си, за да спомогнат за допълнително увеличаване на капацитета. Само регламентът относно железопътния капацитет не е достатъчен за постигането на амбициозните цели на ЕС.

По протежение на целия текст е въведено и потвърдено цялостното европеизиране на системите и процедурите, за да се гарантира включването на мултимодални решения, премаршрутизирането през много държави и улесняването на многомрежови приложения на дълги разстояния. Създаването на европейски орган за разпределяне на международен железопътен капацитет („ERICA“) в член 57а има за цел да бъде засилена тази концепция.

Подчертава се устойчивото и надеждно инфраструктурно финансиране да поддържа, обновяване и ново строителство, както и необходимостта да се определят нужди от увеличаване на капацитета на многомрежово равнище. Устойчивото инфраструктурно финансиране е съществено условие за разпределяне на капацитет. В доклада се настоява, че е необходимо планиране на строителството и поддръжката, както и стабилен ангажимент за финансирането им, като същевременно се осигури информация „отдолу нагоре“, като се отправя искане анализът на капацитета да бъде използван в решенията за това къде да се строи, поддържа или надгражда необходимата инфраструктура.

Освен това позицията на Европейската мрежа на управителите на инфраструктура („ENIM“) е коригирана в доклада, като ENIM се задължава да създаде и да се консултира с Европейската платформа на оперативните заинтересовани страни („EOSP“), включвайки и други заинтересовани страни, които са посочени в новия член 55а. Друг важен аспект е, че в доклада се изразява несъгласие с това, че Комисията възлага на ENIM задачата да създаде свои собствени цели, процеси и надзор. По този начин той прехвърля прегледа на ефикасността от ENIM на ENRRB и също така въвежда консултативни органи към ENIM, които обединяват оперативни заинтересовани страни, други заявители, обслужващи съоръжения, терминали и други заинтересовани страни, които имат взаимна полза от ранното и непрекъснато включване в разработването и разпределянето на капацитет.

Що се отнася до синхронизирането, ние искаме да бъдем по-амбициозни от Комисията. Тъй като секторът вече е започнал да прилага някои от процесите на планиране съгласно проекта TTR, ние считаме, че е осъществимо да се започне прилагането на регламента на малко по-амбициозни етапи. Едно бързо прилагане на регламента ще бъде от съществена важност, за да се гарантира, че можем да извлечем ползите от предложеното законодателство в съответствие с целите, заложили в стратегията за устойчива и интелигентна мобилност.

Накрая, докладът предвижда надлежно вторично законодателство, като гарантира, че са

направени точни препратки към актове за изпълнение и делегирани актове.

Докладчикът благодари на всички, които помогнаха за получаването на информация за настоящия доклад и очаква с нетърпение плодотворните дебати относно продължаването на законодателството.

**ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА СУБЕКТИТЕ ИЛИ ЛИЦАТА,  
ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА**

В съответствие с член 8 от приложение I към Правилника за дейността докладчикът декларира, че в хода на изготвяне на доклада до приемането му в комисия е получена информация от следните образувания или лица:

<b>Субект и/или лице</b>
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Benedikt Weibel, former CEO of SBB, Schweizerische Bundesbahnen and former UIC, International Union of Railways Chairman
Cabinet of Belgian Transport Ministry
CER, Community of European Railways
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
DG Move
EIM, European Rail Infrastructure Managers
ERA, European Railway Agency
ERFA, European Rail Freight Association
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Ministry of Transport and Infrastructure Luxembourg
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, International Union of Wagon Keepers
UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
Ministry of Rural Affairs and Infrastructure, Sweden
Transportstyrelsen, Sweden
Ministry of Infrastructure and Water Management, Netherlands
EESC, European Economic and Social Committee
Eurotran
Allrail
PKP, Polish State Railways
Flix

Горепосоченият списък е изготвен в рамките на изключителната отговорност на докладчика.

## ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

<b>Заглавие</b>	Използване на железопътния инфраструктурен капацитет в единното европейско железопътно пространство, изменение на Директива 2012/34/ЕС и отмяна на Регламент (ЕС) № 913/2010
<b>Позовавания</b>	COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD)
<b>Дата на представяне на ЕП</b>	12.7.2023
<b>Водеща комисия</b> Дата на обявяване в заседание	TRAN 2.10.2023
<b>Докладчици</b> Дата на назначаване	Tilly Metz 20.7.2023
<b>Разглеждане в комисия</b>	29.11.2023
<b>Дата на приемане</b>	4.3.2024
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 30 –: 0 0: 0
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Barbara Thaler, Achille Variati
<b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>	Michael Gahler, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
<b>Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване</b>	Andrus Ansip, Marie Dauchy, Estrella Durá Ferrandis, Linus Glanzelius, Anja Haga, Radan Kanev, Michael Kauch, Miapetra Kumpula-Natri, Stefania Zambelli
<b>Дата на внасяне</b>	5.3.2024



## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

30	+
ECR	Peter Lundgren, Dorien Rookmaker
ID	Marie Dauchy
PPE	Michael Gahler, Jens Gieseke, Anja Haga, Radan Kanev, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Barbara Thaler, Stefania Zambelli
Renew	Andrus Ansip, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Kauch, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Estrella Durá Ferrandis, Linus Glangelius, Miapetra Kumpula-Natri, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Achille Variati
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

0	-

0	0

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“