



2023/0271(COD)

17.11.2023

*****I**

ПРОЕКТ НА 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: 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.....	104
ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА СУБЕКТИТЕ ИЛИ ЛИЦАТА, ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА	107

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 – С9-0304/2023 – 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 100, параграф 2 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (С9-0304/2023),
 - 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.¹,
 - като взе предвид становището на Комитета на регионите от [...] ²,
 - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (А9-0000/2023),
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.

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

² [ОВ С 0, 0.0.0000 г., 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 мобилност¹⁵ 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.

¹⁵ 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 мобилност¹⁵ 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.

¹⁵ 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.

Or. en

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2a) Целите на ЕС за декарбонизация и преминаване към железопътен транспорт няма да може да бъдат постигнати единствено с настоящия регламент относно железопътния капацитет. 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 транспорта, така и на влаковете, като например групирането на влакови маршрути, хармонизирането на скоростта, интегрираното редовно разписание, експедитивното прекачване на пътници, използването на по-дълги влакове, използването на реципрочни търговски условия за съобразено с капацитета поведение (както на управителите на инфраструктурата, така и на заявителите), разгръщането на хармонизирана Европейска система за управление на железопътното движение („ERTMS“) в цяла Европа, както и автоматизирана експлоатация на влаковете (АЕВ).

Or. en

Обосновка

Очаква се, че ако настоящото предложение бъде изпълнено изцяло, това ще увеличи капацитета на европейската железопътна мрежа с максимум 4 %. За да се постигнат целите на политиката на ЕС за увеличаване на железопътните товарни превози с 50 % през 2030 г. и за удвояването им до 2050 г. и за да се постигнат необходимите цели в областта на климата, с които се е ангажирал ЕС, държавите членки и Комисията ще трябва да изпълнят още много елементи, които могат да спомогнат за увеличаване на капацитета както на железопътната инфраструктура, така и на железопътния транспорт.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 2 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2б) Преодоляването на мултимодалния конкурентен аспект между различните видове транспорт е важно, за да се улесни преминаването и за да се постигнат целите, заложиени в стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. За да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция между видовете транспорт, трябва да бъдат изравнени рамковите условия. Това ще стимулира хората и предприятията да избират варианти на транспорт в съответствие с визията на Съюза за устойчив 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 приложат описаните по-горе мерки за увеличаване на капацитета.

Or. en

Обосновка

За да се постигнат целите на политиката на ЕС за увеличаване на железопътните товарни превози с 50 % през 2030 г. и за удвояването им до 2050 г. и за да се постигнат необходимите цели в областта на климата, с които се е ангажирал ЕС, трябва да бъдат приложени мерки, които надхвърлят капацитета на железопътната инфраструктура и железопътния транспорт. Трябва да бъдат преодолените мултимодалните конкурентни аспекти между видовете транспорт, за да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция между различните видове. Поради нарасналото търсене на железопътен капацитет ще бъдат необходими инвестиции, за да се увеличи капацитетът.

Изменение 4

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 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, **включително нощните влакове.**

Or. en

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 8

(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.

(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. **Необходимо е тези социално-икономически и екологични критерии да бъдат проучени по-подробно. За тази цел на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с определянето на критерии и стандартизирани методики.**

Изменение 6**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 някои заявки за капацитет могат да бъдат **обслужвани с алтернативен капацитет или – като крайна мярка** – отхвърляни, а планът за предоставяне на капацитет трябва да се обновява редовно, за да отразява действителното търсене.

Or. en

Обосновка

Управителите на инфраструктура следва да гарантират максимални усилия за осигуряване на алтернативен капацитет извън плана на капацитета. Това дава възможност за гъвкавост и за разработване на маршрути, които отразяват потребностите на крайните ползватели.

Изменение 7**Предложение за регламент
Съображение 12***Текст, предложен от Комисията*

(12) Различните пазарни сегменти на железопътния транспорт имат различна способност за предвиждане на нуждите си от железопътен инфраструктурен

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 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. 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. ***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.***

Or. en

Изменение 8

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

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.

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 заявителите и с други оперативни заинтересовани страни.

Or. en

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 19

Текст, предложен от Комисията

(19) Непрекъснатото наблюдение на качеството на железопътната инфраструктура и транспортните услуги

Изменение

(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.

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, *които задълбочено познават железопътния сектор*, 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.

Or. en

Обосновка

Чрез включването на задълбочено познаване на железопътния сектор в органа за преглед на ефективността може да се гарантира надлежното участие както на управители на инфраструктура, така и на железопътни предприятия. Експертите трябва да бъдат независими и безпристрастни.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) С цел осигуряване на ефективна рамка на ЕС за координиране на управителите на железопътна инфраструктура, Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, създадена с Директива 2012/34/ЕС, следва да започне да функционира по-активно. Тя следва да включва механизми за вземане на решения, които да дават възможност на управителите на железопътна инфраструктура в ЕС да координират ефективно стратегическото планиране на железопътния инфраструктурен капацитет.

Изменение

(21) С цел осигуряване на ефективна рамка на ЕС за координиране на управителите на железопътна инфраструктура, Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, създадена с Директива 2012/34/ЕС, следва да започне да функционира по-активно. Тя следва да включва механизми за вземане на решения, които да дават възможност на управителите на железопътна инфраструктура в ЕС да координират ефективно стратегическото планиране на железопътния инфраструктурен капацитет. ***Управителите на инфраструктура и Комисията следва да предприемат необходимите подготвителни действия, за да гарантират, че Европейската мрежа на управителите на инфраструктура разполагат с добри условия за своите координационни задачи чрез влизането в сила на настоящия регламент.***

Or. en

Изменение 11

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

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 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.

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. ***Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт следва да проверява съвместимостта на европейските рамки, предложени от Европейската мрежа на управителите на инфраструктура, с регулаторните цели, определени с настоящия регламент. Регулаторният надзор следва да бъде замислен по такъв начин, че националните решения да не могат да подкопават хармонизираните процедури, описани в рамките, освен ако се прилага предвидено в настоящия регламент освобождаване.***

Or. en

Обосновка

За да се гарантира, че са в съответствие с целите съгласно настоящия регламент, следва да бъдат проверени за съвместимост европейската рамка за управление на капацитета и на движението и прегледът на ефективността.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 27

Текст, предложен от Комисията

(27) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия

Изменение

(27) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия

регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за въвеждане на технически и оперативни изисквания за улесняване на безпроблемното функциониране на единното европейско железопътно пространство по отношение на единни критерии за изискванията, които управителите на инфраструктура поставят по отношение на заявителите; общи процедури, критерии и методики за управление на недостатъчен капацитет, за планиране на действия при извънредни ситуации и за разпределяне на капацитет извън периода, обхванат от работното разписание; общ подход към компенсациите, изплащани за промени в разпределения капацитет; общи критерии и процедури за промяна на графика; определяне на техническите елементи на системата за наблюдение на ефективността на железопътните и свързаните с тях услуги, включително методики и изисквания за данни, както и техния преглед. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹.

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

регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за въвеждане на технически и оперативни изисквания за улесняване на безпроблемното функциониране на единното европейско железопътно пространство по отношение на единни критерии за изискванията, които управителите на инфраструктура поставят по отношение на заявителите; общи процедури, критерии и методики за управление на недостатъчен капацитет, за планиране на действия при извънредни ситуации и за разпределяне на капацитет извън периода, обхванат от работното разписание; общ подход към компенсациите, изплащани за промени в разпределения капацитет, **включително спецификации на капацитета**, общи критерии и процедури за промяна на графика; определяне на техническите елементи на системата за наблюдение на ефективността на железопътните и свързаните с тях услуги, включително методики и изисквания за данни, както и техния преглед. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹.

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

Or. en

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 29

Текст, предложен от Комисията

(29) В последващата оценка на Регламент (ЕС) № 913/2010²⁰ 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.

²⁰ SWD(2021) 134 final от 2 юни 2021 г.

Изменение

(29) В последващата оценка на Регламент (ЕС) № 913/2010²⁰ 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, ***а Регламентът относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа²¹ следва да бъде съответно изменен.***

²⁰ SWD(2021) 134 final от 2 юни 2021 г.

²¹ Регламент (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 31

Текст, предложен от Комисията

(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.

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. ***За държавите членки, които са в състояние да докажат, че са извършили всички необходими действия преди датата на приемането на регламента, би могло да се обмисли по-ранна дата на прилагане.***

Изменение 15

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 Директива 2012/34/ЕС;

Изменение

а) осигуряват възможно най-ефективно използване на разполагаемия инфраструктурен капацитет, както се изисква в член 26 от Директива 2012/34/ЕС;

Or. en

Обосновка

Целта на това ефективно използване на наличната инфраструктура да стане по-оптимално е да се увеличи дялът на железопътния транспорт, както за пътници, така и за товари, в съответствие с целите в областта на климата, с които се ангажирал ЕС.

Изменение 16

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 железопътно движение в повече от една мрежа;

Or. en

Обосновка

Точността е съществено важна, за да се гарантира и увеличи капацитетът на железопътната инфраструктура. Неочакваните обстоятелства, като например аварии на инфраструктурата или технически проблеми с влаковете, създават пречки пред добре функциониращата система на железопътния трафик. През 2022 г. само в Германия е имало 230 такива смущения дневно. Важно е управителите на инфраструктура да се стремят да преодолеят затрудненията и оперативните пречки.

Изменение 17

Предложение за регламент Член 3 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. По отношение на управлението на капацитета и дългосрочното планиране на основната поддръжка, обновяването и модернизацията на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура провежда консултации със заявителите, както са определени в член 3, точка 19 от Директива 2012/34/ЕС, в съответствие с настоящия регламент и във възможно най-голяма степен взема предвид изразените опасения.

Изменение

3. По отношение на управлението на капацитета и дългосрочното планиране на основната поддръжка, обновяването и модернизацията на железопътната инфраструктура, управителят на инфраструктура провежда консултации със заявителите, както са определени в член 3, точка 19 от Директива 2012/34/ЕС, в съответствие с настоящия регламент и във възможно най-голяма степен взема предвид изразените опасения.

Or. en

Обосновка

Консултациите следва да включват логика на диалога, така че консултирането със заявителите да не се случва еднократно. Това ще позволи участието на заявители в продължение на целия процес.

Изменение 18

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

Изменение

заличава се

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;

Or. en

Обосновка

В текста са посочени ясни правила при какви обстоятелства управителите на инфраструктура могат да отменят капацитет без компенсация.

Изменение 19

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 2 – точка 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а) „железопътен инфраструктурен капацитет“ означава максималния брой влакове, които могат да се движат през определен период от време по определена от географска гледна точка част от железопътната мрежа и свързаните инфраструктурни характеристики съобразно изискването или желаното ниво на обслужване, както и други елементи, които ще окажат въздействие капацитета, като например дължина на влака, композиране на трафика и скорост;

Or. en

Обосновка

Необходимо е ясно определение за централния термин на този законодателен акт.

Изменение 20

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 2 – точка 3

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

(3) „оперативна заинтересована страна“ означава заявител **съобразно определението в член 2, точка 19 от Директива 2012/34/ЕС**, железопътно предприятие, управител на инфраструктура, оператор на железопътно обслужващо съоръжение, доставчик на свързани с железопътния транспорт услуги и всяка друга структура, пряко участваща в извършването на железопътна транспортна услуга;

Or. en

Изменение 21

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 2 – точка 10

Текст, предложен от Комисията

(10) „многомрежова железопътна услуга“ означава услуга за железопътен превоз на товари или пътници, вътрешна или международна, която се извършва по две или повече мрежи, управлявани от различни управители на инфраструктура. Влаковият състав може да бъде съединяван и/или разделян и отделните секции могат да имат различни точки на тръгване и точки на местоназначение, при условие че всички вагони или пътнически вагони пресичат поне една мрежа, управлявана от

Изменение

(10) „многомрежова железопътна услуга“ означава услуга за железопътен превоз на товари или пътници, вътрешна или международна, която се извършва по две или повече мрежи, управлявани от различни управители на инфраструктура. Влаковият състав може да бъде съединяван и/или разделян и отделните секции могат да имат различни точки на тръгване и точки на местоназначение, при условие че **заявеният капацитет** пресича поне една мрежа, управлявана от различен

различен управител на инфраструктура;

управител на инфраструктура;

Or. en

Обосновка

Според текста на Комисията в обхвата вече няма да се включва товарен влак, който преминава през три държави и събира отделни вагони за вътрешна експлоатация (единствено за кратки участъци). Тази промяна гарантира, че в обхвата ще бъде включена всяка заявка за маршрут, в която се посочва, че даден влак пресича някоя граница на мрежата.

Изменение 22

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 2 – точка 12

Текст, предложен от Комисията

(12) „разделяне на инфраструктурния капацитет“ означава разпределяне на дялове от общия разполагаем капацитет на даден елемент на инфраструктурата за различни видове услуги на железопътния транспорт и за ограниченията на капацитета, произтичащи от работа по инфраструктурата.

Изменение

(12) „разделяне на инфраструктурния капацитет“ означава разпределяне на дялове от общия разполагаем капацитет на даден елемент на инфраструктурата за различни видове услуги на железопътния транспорт и за ограниченията на капацитета, произтичащи от работа по инфраструктурата **или за процесите на разпределяне съобразно определението в приложение I.**

Or. en

Обосновка

За да съответства на описанието на модела на капацитета в приложение I, определението на „разделяне на инфраструктурния капацитет“ следва да включва и процесите на разпределяне.

Изменение 23

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 2 – точка 13 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13a) „непрекъснато планиране“ означава заявка за маршрут, която обслужва многогодишно търсене, независимо от всякаква промяна на разписанието, и която обслужва и заявката за потребности от капацитет, които не са известни или които не са стабилни, в момента, в който бъдат достигнати крайните срокове за заявките за годишно разписание, и която позволява на заявителите да заявяват капацитет за срока на договора;

Or. en

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 2 – точка 17 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

17a) „компенсация“ означава такса за стимулиране, която следва да бъде заплатена в случай на изменение и/или отмяна на разпределен влаков маршрут, която се ограничава до размера, определен от отговорната страна и публикуван в референтния документ за железопътната мрежа на съответния управител на инфраструктура.

Or. en

Обосновка

Ако не бъде определен, терминът „компенсация“ би могъл да породи очаквания за компенсации, които надхвърлят възнамеряваното с настоящия регламент.

Изменение 25

Предложение за регламент Член 2 – параграф 2 – точка 17 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

17б) „систематични влакови маршрути“ означава влакови маршрути, изградени от управителя на инфраструктура въз основа на оперативен опит, търсене, пазарни прогнози и политически цели, които са разпределени на пазарни сегменти, които настъпват на почасови интервали в една и съща минута и които са формирани, за да се оптимизира допълнително оползотворяването на инфраструктурата и за да се оптимизират връзките за прехвърляне между услугите за пътници във възлови гари.

Or. en

Обосновка

Необходимо е определение, за да могат управителите на инфраструктура законосъобразно да използват концепцията за планиране на капацитета в допълнение към модела на Комисията на ЕС. В сравнение с модела на Комисията систематичните влакови маршрути са по-подробни и намаляват усилията за планиране в случай на временни ограничения на капацитета. Те засилват устойчивостта и повишават прозрачността.

Изменение 26

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

1. Управителите на инфраструктура следват общи принципи и процедури за управление на железопътния инфраструктурен капацитет. За тази цел Европейската мрежа на управителите на

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].

инфраструктура (ENIM) разработва, **консултира се преди приемането с Европейската платформа на оперативните заинтересовани страни („EOSP“)** и приема „Европейска рамка за управление на капацитета“ в съответствие с разпоредбите на глава II до [12 месеца *след* влизането в сила на настоящия регламент]. **ENIM публикува принципите и процедурите, на които се подчинява това консултиране.**

Or. en

Обосновка

Консултирането с оперативните заинтересовани страни е жизненоважно, за да се гарантира разработването на инфраструктурния капацитет в съответствие с нуждите на пазара. По тази причина оперативните заинтересовани страни следва да участват в консултативна роля и съобразно логиката на диалога в продължение на целия процес. Консултирането следва да се прилага за железопътни дружества (железопътни предприятия), но всички субекти, участващи в експлоатацията на дадена железопътна услуга, ще бъдат включени в обхвата на оперативните заинтересовани страни и може да допринесат с полезна информация, свързана с пазара.

Изменение 27

Предложение за регламент Член 6 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

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,

Изменение

4. Управителите на инфраструктура отчитат 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

установени в Европейската рамка за управление на капацитета.

управление на капацитета. **Отклонения се разрешават единствено в изключителни случаи, при които има достатъчна обосновка и при условие че е налице одобрение от страна на Европейската мрежа от регулаторни органи за железопътния транспорт.**

Or. en

Изменение 28

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. Комисията приема **делегирани** актове **в съответствие с член 71**, в които подробно се определят критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2.

Or. en

Обосновка

Актовете за изпълнение не могат да бъдат надлежно рамкирани.

Изменение 29

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,

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

свързани изключително с необходимостта от спазване на стратегическите насоки относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет.

необходимостта от спазване на стратегическите насоки относно използването на железопътния инфраструктурен капацитет.

Or. en

Обосновка

Управителите на инфраструктура не следва да понесат финансови загуби поради стратегически насоки от страна на държавите членки.

Изменение 30

Предложение за регламент Член 8 – параграф 3 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За тази цел управителите на инфраструктура правят разграничение между:

*а) несъвместимости за един и същ предварително планиран капацитет;
и*

б) несъвместимости между две заявки, които не са в съответствие със стратегическото планиране на капацитета.

Or. en

Изменение 31

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

зависимост от наличието на данни:

които вече са осигурили основа за стратегическото планиране на капацитета в член 11 и член 12, в зависимост от наличието на данни, които трябва да бъдат предоставени от заявителите на управителя на инфраструктура:

Or. en

Обосновка

Социално-икономическите и екологичните критерии не следва да се използват единствено за разрешаване на несъвместимости при недостатъчна инфраструктура – би било идеално да бъдат въведени тези от тях, които вече са в стратегическото планиране на капацитета.

Изменение 32

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;

Or. en

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 8 – параграф 2 – алинея 2 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

да) ефекти от преминаването към железопътен транспорт, както и обратно преминаване към по-неекологосъобразни видове транспорт.

Изменение 34**Предложение за регламент****Член 8 – параграф 4 – алинея 2 а (нова)***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 71, в който се излагат критериите и стандартизираните методики за изчисляването и прилагането на социално-икономическите и екологическите критерии и се определят източниците на стандартизирани и представителни данни. Комисията включва в работата си европейския орган за разпределяне на международен железопътен капацитет („ERICA“).

Or. en

Обосновка

Ще бъде важно да се гарантират стандартизирана методика и критерии в съюза, по-специално за да се осигури възможност за трансгранични решения. Следователно Комисията следва да изложи това в делегиран акт. Това не подкопава възможността държавите членки да адаптират на местно равнище тежестта на критериите, ако това се налага от местните обстоятелства по политически или икономически причини. Следва обаче да бъде изяснено как следва да функционира определянето на приоритети в трансграничен план, когато държавите членки имат различни насоки и определят различни приоритети.

Изменение 35**Предложение за регламент****Член 8 – параграф 5 – уводна част***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

5. ENIM изготвя и приема процедурите, посочени в параграф 4, и ги включва в рамката на ЕС за

5. След консултиране с Европейската платформа на оперативните заинтересовани

управление на капацитета, посочена в член 6. Процедурите включват следните етапи:

страни („EOSP“) 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:

Or. en

Изменение 36

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, **който се прилага 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**;

Or. en

Изменение 37

Предложение за регламент Член 8 – параграф 5 – буква а а (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 38

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 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

6. **След консултиране с Европейската платформа на оперативните заинтересовани страни („EOSP“)** ENIM разработва методиките, посочени в параграф 5, буква б). Параметрите на тези методики дават възможност да се вземат предвид местните или националните обстоятелства въз основа на приети подходи и експериментални доказателства. ENIM включва тези методики в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

Or. en

Изменение 39

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, Комисията приема **делегирани** актове **в съответствие с член 71**, с които да определи конкретните процедури, критерии и методики, които да се прилагат за управлението на недостатъчния капацитет. **Комисията включва в работата си ERICA.**

Обосновка

Актовете за изпълнение не могат да бъдат надлежно рамкирани. ERICA съобразно посоченото в член 57, буква а) (нова)

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 9 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

Управителите на инфраструктура предоставят на заинтересованите страни, по-специално на заявителите, потенциалните 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.**

Or. en

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 10 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Без да се засягат членове 7, 7в и 7д от Директива 2012/34/ЕС, управителите на инфраструктура планират работата по инфраструктурата

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.

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 период от поне 5 години чрез многогодишно 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, следва да бъде известен предварително и да бъде надеждно разпределен.**

Or. en

Обосновка

Непредсказуемостта на финансирането, което се отнася до момента на предоставяне и размера му, води до затруднения при планиране на строителните работи и работите по поддръжката. На свой ред това често пъти води до неадекватно планирани, зле координирани и недостатъчно добре съобщени временни ограничения на капацитета (ВОК). Съществено важно е управителите на инфраструктура да получават обезпечено многогодишно финансиране и парични потоци за експлоатация, поддръжка и надграждане на инфраструктурата за период от поне 5 години. Прозрачността е важна за управителите на инфраструктура, за да знаят със сигурност с колко пари разполагат за строителни обекти.

Изменение 42

Предложение за регламент

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Многогодишното финансиране, предоставено от държавите членки на управителя на инфраструктура, спомага за целта за установяване на този баланс. Заявителите своевременно предоставят на управителя на инфраструктура информацията, която се изисква, за да може управителят на инфраструктура да спазва настоящата разпоредба.

Or. en

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 10 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Управителите на инфраструктура отчитат и смекчават въздействието на инфраструктурните работи върху трансграничния трафик. Управителите на инфраструктура координират в съответствие с член 53 всички инфраструктурни работи по линиите, посочени в член 53, параграф 3, и всички други инфраструктурни работи със **значително** трансгранично въздействие.

Управителите на инфраструктура отчитат и смекчават въздействието на инфраструктурните работи върху трансграничния трафик. Управителите на инфраструктура координират в съответствие с член 53 всички инфраструктурни работи по линиите, посочени в член 53, параграф 3, и всички други инфраструктурни работи с трансгранично въздействие.

Or. en

Изменение 44

Предложение за регламент Член 10 – параграф 5 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

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, **инфраструктурните** и търговските нужди на **различните** заявители.

Or. en

Изменение 45

Предложение за регламент Член 11 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Стратегическото планиране на капацитета включва всички дейности, посочени в членове 12—25.

Изменение

1. Стратегическото планиране на капацитета включва всички дейности, посочени в членове 12—25, **и не пречи на националните или местните пазарни подходи при определяне на разписанието, като например разписания на редовни интервали, доколкото те не противоречат на международни процеси.**

Or. en

Изменение 46

Предложение за регламент Член 11 – параграф 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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 националния език и на английски език.**

Or. en

Изменение 47

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

Or. en

Изменение 48

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 3 – алинея 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) общите цели на националната железопътна политика, които са от значение за стратегическото планиране на капацитета в обхвата на настоящия регламент;

Изменение

а) общите цели на националната железопътна политика, които са от значение за стратегическото планиране на капацитета в обхвата на настоящия регламент, **включително железопътния товарен транспорт**;

Or. en

Изменение 49

Предложение за регламент

Член 11 – параграф 3 – алинея 1 – буква г а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

га) дългосрочни планове за стратегическа инфраструктура и отделните им етапи, включително конкретни концепции за разписание, залежали в основата на инфраструктурните планове, от онези държави членки, в които това е приложимо;

Or. en

Изменение 50

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

Изменение

Държавите членки координират **своевременното предоставяне на насоките и** осигуряват съгласуваност между съответните стратегически

предоставят в съответствие с настоящия параграф, с цел да подкрепят развитието на международните услуги за железопътен превоз на пътници и товари.

насоки, които предоставят в съответствие с настоящия параграф, с цел да подкрепят развитието на 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, произтичащата от тях инфраструктура и времевите етапи.*

Or. en

Изменение 51

Предложение за регламент

Член 12 – параграф 2 – алинея 1 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) услуги за междуградски нощен пътнически превоз на дълги разстояния;

Or. en

Изменение 52

Предложение за регламент

Член 12 – параграф 4 – буква в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) данните, получени от

в) *обяви за нужди от капацитет*

консултацията *с настоящите и потенциалните заявители* в съответствие с член 13;

от страна на оперативните заинтересовани страни и данните, получени от консултацията *с тях* в съответствие с член 13;

Or. en

Изменение 53

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 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. ***Държавите членки и органите за обществени услуги могат да разширят обхвата, като включат други линии, ако сметат, че това е необходимо за стратегическото планиране на капацитета.***

Or. en

Изменение 54

Предложение за регламент Член 12 – параграф 6 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

При стратегическото планиране на капацитета се взимат предвид в максималната възможна степен социално-икономическите и екологичните критерии, посочени в член 8, параграф 4, в зависимост от наличието на данни, които трябва да

бъдат предоставени от заявителите на управителя на инфраструктура.

Or. en

Изменение 55

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 **железопътен транспорт и** инфраструктурен капацитет, **включително нуждите от капацитет, обявени от заявителите за нови или изменени услуги;**

Or. en

Изменение 56

Предложение за регламент Член 13 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Управителите на инфраструктура провеждат консултации с всички оперативни заинтересовани страни, извършващи многомерови 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 многомерови 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.

Or. en

Изменение 57

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. През целия процес на управление на капацитета на заявителите се предоставя възможност да обявят своите нужди от капацитет по структуриран и обичаен начин и съобразно подходящите графици, определени от ENIM. Управителите на инфраструктура полагат максимални усилия за включване на обявените нужди в стратегическото планиране на капацитета, посочено в член 11, параграф 2. Ако управителите на инфраструктура не са в състояние да отчетат тази нужди, те се консултират със съответния заявител и заедно проучват жизнеспособни от търговска гледна точка алтернативи, включително чрез други маршрути или осъществими промени в инфраструктурата. Ако няма такива алтернативи за всички обявени нужди от капацитет, управителите на инфраструктура се опитват да разрешат потенциалния спор чрез механизма за консултации по взаимно съгласие, посочен в член 3б.

Or. en

Изменение 58

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2б. Управителите на инфраструктура се консултират с

Изменение 59

Предложение за регламент Член 14 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Преди да приеме становище или препоръка за подобряване на съгласуваността на тези документи за планиране, ENIM взема предвид всички съответни оплаквания от страна на заявителите **или потенциалните заявители** относно документите за планиране, посочени в член 11, параграф 2, и изисква допълнителна информация от субектите, участващи в координирането в съответствие с член 53, и от оперативните заинтересовани страни, с които са проведени консултации в съответствие с член 54. ENIM споделя становището си по проектите на документи за планиране с ENRRB или информира последната за неприемането на становище. ENRRB действа в съответствие с член 65, параграф 3.

Изменение

2. Преди да приеме становище или препоръка за подобряване на съгласуваността на тези документи за планиране, ENIM взема предвид всички съответни оплаквания от страна на заявителите относно документите за планиране, посочени в член 11, параграф 2, и изисква допълнителна информация от субектите, участващи в координирането в съответствие с член 53, и от оперативните заинтересовани страни, с които са проведени консултации в съответствие с член 54. ENIM споделя становището си по проектите на документи за планиране с ENRRB или информира последната за неприемането на становище. ENRRB действа в съответствие с член 65, параграф 3.

Изменение 60

Предложение за регламент Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. **Управителите на инфраструктура и ENIM** редовно наблюдават и анализират транспортните

Изменение

1. **Консултирайки се с консултативните групи на заинтересованите страни, ENRRB**

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.

редовно наблюдават и анализират транспортните пазари **и относимите мултимодални аспекти**, за да предоставят информация за **работата на ENIM и управителите на инфраструктура относно** 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.

Or. en

Изменение 61

Предложение за регламент Член 15 – параграф 3 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Or. en

Изменение 62

Предложение за регламент Член 15 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. ENIM провежда консултации със заявителите, клиентите на железопътни транспортни услуги и техните асоциации, националните публични органи и публичните органи на ЕС относно техническото задание на

4. ENIM провежда консултации със заявителите, **новите консултативни органи, установени в член 53а (нов), потенциалните заявители**, клиентите на железопътни транспортни услуги и техните асоциации, националните

проучването, по-специално по отношение на целта на проучването и процеса на включване на заинтересованите страни.

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. ***Участието на заинтересованите страни включва възможността оперативните заинтересовани страни да допринасят за проучванията и да отправят независими коментари относно резултата.***

Or. en

Изменение 63

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. ENIM публикува и предоставя безплатно всички данни за проучването и самото проучване. Данните са в машинно четима форма.

Or. en

Обосновка

Това е важно, като се има предвид използването на публични средства.

Изменение 64

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

4. Управителят на инфраструктура изготвя, публикува и ***включва информация в*** стратегията за капацитета в съответствие с графика и

съдържанието, посочени в раздел 2 от приложение I.

съдържанието, посочени в раздел 2 от приложение I.

Or. en

Изменение 65

Предложение за регламент Член 16 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

5. Управителите на инфраструктура провеждат консултации със заявителите относно стратегията за капацитета в съответствие с член 13 и координират стратегиите за капацитета със **съседни** управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

Or. en

Обосновка

Естествено управителите на инфраструктура не следва да бъдат задължени да се консултират с всички други европейски управители на инфраструктура, а само с онези, които са относими за тяхната стратегия, които са съседните управители на инфраструктура. Това също така ще намали административната тежест и ще осигури възможност за по-ефективни процеси.

Изменение 66

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. Управителят на инфраструктура представя стратегията за капацитета на регулаторния орган, който – след анализ – има правото да изиска от управителя на инфраструктура да го измени.

Изменение 67**Предложение за регламент****Член 17 – параграф 1 – алинея 2 а (нова)***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

Управителите на инфраструктура документират и са подготвени да обосноват всяко разминаване между модела на капацитета и обявения капацитет при поискване от страна на регулаторни органи или заявители.

Or. en

Обосновка

Документирането ще даде на управителите на инфраструктура възможност да докажат при пълна прозрачност по какъв начин безпристрастно са обработвали различните приноси, получени за модела на капацитета.

Изменение 68**Предложение за регламент****Член 17 – параграф 2***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

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

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

раздели 1 и 2 от приложение I.

приложение I.

Or. en

Изменение 69

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.

Or. en

Изменение 70

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 със ***съседни*** управители на инфраструктура в съответствие с член 14.

Or. en

Изменение 71

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Управителят на инфраструктура представя модела на капацитета на регулаторния орган, който – след анализ – има правото да изиска от управителя на инфраструктура да го измени.

Or. en

Изменение 72

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;**

Or. en

Изменение 73

Предложение за регламент Член 18 – параграф 7 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Изменение 74

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 7 – алинея 3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Or. en

Изменение 75

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 9

Текст, предложен от Комисията

Изменение

9. **Регулаторният орган анализира** плана за предоставяне на капацитет **и може да вземе решение, с което да изиска от** управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет. **В решението на регулаторния орган се взема предвид всяко становище или препоръка на ENIM, когато такива са били предоставени.**

9. **Управителят на инфраструктура представя** плана за предоставяне на капацитет **на регулаторния орган, който – след анализ – има правото да изиска от** управителя на инфраструктура да измени плана за предоставяне на капацитет **в разумна степен, като се взимат предвид.**

- a) **графиците за разпределяне;**
- b) **капацитетът, който е координиран от управителите на инфраструктура и който е предложен за многомрежови железопътни услуги; и**
- в) **въздействието върху инфраструктурните работи.**

Or. en

Изменение 76

Предложение за регламент Член 19 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Комисията приема актове **за изпълнение**, с които определя подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват при прилагането на параграф 2, по-специално за ситуации, които имат потенциално въздействие върху трансграничния трафик. **Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 72, параграф 3.**

Изменение

5. Комисията 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 2, по-специално за ситуации, които имат потенциално въздействие върху трансграничния трафик.

Or. en

Обосновка

Актовете за изпълнение не могат да бъдат надлежно рамкирани.

Изменение 77

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 разполагам за заявки от заявители, капацитета, резервиран за инфраструктурни работи, и вече разпределения капацитет. Тези характеристики и свойства включват всички аспекти, които са от значение за конкретните видове предварително планиран капацитет, като маршрут,

Изменение

2. Обектите на планиране на капацитет определят характеристиките и свойствата на различните видове предварително планиран капацитет, включително капацитета, който е разполагам за заявки от заявители, капацитета, резервиран за инфраструктурни работи, и вече разпределения капацитет. Тези характеристики и свойства включват всички аспекти, които са от значение за конкретните видове предварително планиран капацитет, като маршрут,

време, гарантирана или изисквана минимална скорост, техническа съвместимост между подвижния състав и инфраструктурата, параметри и брой на включените времеви интервали.

време, гарантирана или изисквана минимална скорост, техническа съвместимост между подвижния състав и инфраструктурата, **сегментиране**, параметри и брой на включените времеви интервали.

Or. en

Изменение 78

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. Въз основа на опита си в прилагането на настоящия член ENIM, **след консултиране с Европейската платформа на оперативните заинтересовани страни („EOSP“)**, 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.

Or. en

Изменение 79

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.

Or. en

Изменение 80

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 се облекчи претоварването и да се увеличи разполагаемостта на капацитета.

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. ***В анализа на капацитета се прави разграничение между мерки за много натоварена инфраструктура и такива за претоварена инфраструктура.***

Or. en

Изменение 81

Предложение за регламент Член 22 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. В анализа на капацитета се разглеждат характеристиките на инфраструктурата по отношение на

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, промяна на времето за извършване на услугите, промени във времевия график на услугите, промени в скоростта, хармонизиране на оперативните процедури и подобряване на инфраструктурата.

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.

Or. en

Обосновка

Улесняване на трансграничното премаршрутизиране.

Изменение 82

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

Изменение

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

Or. en

Изменение 83

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.

Or. en

Изменение 84

Предложение за регламент

Член 23 – параграф 3 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки изграждат или надграждат нужната инфраструктура, която е определена в резултат на анализа на капацитета.

Or. en

Изменение 85

Предложение за регламент

Член 26 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5. Когато даден заявител възнамерява да заяви инфраструктурен капацитет с оглед на предоставянето на услуга за превоз на пътници в държава членка, в която правото на достъп до железопътната инфраструктура е ограничено в съответствие с член 11 от Директива 2012/34/ЕС, той уведомява

5. Когато даден заявител възнамерява да заяви инфраструктурен капацитет с оглед на предоставянето на услуга за превоз на пътници **със свободен достъп** в държава членка, в която правото на достъп до железопътната инфраструктура е ограничено в съответствие с член 11 от

управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася заявката за капацитет. С цел да се даде възможност на съответните регулаторни органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11 от Директива 2012/34/ЕС, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни.

Директива 2012/34/ЕС, той уведомява управителите на инфраструктура и съответните регулаторни органи не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на работното разписание, за което се отнася заявката за капацитет, **за да могат управителите на инфраструктура да я вземат предвид.** С цел да се даде възможност на съответните регулаторни органи да направят оценка на потенциалното икономическо въздействие върху съществуващи договори за обществени услуги, регулаторните органи гарантират, че всеки компетентен орган, възложил услуга за железопътен превоз на пътници по този маршрут, определен в договор за обществена услуга, всеки друг заинтересован компетентен орган, който има право да ограничи достъпа по член 11 от Директива 2012/34/ЕС, и всяко железопътно предприятие, изпълняващо договора за обществени услуги по маршрута на тази услуга за превоз на пътници, са информирани без неоснователно забавяне и най-късно до 10 дни.

Or. en

Изменение 86

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

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 Европейската платформа на оперативните заинтересовани страни („EOSP“)** определя диапазони

капацитета, посочена в член 6.

за праговата стойност и ги включва в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6.

Регулаторният орган следи за прозрачното и недискриминационно прилагане на настоящия параграф и разследва всички получени жалби.

Or. en

Изменение 87

Предложение за регламент Член 27 – параграф 7

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

7. Когато управителят на инфраструктура отмени, в съответствие 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.

Or. en

Изменение 88

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7а. На управителя на инфраструктура е позволено да използва концепцията за систематични влакови маршрути, повтарящи се на всеки час или на всеки два часа, за да увеличи максимално капацитета. Систематичните влакови маршрути се съгласуват в трансграничен план

Изменение 89

Предложение за регламент

Член 28 – параграф 2 – алинея 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

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;

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. ***Това се прилага и в случай на трансгранични двойки влакове;***

Or. en

Изменение 90

Предложение за регламент

Член 28 – параграф 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Ако управителите на инфраструктура не успеят да определят единно звено за контакт, управителят на инфраструктура, в чиято мрежа се намира първото място на тръгване, отговаря за това да действа като единно звено за контакт при запитвания, свързани с конкретната заявка за капацитет.

Изменение

Ако управителите на инфраструктура не успеят да определят единно звено за контакт, управителят на инфраструктура, в чиято мрежа се намира първото място на тръгване, отговаря за това да действа като единно звено за контакт при запитвания, свързани с конкретната заявка за капацитет. ***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.***

Or. en

Изменение 91

Предложение за регламент Член 28 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Управителите на инфраструктура **не** трябва да предоставят права на капацитет с *по-лошо* качество в отговор на заявки за права на капацитет за няколко мрежи в сравнение със заявки за капацитет за една мрежа.

Изменение

3. Управителите на инфраструктура **разпределят права на капацитет или отхвърлят заявки, отнасящи се до техните мрежи. В случай на отказ заявителят може да подаде жалба до регулаторния орган в посочената сфера на отговорност, в която попада съответният управител на инфраструктура. Управителите на инфраструктура** предоставят права на капацитет **със същото или с по-високо** качество в отговор на заявки за права на капацитет за няколко мрежи в сравнение със заявки за капацитет за една мрежа.

Or. en

Изменение 92

Предложение за регламент Член 28 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. По отношение на компенсацията за промени в правата на капацитет, посочени в член 40, правото на многомрежов капацитет се смята за право на единичен капацитет. По-специално отмяна поради **непреодолима сила на една мрежа се смята за отмяна поради непреодолима сила на** правото на капацитет по целия маршрут, обхванат от него.

Изменение

4. По отношение на компенсацията за промени в правата на капацитет, посочени в член 40, правото на многомрежов капацитет се смята за право на единичен капацитет. По-специално отмяна поради **непредвидими, извънредни и непровокирани събития извън контрола на управителя на инфраструктура, които имат пагубни последици за неговата инфраструктура, се прилага за** правото на капацитет по целия маршрут, обхванат от него, **единствено ако няма**

*наличен алтернативен маршрут,
включително в трансграничен план.*

Or. en

Изменение 93

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 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.

Or. en

Изменение 94

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

Текст, предложен от Комисията

5а. При заявяване на права на капацитет за достъп до обслужващо съоръжение, заявителите трябва да документират съгласието на собственика на обслужващото съоръжение за настаняване на превозните им средства.

Or. en

Изменение 95

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.

Or. en

Изменение 96

Предложение за регламент Член 29 – параграф 7 а (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.

Or. en

Изменение 97

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 актуализират работното разписание **на редовни интервали** 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.

Or. en

Изменение 98

Предложение за регламент Член 31 – параграф 1 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки могат да изискват предварително одобрение на рамковите споразумения от регулаторния орган.

Изменение

Рамковите споразумения **трябва да бъдат одобрени** от регулаторния орган **или, ако същите касаят капацитет за повече от една държава членка, от ENRRB.**

Or. en

Изменение 99

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 посочват в тези документи за планиране капацитета, който планират да резервират за разпределяне чрез рамкови споразумения. ***Управителите на инфраструктура могат да групират систематични влакови маршрути в групи (пакети) влакови маршрути на всеки час, на всеки два часа или на всеки половин час, като взимат предвид стратегическите насоки относно използването на инфраструктурния капацитет, предоставени от държавите членки в съответствие с член 11, параграф 3. За всеки такъв пакет е възможен един-единствен рамков договор за цялата група.***

Or. en

Изменение 100

Предложение за регламент Член 31 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Съобразно Европейската рамка за управление на капацитета, предвидена в член 6 и след публикуването на стратегията за капацитета в съответствие с член 16 могат да бъдат подавани заявки за рамкови споразумения след краен срок, определен от ENIM при консултиране с EOSP и включително консултативен принос и от министерства. Заявките за рамкови споразумения, подадени до този краен срок, са с приоритет пред заявките за рамкови споразумения, подадени по-късно. Европейската рамка за управление на капацитета предвижда

критерии за определяне на приоритети в случай че двама или повече заявители подадат заявки за рамкови договори, отнасящи се до един и същ капацитет съгласно стратегията за капацитета.

Or. en

Изменение 101

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 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 прагове и ги привеждат в максимално възможно съответствие.***

Or. en

Изменение 102

Предложение за регламент Член 31 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. В рамковите споразумения се предвижда възможност за изменение на

Изменение

5. В рамковите споразумения се предвижда възможност за изменение на

техните условия, за да се позволи **по-доброто използване** на железопътната инфраструктура, без да се засягат разпоредбите на член 39 и член 40.

техните условия, за да се позволи **достигането на модалния дял, посочен в Зеления пакт и стратегията за устойчива и интелигентна мобилност**, на железопътната инфраструктура, без да се засягат разпоредбите на член 39 и член 40.

Or. en

Изменение 103

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 Комисията приема **делегиран акт в съответствие с член 71**, в който се определят подробностите относно процедурата и критериите, които трябва да се спазват за еднаквото прилагане на настоящия член и на член 33.

Or. en

Обосновка

Актовете за изпълнение не могат да бъдат надлежно рамкирани.

Изменение 104

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

Изменение

3. В случай на несъвместимост между две или повече заявки за капацитет **или в случай че заявките не съответстват на плана за предоставяне на капацитет,** управителите на инфраструктура първо се опитват да разрешат спора чрез механизма за консултации по взаимно съгласие, посочен в член 36.

Or. en

Обосновка

Добавяйки това, се изяснява, че заявки, които не се вметват в плана за предоставяне на капацитет, трябва да бъдат обсъдени и че е невъзможен отказ без каквото и да било по-нататъшно обяснение.

Изменение 105

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 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 **и, ако има наличен капацитет, осигурява алтернативно решение, което съответства в максималната възможна степен на изискванията на заявителите.** Последният има право да подаде жалба до регулаторния орган.

Or. en

Изменение 106

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

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.

Or. en

Изменение 107

Предложение за регламент Член 35 – параграф 4 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Ако изготвянето на график за ограничение на капацитета, произтичащо от инфраструктурни работи, изисква промяна на право на разпределен капацитет по смисъла на член 39, управителят на инфраструктура прави всичко възможно, за да осигури на съответните заявители алтернативен капацитет.

Изменение

Ако изготвянето на график за ограничение на капацитета, произтичащо от инфраструктурни работи, изисква промяна на право на разпределен капацитет по смисъла на член 39, **съответният** управител на инфраструктура прави всичко възможно, за да осигури на съответните заявители алтернативен капацитет.

Or. en

Изменение 108

Предложение за регламент Член 35 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

6. Управителите на инфраструктура

Изменение

6. Управителите на инфраструктура

включват всички ограничения на капацитета, произтичащи от инфраструктурните работи, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет, независимо от момента на тяхното планиране.

включват всички ограничения на капацитета **в съответствие с приложение I, точки 1 и 3. 1**, произтичащи от инфраструктурните работи, в модела на капацитета и в плана за предоставяне на капацитет, независимо от момента на тяхното планиране.

Or. en

Изменение 109

Предложение за регламент Член 36 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Когато в контекста на едновременното разпределяне на капацитета управителят на инфраструктура се сблъсква с несъвместимост между различни заявки за инфраструктурен капацитет, той се опитва да осигури възможно най-добро съответствие на всички изисквания чрез координиране на заявките.

Изменение

1. Когато в контекста на едновременното разпределяне на капацитета управителят на инфраструктура се сблъсква с несъвместимост между различни заявки за инфраструктурен капацитет, той се опитва да осигури възможно най-добро съответствие, **що се отнася до целите на Зеления пакт и целите за декарбонизация**, на всички изисквания чрез координиране на заявките.

Or. en

Изменение 110

Предложение за регламент Член 36 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. За тази цел в контекста на разрешаването на спорове управителят на инфраструктура прави разграничение между:

а) несъвместимости за един и същ предварително планиран

капацитет; и

б) несъвместимост между две заявки, които не са в съответствие със стратегическото планиране на капацитета.

В съответствие с разпоредбите относно стратегическо планиране на капацитета стратегическото разписание следва да бъде с предимство пред други критерии и механизми за разрешаване на спорове.

Or. en

Изменение 111

Предложение за регламент Член 36 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

6. Без да се засягат съществуващите процедури за обжалване и член 56 от Директива 2012/34/ЕС, в случай на спорове, свързани с разпределянето на инфраструктурен капацитет, държавите членки гарантират, че е осигурена система за разрешаване на спорове с цел бързото разрешаване на тези спорове. Тази система се определя в референтния документ за железопътната мрежа по отношение на заявки за капацитет **за вътрешни железопътни услуги**. В случай че се прилага тази система, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни.

Изменение

6. Без да се засягат съществуващите процедури за обжалване и член 56 от Директива 2012/34/ЕС, в случай на спорове, свързани с разпределянето на инфраструктурен капацитет, **и след предложение от страна на ENRRB**, държавите членки гарантират, че е осигурена система за разрешаване на спорове с цел бързото разрешаване на тези спорове. Тази система се определя **в Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6 и публикувана** в референтния документ за железопътната мрежа по отношение на заявки за капацитет. В случай че се прилага тази система, трябва да бъде намерено решение в срок от 10 работни дни.

Or. en

Изменение 112

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Or. en

Изменение 113

Предложение за регламент Член 39 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Управителите на инфраструктура могат да променят правата на капацитет, предоставени на заявител, по своя собствена инициатива само в **съответствие с настоящия регламент**. Заявителите могат да поискат промени в разпределения капацитет по всяко време. Анулирането се смята за специфичен вид промяна.

Управителите на инфраструктура могат да променят правата на капацитет, предоставени на заявител, по своя собствена инициатива само в **случаи на ограничения на капацитета, нарушения във функционирането на мрежата и при кризисни ситуации**. Заявителите могат да поискат промени в разпределения капацитет по всяко време. Анулирането се смята за специфичен вид промяна.

Or. en

Изменение 114

Предложение за регламент Член 39 – параграф 3 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Управителите на инфраструктура могат да посочат различни крайни срокове за разпределянето на права на капацитет в една мрежа и за

Управителите на инфраструктура трябва да предоставят информация за времето, необходимо за конструиране на влаковия маршрут, в референтния

разпределянето на права на многомрежов капацитет.

Управителите на инфраструктура трябва да предоставят информация за времето, необходимо за конструиране на влаковия маршрут, в референтния документ за железопътната мрежа. Това време не трябва да бъде по-дълго от крайните срокове, посочени в раздел 8 от приложение I.

документ за железопътната мрежа. Това време не трябва да бъде по-дълго от крайните срокове, посочени в раздел 8 от приложение I.

Or. en

Обосновка

Отделянето на вътрешния и международния капацитет няма да допринесе за балансирана оптимизация в цяла Европа.

Изменение 115

Предложение за регламент

Член 39 – параграф 7 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

Управителят на инфраструктура предлага на заявителя алтернативни 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.

Or. en

Изменение 116

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8а. В случай на интегрирани разписания по циферблат разпределените влакови маршрути съответстват на спецификацията на капацитета в рамковото споразумение и всяка промяна се счита за важна промяна, ако води до загуба на връзки за прехвърляне.

Or. en

Изменение 117

Предложение за регламент Член 40 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Компенсацията, посочена в параграф 1, не се дължи в случаи ***на непреодолима сила.***

2. Компенсацията, посочена в параграф 1, не се дължи в случаи ***на непредвидимо, извънредно и непровокирано събитие извън контрола на един или повече от управителите на инфраструктура, което има пагубни последици за тяхната инфраструктура, и ако не е възможно да се предложи алтернатива, включително в трансграничен план.***

Or. en

Изменение 118

Предложение за регламент Член 40 – параграф 4 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

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

Or. en

Изменение 119

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. Комисията 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.

Or. en

Обосновка

Актовете за изпълнение не могат да бъдат надлежно рамкирани.

Изменение 120

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 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.**

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, Комисията приема **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.

Or. en

Обосновка

Актовете за изпълнение не могат да бъдат надлежно рамкирани.

Изменение 121

Предложение за регламент Член 41 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Управителите на инфраструктура и заявителите **могат да сключват на доброволен принцип споразумения**, предвиждащи замяна на определени права на капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата. **Тези споразумения** се

Изменение

4. Управителите на инфраструктура и заявителите **определят съвместно мерки**, предвиждащи замяна на определени права на капацитет в случай на нарушения във функционирането на мрежата. **Тези мерки** се посочват в плана за действия при извънредни

посочват в плана за действия при извънредни ситуации, посочен в член 19.

ситуации, посочен в член 19.

Or. en

Изменение 122

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Специалните правила и процедури, посочени в параграф 2, се публикуват от управителите на инфраструктура, същите са свободно достъпни и за тях се изпраща уведомление на Комисията.

Or. en

Изменение 123

Предложение за регламент Член 42 – параграф 3 – алинея 2 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) им се разрешава да взимат междуфирмени разпоредителни решения, при условие че такива решения са договорени предварително за конкретни сценарии.

Or. en

Изменение 124

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 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

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 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.

Or. en

Изменение 125

Предложение за регламент Член 43 – параграф 4 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Отклонения се разрешават единствено при наличие на разумни основания и същите следва да бъдат одобрени от ENRRB.

Or. en

Изменение 126

Предложение за регламент Член 43 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

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.

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, **като същевременно се полагат всички усилия, за да се осигурят възможни алтернативи.**

Or. en

Изменение 127

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Or. en

Изменение 128

Предложение за регламент Член 45 – параграф 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) че се осъществява ефективен обмен на актуална и подходяща

в) че се осъществява ефективен обмен на актуална и подходяща

информация между управителите на инфраструктура, заявителите, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни, както и всички съответни структури за управление на кризи на равнището на ЕС, когато е целесъобразно, включително в съответствие с член 62.

информация между управителите на инфраструктура, заявителите, железопътните предприятия и други оперативни заинтересовани страни, както и всички съответни структури за управление на кризи на равнището на ЕС, когато е целесъобразно, включително в съответствие с член 62. ***Това координиране на равнището на Съюза следва да се извърши между работни групи в рамките на управителите на инфраструктура и да включва консултиране с ENRRB; тези работни групи трябва да взаимодействат и да се координират помежду си.***

Or. en

Изменение 129

Предложение за регламент Член 49 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

2. За тази цел управителите на инфраструктура **предлагат** 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 с регулатори, както и с националните си министерства и с Комисията, за да гарантират, че определените цели биват приети по взаимно съгласие като съответстващи на политиките и амбициите 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

референтния документ за железопътната мрежа причината за всяко отклонение от общите процедури, установени в Европейската рамка за преглед на ефективността.

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 разрешават единствено при наличие на разумни основания и същите следва да бъдат одобрени от ENRRB.***

Or. en

Изменение 130

Предложение за регламент Член 49 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. ENIM публикува прегледа на ефективността и данните, които са използвани за него.

Or. en

Изменение 131

Предложение за регламент Член 50 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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,

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

параграф 3, член 8, параграф 4, член 42, параграф 3, както и оперативните изисквания, целите за ефективност и целевите стойности, определени в [член 18 от новия регламент за TEN-T].

параграф 3, член 8, параграф 4, член 42, параграф 3, както и оперативните изисквания, целите за ефективност и целевите стойности, определени в [член 18 от новия регламент за TEN-T].

Or. en

Обосновка

Необходимо е разделяне на правомощията между ENIM и органа, който извършва прегледите на ефективността. Ролята на преглед на ефективността следва да се изпълнява от ENRRB.

Изменение 132

Предложение за регламент Член 50 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Въз основа на параграф 2, буква г) **ENIM** редовно прави преглед на Европейската рамка за преглед на ефективността и на резултатите от нейното прилагане и предлага подходящи промени в рамката.

Изменение

3. Въз основа на параграф 2, буква г) **ENRRB** редовно прави преглед на Европейската рамка за преглед на ефективността и на резултатите от нейното прилагане и предлага подходящи промени в рамката.

Or. en

Изменение 133

Предложение за регламент Член 50 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

5. Комисията може да приема актове за изпълнение, с които да определя **единни условия за прилагането** на 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,

съответствие с параграф 3, както и всички препоръки на органа за преглед на ефективността.

извършена от **ENRRB** в съответствие с параграф 3, както и всички препоръки на органа за преглед на ефективността.

Or. en

Обосновка

Уточнение, че естеството на актовете за изпълнение се отнася единствено до правомощия за изпълнение и правоприлагане, а не до допълващи правомощия.

Изменение 134

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 Комисията²³, **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.

²³ 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 Комисията²³, **ENRRB** 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.

²³ 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).

Or. en

Изменение 135

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 самостоятелен раздел на доклада, 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.**

Or. en

Обосновка

Съветът за преглед на ефективността следва да извършва надзор и върху работата на ENIM, а не само върху ефективността на трафика, и следва да отправя предложения за подобрения.

Изменение 136

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. 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. **Органът за преглед на ефективността отправя препоръки относно мерки за подобряване на координирането**

между управителите на инфраструктура, а също така и между управителите на инфраструктура и страните, с които са проведени консултации, съобразно посоченото в член 55a (нов).

Or. en

Изменение 137

Предложение за регламент Член 52 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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.

Изменение

1. В съответствие с процедурата, **посочена в член 72, параграф 3** Комисията създава или определя безпристрастен и компетентен орган, който да действа като орган за преглед на ефективността.

Or. en

Изменение 138

Предложение за регламент Член 53 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Когато се прави позоваване на настоящия член, управителите на инфраструктура координират действията си помежду си и с други заинтересовани страни във връзка с отговорностите и задачите, които са им възложени с настоящия регламент.

Изменение

1. Когато се прави позоваване на настоящия член, управителите на инфраструктура координират действията си помежду си и с други заинтересовани страни **съобразно посоченото в член 55a (нов)** във връзка с отговорностите и задачите, които са им възложени с настоящия регламент.

Or. en

Изменение 139

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Or. en

Изменение 140

Предложение за регламент Член 54 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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.

1. 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 на Европейския парламент и на Съвета¹***, 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.

¹ 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).

Or. en

Изменение 141

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, **консултативни групи съобразно установеното в член 55а (нов)**, 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.

Or. en

Изменение 142

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 **обосновава** причините **си** за това.

Or. en

Изменение 143

Предложение за регламент Член 55 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Членове на ENIM са всички управители на железопътна инфраструктура, които отговарят за линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, посочени в [член 6 и приложение I към новия Регламент за TEN-T]. Те назначават свой представител и заместник.

Изменение

2. Членове на ENIM са всички управители на железопътна инфраструктура, които отговарят за линиите, които са част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, посочени в [член 6 и приложение I към новия Регламент за TEN-T]. Те назначават свой представител и заместник. **На управителите на железопътна инфраструктура и разпределящите органи на трети държави са отговорни за линиите, които съставляват част от основната и разширената основна мрежа на TEN-T, е разрешено да се присъединят към ENIM.**

Or. en

Изменение 144

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 консултативните групи съобразно установеното в член 55a (нов)**, 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.

Or. en

Изменение 145

Предложение за регламент Член 55 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 55a

Консултативни органи към ENIM

1. ENIM създава и се консултира с Европейската платформа на оперативните заинтересовани страни („EOSP“), в която са групирани всички оперативни заинтересовани страни съобразно определеното в член 4 при разработването на европейски рамки за управление на капацитета, управление на трафика и управление на ефективността. Те могат да приемат становище по всяко предложение на ENIM, което има последици за тези предприятия. Тя

може също така да приема становища по собствена инициатива.

2. ENIM създава консултативна група, състояща се от оператори на обслужващи съоръжения и терминали за връзка с разширената мрежа на TEN-T, ако е необходимо, 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. Консултативната група може да приема становище по всяко предложение на ENIM, което има преки последици за инвестициите в терминалите и управлението на терминалите. Тя може също така да приема становища по собствена инициатива.

3. ENIM може да покани железопътния отрасъл да присъства на заседания на консултативни групи и на обсъждания, за да се даде възможност за по-добра информация и подготвеност.

4. ENIM съставя и публикува насоки за координиране на консултациите с горепосочените групи и публикува на уебсайта си преглед на дейностите, извършени съгласно настоящия член.

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

Or. en

Изменение 146

**Предложение за регламент
Член 56 – параграф 1 – буква в**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) приема Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50;

заличава се

Or. en

Обосновка

Тази отговорност вече е на ENRRB.

Изменение 147

Предложение за регламент Член 57 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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].

2. ENIM кани Комисията, включително европейските координатори, и когато е уместно, представители на държавите членки, **представители на ERA, 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].

Or. en

Изменение 148

Предложение за регламент Член 57 а (нов)

Член 57а

**Европейски орган за разпределяне на
международен железопътен
капацитет („ERICA“)**

1. ERICA ще изпълнява следните задачи:

а) допринася за изготвянето на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, с помощта на координатора на мрежата, посочен в член 58 и член 59, Европейската рамка за критериите за приоритизиране, посочени в член 31, параграф 3а (нов), 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;

б) допринася за координирането между управителите на инфраструктура относно стратегическо планиране на капацитет чрез изработване на концепции за многомрежово разписание, с което се гарантират конкурентни многомрежови влакови маршрути на дълги разстояния;

в) допринася за оперативното координиране между управителите на инфраструктура с помощта на координатора на мрежата, посочен в член 58 и член 59 в съответствие с член 53;

г) набелязва правила, процедури и инструменти, попадащи в обхвата на настоящия регламент и приети на национално равнище или на равнище управител на инфраструктура, които създават пречки за многомрежовите железопътни услуги, както е

посочено в настоящия регламент, с помощта на координатора на мрежата, посочен в член 58 и член 59 и включително за рамкови споразумения съобразно посоченото в член 31;

д) действа като точка за контакт от името на управителите на инфраструктура при запитвания, свързани с планирането и разпределянето на капацитета, по-специално по отношение на потенциални заявки за капацитет, за информация или точки за контакт, свързани с железопътни произшествия и временни ограничения на капацитета;

е) действа като първа точка за контакт за заинтересованите страни извън железопътния сектор, които се интересуват от използването на железопътни услуги, предоставяйки контакти със съответните участници, като управители на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни;

ж) действа като точка за контакт от името на ENIM за заявители и други оперативни заинтересовани страни по въпроси, които не са изрично обхванати от настоящия регламент, по-специално даването на ход или промяната на трансгранични железопътни транспортни услуги или организирането на подкрепа за дейности ad hoc, по-специално за справяне с кризисните ситуации, посочени в член 47.

з) 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;

и) определя нужди за увеличаване на инфраструктурата на многомрежово равнище като основа за бъдещо развитие на инфраструктурата и финансиране в рамките на TEN-T.

2. Комисията подпомага създаването на независим европейски субект, отговарящ за разпределянето на международен капацитет до 2029 г.

3. Този европейски разпределител на международен железопътен капацитет („ERICA“) се подпомага от координатор за консултации относно мрежата съобразно посоченото в член 58 и член 59.

Or. en

Обосновка

За да се гарантира безпроблемна европейска железопътна мрежа, следва да бъде създаден нов Европейски орган за разпределяне на международен железопътен капацитет („ERICA“). ERICA следва да бъде подпомаган от координатора за консултации относно мрежата, посочен в член 58 и член 59. Най-полезната задача за насърчаване на трансграничния железопътен трафик ще бъде участието в разработването на стратегии за капацитета и международни рамкови споразумения.

Изменение 149

Предложение за регламент

Член 59 – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) допринася за изготвянето на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи, посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността,

Изменение

б) допринася **в качеството си на консултант на ERICA, създаден в член 57a (нов)**, за изготвянето на Европейската рамка за управление на капацитета, посочена в член 6, Европейската рамка за координиране на управлението на трансграничното движение, управлението на нарушения в движението и управлението на кризи,

посочена в член 50;

посочена в член 44, и Европейската рамка за преглед на ефективността, посочена в член 50;

Or. en

Изменение 150

Предложение за регламент Член 59 – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) допринася за оперативното координиране между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53;

Изменение

в) допринася **в качеството си на консултант на ERICA, създаден в член 57a (нов)**, за оперативното координиране между управителите на инфраструктура в съответствие с член 53;

Or. en

Изменение 151

Предложение за регламент Член 59 – параграф 1 – буква г

Текст, предложен от Комисията

г) набелязва правила, процедури и инструменти, попадащи в обхвата на настоящия регламент и приети на национално равнище или на равнище управител на инфраструктура, които създават пречки за мрежовите железопътни услуги, както е посочено в настоящия регламент;

Изменение

г) набелязва правила, процедури и инструменти, попадащи в обхвата на настоящия регламент и приети на национално равнище или на равнище управител на инфраструктура, които създават пречки за мрежовите железопътни услуги, както е посочено в настоящия регламент **в качеството си на консултант на ERICA, създаден в член 57a (нов)**;

Or. en

Изменение 152

Предложение за регламент Член 59 – параграф 1 – буква д

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) действа като точка за контакт от името на управителите на инфраструктура при запитвания, свързани с планирането и разпределянето на капацитета, по-специално по отношение на потенциални заявки за капацитет, за информация или точки за контакт, свързани с железопътни произшествия и временни ограничения на капацитета;

заличава се

Or. en

Изменение 153

Предложение за регламент Член 59 – параграф 1 – буква е

Текст, предложен от Комисията

Изменение

е) действа като първа точка за контакт за заинтересованите страни извън железопътния сектор, които се интересуват от използването на железопътни услуги, предоставяйки контакти със съответните участници, като управители на инфраструктура и други оперативни заинтересовани страни;

заличава се

Or. en

Изменение 154

Предложение за регламент Член 59 – параграф 1 – буква ж

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ж) действа като точка за контакт от името на ENIM за заявители и други оперативни заинтересовани страни по въпроси, които не са изрично обхванати от настоящия регламент, по-специално даването на ход или промяната на трансгранични железопътни транспортни услуги или организирането на подкрепа за дейности ad hoc, по-специално за справяне с кризисните ситуации, посочени в член 47.

заличава се

Or. en

Изменение 155

Предложение за регламент Член 62 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

1. Управителите на инфраструктура гарантират, че процесите на управление на капацитета и на движението в обхвата на настоящия регламент се осъществяват с помощта на цифрови инструменти и цифрови услуги.
Инструментите за управление на националния капацитет продължават да бъдат разрешени единствено ако не подкопават процеса по планиране на капацитета и разпределянето, посочен в раздел 3 от настоящия регламент.

Or. en

Изменение 156

Предложение за регламент Член 62 – параграф 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) подобряват ефективността и качеството, включително пълната оперативна съвместимост на услугите, които управителите на инфраструктура предоставят на заявителите;

Изменение

а) подобряват ефективността и качеството, включително пълната оперативна съвместимост на услугите, които управителите на инфраструктура предоставят на заявителите; ***Това включва инструмент за цифровизация на строителни обекти, който трябва задължително да бъде използван от управителя на инфраструктура за основната и разширената основна мрежа на TEN-T съобразно определеното в [новия регламент за TEN-T], както и създаването на оперативно съвместима цифрова илюстрация на всеки влак, преминаващ по европейската железопътна мрежа;***

Or. en

Изменение 157

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 в съответствие със Зеления пакт и целите на ЕС в областта на климата;***

Or. en

Изменение 158

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. *За да бъдат изпълнени параграфи 1—5 от член 62, публичното финансиране, включително от следващия Механизъм за свързване на Европа, към управителя на инфраструктура и железопътните предприятия, трябва да бъде достатъчно, за да се гарантира своевременно, трансгранично, хармонизирано и оперативно съвместимо прилагане на цифрови инструменти и услуги.*

Or. en

Обосновка

Публичното финансиране е съществено важно, за да се улесни своевременно, трансгранично, хармонизирано и оперативно съвместимо прилагане на проекта за промяна на разписанието („TTR“) и други цифрови инструменти и услуги.

Изменение 159

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5б. *Тъй като ERA е европейският системен орган за телематични приложения, предвидени в член 23 от Регламент (ЕС) 2016/796, той трябва активно да участва в разработването и прилагането на необходимите инструменти в член 62.*

Or. en

Изменение 160

Предложение за регламент Член 63 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

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 ефективността; Европейска мрежа за координиране).

Изменение

2. Железопътно предприятие, 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 ефективността; Европейска мрежа за координиране).

Or. en

Изменение 161

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

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.

други подходящи дейности.
Регулаторните органи предоставят цялата необходима информация на ENRRB **и взимат предвид становищата и препоръките, приети от ENRRB.**

Or. en

Изменение 162

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.**

Or. en

Изменение 163

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

Всички становища и препоръки на ENRRB се публикуват от

Изменение 164

Предложение за регламент Член 69 – параграф 1 а (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.

Or. en

Изменение 165

Предложение за регламент Член 69 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

Or. en

Изменение 166

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,

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.

Комисията *и, когато е уместно, от* оперативните заинтересовани страни и други публични или частни органи.

Or. en

Изменение 167

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.

Or. en

Изменение 168

Предложение за регламент Член 71 – параграф 2 а (нов)

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,

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочени в **член 7, параграф 3, член 8, параграфи 4 и 7, член 8, параграфи 4 и 7**, член 10, параграф 8, член 11, параграф 2, **член 19, параграф 5**, член 21, параграф 9, член **31, параграф 11**, член 38, параграф 3, член 39, параграф 9, **член 40**,

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.

параграф 7, член 41, параграф 3, член 46, параграф 6, член 48, параграф 3 и член 53, параграф 5, се делегира 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.

Or. en

Изменение 169

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;

Or. en

Изменение 170

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

Текст, предложен от Комисията

а) членове 1, 2 и 3, глава II, с изключение на член 9, параграфи 1 и 2 и **член 27, параграф 4**, и глава III, с изключение на член 48, от настоящия регламент се прилагат само за дейности и задачи, извършвани във връзка с работните разписания, които влизат в сила след [8 декември 2029 г.];

Изменение

а) членове 1, 2 и 3, глава II, с изключение на член 9, параграфи 1 и 2 и **членове 26, 27, 28, 31, 39 и 50**, и глава III, с изключение на член 48, от настоящия регламент се прилагат само за дейности и задачи, извършвани във връзка с работните разписания, които влизат в сила след [8 декември 2029 г.];

Обосновка

Аспектите, които могат вече да станат приложими, считано от 2026 г., не следва да се отлагат за 2029 г. Много управители на инфраструктура вече са започнали процеса по стратегическо планиране съгласно проекта TTR и са подготвени за прилагането, изисква се единствено правно основание. Гарантирането на по-амбициозни дати за прилагане е съществено важно за постигането на целите на ЕС в областта на климата и на целите на стратегията за устойчива и интелигентна мобилност.

Изменение 171**Предложение за регламент****Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква в а (нова)***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

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

Or. en

Обосновка

Разпоредбите относно изготвяне на график за ограничения на капацитета в резултат на инфраструктурни работи биха могли да се прилагат, считано от декември 2028 г.

Изменение 172**Предложение за регламент****Член 77 – параграф 2 – алинея 1 – буква в б (нова)***Текст, предложен от Комисията**Изменение*

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

Or. en

Обосновка

Разпоредбите относно компенсацията за промени в правата на капацитет биха могли да се прилагат, считано от декември 2027 г.

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

Следният списък е изготвен в рамките на изключителната отговорност на докладчика. В хода на изготвяне на проекта на доклад е получена информация от следните субекти или лица:

Субект и/или лице
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Бенедикт Вайбел, бивш главен изпълнителен директор на SBB, Schweizerische Bundesbahnen и бивш председател на Международния съюз на железниците (UIC)
Кабинет на Министерството на транспорта на Белгия
CER, Общност на европейските железници
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
ГД „Мобилност и транспорт“
EIM, Управители на европейска железопътна инфраструктура
ERA, Европейска железопътна агенция
ERFA, Европейска асоциация за железопътни товарни превози
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Железопътен форум Европа
IRG - Железопътен транспорт
Министерство на транспорта и инфраструктурата на Люксембург
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, Международен съюз на ползвателите на вагони
UIRR, Международен съюз за автомобилно-железопътен комбиниран транспорт