

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2016/545 НА КОМИСИЯТА

от 7 април 2016 година

относно процедурите и критериите за рамкови споразумения за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство ⁽¹⁾, и по-специално член 42, параграф 8 от нея,

като има предвид, че:

- (1) При сключването на рамкови споразумения управителите на инфраструктура следва да използват възможно най-ефективно наличния капацитет на инфраструктурата. В същото време, за да инвестират в услуги, заявителите за рамков капацитет може да се нуждаят от по-голяма правна сигурност по отношение на наличния инфраструктурен капацитет за повече от един период на изготвяне на разписания.
- (2) Управителите на инфраструктура трябва да резервират капацитет за годишната процедура на изготвяне на разписания, за да организират предварително установени влакови маршрути в съответствие с член 14, параграфи 3 и 5 от Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾. Освен това, може да им се наложи да осигурят резервен капацитет за *ad hoc* заявки в съответствие с член 48, параграф 2 от Директива 2012/34/ЕС. Освен това рамковите споразумения не следва да отменят годишното съставяне на разписания в съответствие с член 42 от Директива 2012/34/ЕС. Следователно управителите на инфраструктура следва поне да планират тези резервни възможности и да вземат предвид тези ограничения преди разпределянето на част от неизползвания капацитет чрез рамкови споразумения.
- (3) Потенциалните заявители се нуждаят от прозрачност по отношение на разпределения рамков капацитет и останалия приблизителен капацитет по дадена линия. С цел да се избегне административната тежест, свързана с рамковите споразумения, потенциалните заявители следва първо да добият представа доколко вероятно е техните заявки да бъдат одобрени. Следователно управителите на инфраструктура следва да публикуват доклад за рамковия капацитет в своите референтни документи за железопътната мрежа. В доклада за рамковия капацитет следва по целесъобразност да се посочва дали рамковите споразумения се отнасят за товарни или пътнически превози, или и за двете.
- (4) Управителите на инфраструктура и заявителите следва да разполагат с известна гъвкавост по отношение на сроковете за подаване на заявки за рамков капацитет. В същото време критериите, гарантиращи оптимално използване на наличния инфраструктурен капацитет са най-ефективни, когато се прилагат едновременно по отношение на възможно най-много заявки. Поради това преди сключването на рамково споразумение управителите на инфраструктура, които не прилагат фиксиран годишен или многогодишен срок следва да се консултират със заявителите, които биха проявили интерес към рамкови споразумения.

⁽¹⁾ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22).

- (5) Заявителите следва да са осведомени, че управителите на инфраструктура са задължени да използват оптимално и ефективно наличния инфраструктурен капацитет, както в индивидуалните си мрежи, така и съвместно — в рамките на единното европейско железопътно пространство. Това задължение следва да се прилага за целия срок на действие на рамковото споразумение и също така за влаковите маршрути, разпределени съгласно рамкови споразумения. В резултат на това, когато решат да сключат ново рамково споразумение, двете страни по него следва вече да са разгледали критериите, определени в настоящия регламент, за да се осигури оптимално използване на наличния инфраструктурен капацитет.
- (6) В рамковите споразумения не следва да се определя конкретен влаков маршрут, но следва да се определи времева рамка, която да дава достатъчна гъвкавост по изготвянето на годишния график на влакови маршрути. В същото време железопътните услуги може да имат различни потребности за точност по отношение на момента на предоставяне на услугата, което следва да бъде отразено в различния обхват на времевите рамки.
- (7) Въвеждането на нови железопътни услуги изисква предварителни технически разрешения и разрешения за безопасност или доставка на подвижен състав, или и двете, което може да отнеме няколко години. Инвеститорите се нуждаят от сигурност по отношение на наличния капацитет, преди да вземат решение за такива инвестиции. Затова е разумно да се осигури известно време на заявителите между сключването на рамковото споразумение и началото на услугите по него, през което те могат, наред с другото, да съберат необходимите разрешения и сертификати и да си осигурят подвижния състав. Заявителите, които са доказали, че имат нужда от това време, преди да започнат своята дейност, не следва да бъдат санкционирани чрез съкращаване на срока на рамковите им споразумения.
- (8) Определянето на критерии за сключване на рамкови споразумения следва да дава възможност на управителя на инфраструктура да предлага на пазара и да използва възможно най-ефективно наличния инфраструктурен капацитет в съответствие с член 26 от Директива 2012/34/ЕС.
- (9) Рамковите споразумения следва да позволяват успешното съгласуване на несъвместими заявки и следователно да изпълняват определени критерии по отношение на разпределението на наличния капацитет за други заявители, изменението на рамковия капацитет и отказа от рамков капацитет.
- (10) Координацията и консултациите със заявителите, които вече са страни по рамково споразумение може да представлява тежест за управителите на инфраструктура и заявителите. Тази тежест може да е неравномерно разпределена по линии и периоди от деня, когато използването на този капацитет от рамкови споразумения така или иначе е значително под максималното. Следователно в такива случаи на управителите на инфраструктура следва да се предостави възможност за дерогация от процедурите или критериите, посочени в настоящия регламент. Същевременно, когато изчисляването на такъв максимум или прилагането на праговете се оказва трудно или произволно, държавите членки могат да поискат от управителите на инфраструктура да не се възползват от тази дерогация. В такъв случай регулаторният орган следва да одобри всички рамкови споразумения преди те да бъдат сключени в опит да се намали административната тежест.
- (11) Възможно е да възникнат конфликти между заявките за нови рамкови споразумения и съществуващите рамкови споразумения или между влаковите маршрути, заявени по силата на рамково споразумение и влакови маршрути, заявени извън рамково споразумение в рамките на годишния график. В тези случаи управителят на инфраструктура следва да координира страните, като ги прикани да изменят своите изисквания с оглед съгласуването им. Съгласуването може да включва промяна на разпределението на времевите рамки или на маршрутите. В член 46 от Директива 2012/34/ЕС се установява процедура за намиране на решение при несъвместими заявки за влакови маршрути, която следва също така да служи като модел за рамкови споразумения.
- (12) Когато критериите за приоритетност при изготвянето на разписания, установени и публикувани в съответствие с член 47, параграфи 3—6 от Директива 2012/34/ЕС, надделяват по важност над това дали заявката в рамките на годишната процедура за изготвяне на разписания е подадена по силата на рамково споразумение или не, управителят на инфраструктура не следва да прилага критериите, определени за рамкови споразумения, а по-скоро следва да прилага критериите за приоритетност, установени за годишната процедура за изготвяне на разписания.
- (13) Важно е управителят на инфраструктура да разполага с максимална гъвкавост по отношение на разпределението на инфраструктурен капацитет, но това трябва да бъде съпроводено с удовлетворяване на разумните изисквания на заявителите. Управителите на инфраструктура следва да вземат предвид прозрачни критерии преди сключването на нови рамкови споразумения.
- (14) Заявителите следва да заявяват само рамковия капацитет, от който действително имат нужда. Ако целият или част от заявения рамков капацитет не се използва в продължение на определен период от време, рамковото споразумение следва да бъде преразглеждано с оглед на отказ на заявителя от неизползвания капацитет (на принципа „ползваш или губиш“), освен ако той може да докаже, че неизползването на капацитета е по причини извън неговия контрол.

- (15) Управителите на инфраструктура следва да развият сътрудничеството си по такъв начин, че рамковите споразумения за услуги, при които се използва повече от една мрежа, да са съгласувани и да водят до железопътни услуги с качество, което отговаря на разумните очаквания на заявителите. Такава съгласуваност е необходима при сключването на рамкови споразумения до момента, в който влаковите маршрути се разпределят.
- (16) Санкциите, определени в разумни размери, могат да създадат стимул за заявителите да изготвят реалистични заявления за рамкови споразумения, както и да съобщават за всички промени в капацитета, необходими по силата на рамково споразумение, веднага щом заявителят ги установи.
- (17) Санкциите за изменение или прекратяване на рамкови споразумения, доколкото са договорени между страните, следва да бъдат недискриминационни. Равнището им следва да бъде подходящо за постигане на определените цели, те следва действително да се плащат и, при необходимост, следва да има възможност за принудителни плащания. За да се запази стимулиращият ефект и да се избегне дискриминацията, рамковото споразумение не следва да дава възможност на управителя на инфраструктура да се откаже от налагането на санкция, когато заявителят сключи друго рамково споразумение.
- (18) Освен това на държавите членки следва да се даде възможност за ограничен период от време да не прилагат някои разпоредби на настоящия регламент към рамкови споразумения, сключени на или след 15 март 2003 г., тоест от датата, определена за транспониране на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, или — в случая на държави членки, присъединили се към Европейския съюз след тази дата — от датата на присъединяването им към Европейския съюз. Тъй като член 17, параграф 3 от Директива 2001/14/ЕО предвижда възможност за изменение на рамковите споразумения така, че да се ограничат техните условия с цел по-добро използване на железопътната инфраструктура, съответните разпоредби на настоящия регламент следва да се прилагат и спрямо изменения на такива рамкови споразумения, когато въпросните изменения са значителни и договорени след датата на влизане в сила на настоящия регламент.
- (19) Комисията може да преразглежда настоящия регламент, отчитайки опита, натрупан при прилагането му или при прилагането на Регламент (ЕС) № 913/2010 относно европейските коридори за железопътен товарен превоз.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, учреден съгласно член 62, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се определят процедурата и критериите, които трябва да бъдат спазвани при сключването на рамкови споразумения.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент освен определенията в член 3 от Директива 2012/34/ЕС, се прилагат следните определения:

- 1) „рамков капацитет“ означава инфраструктурния капацитет, разпределен съгласно рамково споразумение;
- 2) „доклад за рамков капацитет“ означава описание както на рамковия капацитет, разпределен по линиите на дадена мрежа, така и на обема и естеството на наличния капацитет на тези линии, и може да включва графично представяне с цел информирание на потенциалните заявители за рамкови споразумения;

⁽¹⁾ Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29).

- 3) „времева рамка“ означава периодът от време, посочен в рамковото споразумение, в който се планира един или повече влакови маршрути да бъдат разпределени по процедурата за изготвяне на разписания;
- 4) „контролен период“ означава времеви период от не повече от два часа, както е определено от управителя на инфраструктура, за сравняване на разпределения рамков капацитет и останалия свободен капацитет с цел информирание на потенциалните заявители за рамкови споразумения относно разпределения приблизителен рамков капацитет и наличния капацитет.

Член 3

Доклад за рамковия капацитет

1. Управителят на инфраструктура изготвя доклад за рамковия капацитет, посочващ следната информация за всеки участък от линията по контролен период и, ако е необходимо, по вид услуга:
 - а) вече разпределения рамков капацитет и броя на влаковите маршрути;
 - б) приблизителния все още наличен капацитет за сключване на рамкови споразумения относно инфраструктурата, за която вече са сключени рамкови споразумения;
 - в) максималният капацитет, наличен за рамкови споразумения по всеки участък от линията, където е приложимо.
2. В доклада за рамковия капацитет се спазва търговската тайна.
3. В съответствие с член 42, параграф 7 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктурата включва доклада за рамковия капацитет в референтния документ за железопътната мрежа или предоставя в референтния документ връзка към публичен уебсайт, на който е предоставена информация за доклада за рамковия капацитет или поне общо описание на всяко сключено рамково споразумение. Член 27, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС относно таксите и езиците на референтния документ за железопътната мрежа се прилага и спрямо доклада за рамковия капацитет.
4. Управителят на инфраструктура актуализира доклада за рамковия капацитет не по-късно от три месеца след сключването на рамково споразумение, след съществено изменение или отмяна на такова споразумение. Той съобщава тази информация по начин, при който се спазва търговската тайна.

Член 4

Привеждане в съответствие на референтните документи за железопътната мрежа

Управителите на инфраструктура привеждат своите референтни документи за мрежата в съответствие с изискванията на настоящия регламент и публикуват доклада за рамковия капацитет на датата на първата промяна на разписанието след публикуването на настоящия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Разпределение на рамков капацитет

1. Управителят на инфраструктура може да покани потенциалните заявители да представят заявления за рамкови споразумения в определен годишен или многогодишен срок. След изтичане на съответния срок той обработва подадените заявки без забавяне. Ако управителят на инфраструктура отправя покани за сключване на рамкови споразумения в многогодишен срок, той оповестява годишни срокове, в които обработва без ненужно забавяне заявленията, получени след многогодишния срок.

2. Когато управителят на инфраструктура не налага годишен или многогодишен срок и получи заявление за сключване или изменение на рамково споразумение, той предприема подходящи мерки, за да информира други потенциални заявители за намерението си да сключи рамково споразумение и им дава срок за отговор от един до четири месеца. Управителят на инфраструктура може да реши да не уведомява други потенциални заявители, ако получи заявление за несъществено изменение на рамково споразумение, което не засяга други рамкови споразумения.

Управителят на инфраструктура взема решения относно заявленията за рамкови споразумения без забавяне.

3. Ако са подадени две или повече нови заявления за рамково споразумение за един и същи капацитет, управителят на инфраструктура ги разглежда едновременно и взема решение по тях.

4. Ако рамково споразумение, което предстои да бъде сключено или изменено съществено, засяга железопътни линии по коридор за железопътен товарен превоз и ако управителният съвет е поискал да бъде уведомен за това, управителят на инфраструктура уведомява управителния съвет на коридора за железопътен превоз, както е посочено в член 13 от Регламент (ЕС) № 913/2010. Управителят на инфраструктура предоставя тази информация поне един месец преди сключването или същественото изменение на рамковото споразумение.

5. Независимо от решението за сключване на рамкови споразумения, управителят на инфраструктура може да реши, на недискриминационна основа и, където е приложимо, с предварителното одобрение на регулаторния орган, да не предлага рамкови споразумения по всички линии, които са обявени за претоварени в съответствие с член 47, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС. Управителят на инфраструктура посочва линиите, по които не предлага рамкови споразумения, в доклада за рамковия капацитет, преди да прикани заявителите да представят заявления за рамкови споразумения за други линии в съответствие с параграф 1. Одобрението на регулаторния орган, където е приложимо, е валидно за максимален срок от две години и не може да се подновява автоматично.

6. Управителят на инфраструктура обосновава решението си да откаже, да сключи или да измени рамково споразумение. Мотивите за решението се представят писмено на заявителя, поискал сключването или изменението.

Член 6

Сключване на рамкови споразумения

1. Преди сключването на ново рамково споразумение или при продължаването или същественото увеличаване на рамковия капацитет по съществуващо рамково споразумение, наред с другото управителят на инфраструктура взема предвид следното:

- а) осигуряването на оптималното използване на наличния инфраструктурен капацитет, включително използването на други мрежи, като отчита планираните ограничения на капацитета;
- б) основателните търговски потребности на заявителя, когато същият е доказал, че действително има намерение и възможност да използва капацитета, заявен в рамковото споразумение;
- в) нуждите на пътниците, сектора на товарните превози и инвеститорите, включително държавни организации и други публични и частни субекти;
- г) осигуряването на недискриминационен достъп до инфраструктурата и отчитане на наличността на свързаните с нея съоръжения и услугите, извършвани в тях, доколкото такава информация е предоставена на управителя на инфраструктура;
- д) финансирането на управителя на инфраструктура и бъдещото развитие на мрежата;
- е) насърчаването на рационалната експлоатация на инфраструктурата и, доколкото е възможно, свързаните с нея съоръжения, включително планирана поддръжка, подобрения и обновявания;
- ж) изискванията за капацитет на международните коридори за железопътен товарен превоз, както е предвидено в член 14 от Регламент (ЕС) № 913/2010;
- з) гарантирането на пропорционално, целенасочено, прозрачно, справедливо и ресурсно осигурено управление на мрежата;

- и) евентуално предишно неизползване на рамков капацитет и причините за това, както е посочено в член 11, параграфи 2 и 3 от настоящия регламент;
- й) критериите за приоритетност, приложими към разпределянето на влаковите маршрути в процедурата за изготвяне на разписанията, както е посочено в член 47 от Директива 2012/34/ЕС и декларациите за претоварена инфраструктура;
- к) ако е приложимо, необходимостта да се подсигурят дългосрочните финансови резултати на услугите за обществен транспорт, предоставяни по силата на договор за обществени услуги.

В допълнение към точките, изброени в букви от а) до к), управителят на инфраструктура посочва в референтния документ за железопътната мрежа другите точки, които възнамерява да вземе предвид.

2. Всяко рамково споразумение съдържа следното:

- а) разпоредби, които позволяват заявки за промяна на рамковия капацитет при обстоятелствата, предвидени съгласно членове 8—11 и член 13 от настоящия регламент;
- б) разпоредби, които позволяват заявки за промяна на рамковия капацитет в случай на трайни промени по железопътната инфраструктура, които са необходими с цел по-добро използване на тази инфраструктура;
- в) разпоредби, които позволяват отказа от рамков капацитет или промяната на рамковия капацитет на доброволна основа.

То не съдържа разпоредби, които да възпрепятстват управителя на инфраструктура, при наличен капацитет, да предоставя права за достъп на друг заявител до една или повече линии от мрежата си.

3. Заявителите могат да поискат рамковият капацитет, разпределен в съответствие с рамковото споразумение, да бъде предоставен по всяко време, но не по-късно от пет години от датата на заявката. Управителите на инфраструктура не отхвърлят тези искания, когато периодът, необходим преди да започне предлагането на услугата, се обосновава с един от следните мотиви:

- а) рамковото споразумение е предпоставка за финансирането на подвижния състав, необходим за нова услуга,
- б) необходимо е да се приключи процедурата по получаване на разрешение на подвижния състав, както е посочено в буква а),
- в) начинът, по който е планирано започването на експлоатацията на пунктовете за спедиция или терминалите за товарене или въвеждането в експлоатация на свързваща част от инфраструктурата,
- г) нужни са инвестиции в инфраструктурата, която все още не може да предложи увеличен капацитет,
- д) предвиденото в разпоредба от съществуващ договор за предоставяне на обществена услуга.

Управителят на инфраструктура или заявителят може да изиска регулаторният орган да одобри по-дълъг срок от посочения в първото изречение на първа алинея. Регулаторният орган може да даде своето одобрение по съображения, различни от посочените в букви а) — д) от първа алинея. Капацитетът, разпределен по рамковото споразумение, но неизползван поради времето, необходимо преди да започне услугата, остава достъпен за ползване от други заявители.

4. Заявление за рамково споразумение не може да бъде отхвърлено въз основа на аргумента, че управителят на инфраструктура го е получил след крайния срок, посочен в член 5, параграф 1, а се обработва в рамките на следващата процедура на недискриминационна основа в съответствие с член 5. Ако управителят на инфраструктура прикани потенциалните заявители да представят заявления за рамкови споразумения в многогодишен срок и ако получи такива заявления след изтичането на този срок, той ги обработва или в годишен срок в съответствие с член 5, параграф 1, или в съответствие с член 5, параграф 2.

За заявления, които отговарят на критериите, предвидени в параграф 3 от настоящия член, датата на получаване на заявлението за рамково споразумение не се взема предвид при определянето на продължителността на рамковото споразумение. Това не се отнася за заявителите, на които вече са били разпределени друг рамков капацитет или други влакови маршрути по въпросната линия.

Член 7

Договаряне на времева рамка

Управителят на инфраструктура се договаря за времева рамка със заявителя за всеки отделен случай, а времевата рамка се съгласува възможно най-тясно към контролния период, за да се улесни разпределянето на свързания с него рамков капацитет. Времевата рамка отразява нуждите на железопътната услуга.

Времевата рамка може да бъде до 24 часа. В изключителни случаи, по искане на заявителя и след предварително одобрение от регулаторния орган, управителят на инфраструктура може да се съгласи за времева рамка за повече от 24 часа.

В случай на времева рамка от повече от два часа, управителят на инфраструктура определя рамковия капацитет възможно най-близо до двучасов контролен период.

Времевите рамки по едно рамково споразумение или по различни рамкови споразумения могат да се припокриват. Страните по рамковото споразумение могат да договорят честотата на услугата.

Член 8

Тавани при разпределянето на рамков капацитет

1. Управителят на инфраструктура разделя всеки 24-часов период на контролни периоди, не по-дълги от два часа. При разпределянето на рамковия капацитет управителят на инфраструктура определя времевите рамки за контролните периоди.

2. Когато управителят на инфраструктура разпределя рамков капацитет от не повече от 70 % от максималния капацитет в даден контролен период по дадена линия, той може да реши да не прилага член 9, параграфи 3—6, член 10 или член 11, параграф 1 по отношение на тези контролни периоди. Максималният капацитет се изчислява въз основа на съществуващото и планирано движение между влаковете и прогнозния брой на влаковете по въпросната линия. Управителят на инфраструктура публикува в референтния документ методиката си за изчисляване на максималния капацитет за целите на настоящия параграф.

3. В случаите, когато се изисква предварително одобрение на рамковите споразумения от регулаторния орган в съответствие с член 42, параграф 1, втора алинея от Директива 2012/34/ЕС, дадена държава членка може да реши изцяло или частично да не прилага параграф 2, член 9, параграфи 3—6 и член 10.

Член 9

Координация в случай на несъвместими заявления за рамкови споразумения по всяко време след края на следващия период на изготвяне на разписания

1. Ако управителят на инфраструктурата установи наличието на противоречия между съществуващите рамкови споразумения и заявленията за нови или изменени рамкови споразумения, или между заявленията за нови рамкови споразумения, прилагат се принципите на координационната процедура при заявки за маршрути, предвидена в член 46, параграфи 3 и 4 от Директива 2012/34/ЕС.

2. При първия кръг на координиране управителят на инфраструктура се опитва да осигури възможно най-доброто съгласуване на несъвместимите заявления или между заявления и съществуващи рамкови споразумения.

3. Когато съществуващите рамкови споразумения и заявления за нови рамкови споразумения или за промяна на съществуващи рамкови споразумения не могат да се съгласуват след първия кръг на координиране, след като заинтересованите страни отхвърлят решението, предложено от управителя на инфраструктура, последният трябва да оцени тези заявления и съществуващите рамкови споразумения, ако има такива, като взема предвид критериите по член 10, параграфи 2—4.

4. Въз основа на оценката съгласно параграф 3, управителят на инфраструктура провежда втори кръг за координиране. Ако вторият кръг за координиране завърши неуспешно и ако исканото рамково споразумение предвижда по-добро използване на инфраструктурата, управителят на инфраструктура изисква изменение на рамковия капацитет, разпределен по съществуващите рамкови споразумения.
5. Ако вторият кръг за координиране завърши неуспешно и ако поисканото рамково споразумение не предвижда по-добро използване на инфраструктурата, отколкото при някое или някои вече съществуващи несъвместими рамкови споразумения, управителят на инфраструктура отхвърля въпросното заявление за рамково споразумение.
6. Управителят на инфраструктура може да отхвърли искано рамково споразумение, ако допълнителните приходи, генерирани от неговото сключване не биха компенсирали най-малкото възможните санкции, посочени в член 13, в съответствие с изменението, посочено в параграф 4 от настоящия член.
7. Ако не е възможно да се удовлетворят заявления за рамкови споразумения поради действителна или прогнозирана липса на инфраструктурен капацитет, управителят на инфраструктура може да декларира съответния участък от инфраструктурата за претоварен в съответствие с член 47 от Директива 2012/34/ЕС.

Член 10

Координиране на несъвместими заявки за влакови маршрути по рамкови споразумения по време на процедурата за изготвяне на разписания

1. Когато поради противоречие със съществуващо рамково споразумение заявки за влакови маршрути не могат да бъдат изпълнени в съответствие с разписанието, посочено в член 45 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура провежда първия кръг за координиране в съответствие с член 46 от Директива 2012/34/ЕС. Това координиране се предприема дори когато страните по рамковото споразумение доброволно са отменили или изменили своите времеви рамки. Ако управителят на инфраструктура не може да съгласува заявките, той прави оценка на рамковите споразумения и заявките за влакови маршрути в съответствие с критериите, предвидени в параграфи 2 и 3.

Ако въз основа на тези критерии, заявените влакови маршрути ще осигурят по-добро използване на инфраструктурата и ако допълнителните приходи, генерирани от разпределянето на тези влакови маршрути, биха компенсирали най-малкото евентуалните санкции, посочени в член 13 и дължими вследствие изменение или прекратяване на едно или няколко съществуващи рамкови споразумения, управителят на инфраструктура изисква изменение на съществуващите рамкови споразумения за следващия период на изготвяне на разписания.

2. Управителят на инфраструктура взема под внимание следните критерии:
 - а) изменението няма да застраши жизнеспособността на бизнес модела на заявителя, който разполага с рамковия капацитет, нито икономическия модел на договор за обществена услуга;
 - б) изменението няма да застраши жизнеспособността на бизнес модела на управителя на инфраструктура, ако той управлява единствено разглежданата линия;
 - в) рамковото споразумение е с по-слаби резултати в сравнение с критериите за приоритетност, прилагани към разпределянето на маршрутите в процедурата за изготвяне на разписания съгласно правилата за разпределяне на капацитет, посочени в член 39 от Директива 2012/34/ЕС, включително установените съгласно членове 47 и 49 от Директива 2012/34/ЕС;
 - г) общият капацитет, с който разполага или който е бил поискан от един заявител по разглежданата линия, е значителен;
 - д) основателните търговски потребности на заявителя, когато същият е доказал, че действително има намерение и възможност да използва капацитета, заявен в рамковото споразумение;
 - е) дължината на трасето на услугата, включително отсечки в други мрежи, в една от несъвместимите заявки е значително по-кратка от тази на другата заявка;
 - ж) оставащата част от срока на рамковото споразумение или на бизнес плана е кратка и всички или много голяма част от инвестициите са били отписани.

Държавите членки могат да определят реда на важност на тези критерии в рамките на разпределянето на капацитета, както е посочено в член 39 от Директива 2012/34/ЕС.

3. След одобрение от регулаторния орган управителят на инфраструктура може да реши да въведе допълнителни критерии към изброените в букви а) — ж). Ако управителят на инфраструктура реши да придаде различна тежест на критериите, тя се одобрява от регулаторния орган.
4. В случаи на трансграничен трафик съответните управители на инфраструктура могат съвместно да решат да прилагат допълнителни критерии и да променят тяхната тежест.
5. Чрез дерогация от параграфи 1, 2 и 3, управителят на инфраструктура може да вземе решение, че в случай на несъвместими заявки за влакови маршрути правилата за разпределяне на капацитет, посочени в член 39 от Директива 2012/34/ЕС, включително критериите за приоритетност, прилагани съгласно годишната процедура за изготвяне на разписание съгласно членове 47 и 49 от Директива 2012/34/ЕС, се прилагат както по отношение на заявките за маршрут по силата на рамково споразумение, така и на всички други заявки за маршрути. Ако управителят на инфраструктура реши и ако противоречащите си заявки не могат да бъдат съгласувани след първия кръг за координиране, както е посочено в параграф 1, той също прилага тези правила за разпределяне на капацитета, посочени в член 39 от Директива 2012/34/ЕС, включително критериите за приоритетност, установени съгласно членове 47 и 49 от Директива 2012/34/ЕС. Ако управителят на инфраструктура реши да прилага настоящия параграф, той заявява това ясно в договореното рамково споразумение.

Член 11

Корекции на рамковия капацитет в рамковото споразумение

1. Управителят на инфраструктура периодично преразглежда рамковото споразумение със заявителите с цел обсъждане на рамковия капацитет. Заявителите незабавно информират управителя на инфраструктура за всяко трайно намерение да не използват рамковия капацитет изцяло или частично.
2. Ако по време на годишното изготвяне на разписания заявителят не заяви влакови маршрути въз основа на рамковото споразумение в съответствие с член 44, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура намалява рамковия капацитет съответно за текущия период на годишното разписание. Това се отнася за случаите, когато заявителят не обоснове незабавно липсата на заявка за влакови маршрути и посочените причини са извън неговия контрол.
3. Управителят на инфраструктура установява и публикува в референтния документ на мрежата изисквания относно дела на рамковия капацитет, който се използва от страните по рамкови споразумения. Този дял е съобразен с използвания капацитет по линията. В противен случай регулаторният орган може да изиска изменение на дела.

Когато страна по споразумението не възнамерява да използва този дял от рамковия капацитет за период, по-дълъг от един месец, тя информира управителя на инфраструктура незабавно и поне един месец предварително.

Когато страна по споразумението не използва целия или част от рамковия капацитет за период от над един месец и не е информирала управителя на инфраструктура поне един месец предварително за намерението си да не го използва, управителят на инфраструктура намалява рамковия капацитет, разпределен за тази страна за текущия период на разписанието, освен когато неизползването на капацитета се дължи на причини извън контрола на въпросната страна. Управителят на инфраструктура може да намали рамковия капацитет, разпределен на тази страна за времето след текущия период на разписанието.

В съответствие с разпоредбите относно ad-hoc заявките, посочени в член 48, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура предоставя на даден заявител рамковия капацитет, независимо от евентуално право на страната по споразумението да заяви този капацитет.

4. Когато предлага нов рамков капацитет на заявител, управителят на инфраструктура взема предвид всеки пропуск да се използва рамков капацитет или да се заявят влакови маршрути въз основа на рамково споразумение, както и причините за това.

Член 12

Сътрудничество при разпределянето на рамков капацитет в повече от една мрежа

1. Управителите на инфраструктура, които разглеждат услуги, пресичащи повече от една мрежа от железопътната система на Съюза, гарантират доколкото е възможно, че:

- a) ако за такава влакова услуга са били сключени едно или повече рамкови споразумения, заявените времеви рамки съвпадат с договорените в рамковото споразумение или заявени по него, а очакваният наличен капацитет по всяко рамково споразумение е съгласуван;
- b) по време на изготвяне на разписанието на влаковите маршрути тези маршрути съответстват един с друг.

Когато се иска или се прилага рамково споразумение за влакова услуга, пресичаща повече от една мрежа, по искане на заявителя съответните управители на инфраструктура могат да посочат един измежду тях с оглед координирането на заявленията за рамкови споразумения или за тяхното изменение.

2. Ако съгласуването на времевите рамки и влаковите маршрути не е възможно, съответните управители на инфраструктура се координират, за да предоставят подходяща алтернатива или се обосновават писмено, ако такава не може да бъде предоставена. Заявителят уведомява управителите на инфраструктура, които са получили заявлението му, относно евентуално или действително заявление за ново рамково споразумение относно същата влакова услуга.

По време на координирането управителите на инфраструктура вземат предвид ограниченията на капацитета, като например вследствие на работи по поддръжката, веднага щом такива станат известни.

3. За целите на прилагането на настоящия регламент съответните управители на инфраструктура си сътрудничат съгласно член 40 от Директива 2012/34/ЕС, включително когато един или повече от тях не предлагат рамкови споразумения и когато се сдружават за целите на разпределяне на капацитета.

Член 13

Санкции

1. Ако една от страните поиска в рамковото споразумение да се предвидят санкции съгласно член 42, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС, тя не отхвърля сходни санкции, поискани от другата страна.

2. Рамковото споразумение не определя санкции на равнище, което надвишава разумно направените или разумно очакваните разноси, преки загуби и разходи (в това число пропуснатите ползи), на обезщетената страна вследствие на изменението или прекратяването на споразумението. Обезщетената страна предприема разумни стъпки за предотвратяване или намаляване на измененията на споразумението, за избягване на прекратяването му или ограничаване на неговото въздействие, както и за възстановяване на всички разноси, загуби и разходи или за намаляване по друг начин на разноските, преките загуби и разходите (в това число пропуснатите ползи).

3. Управителят на инфраструктура не изисква плащането на санкции, превишаващи административните разходи за изменение или прекратяване на рамковото споразумение в никой от следните случаи:

- a) причината за изменението или прекратяването на споразумението е била извън контрола на заявителя и управителя на инфраструктура е бил уведомен за това незабавно;
- b) заявителят е имал допълнителна заявка за рамков капацитет, която е била отхвърлена, но без която предвидената влакова услуга не е осъществима;
- v) управителят на инфраструктура е успял да преразпредели влакови маршрути и рамков капацитет така, че загубите, породени от изменението или прекратяването на рамковото споразумение вече са били компенсирани.

4. Рамковото споразумение не съдържа разпоредба, която да освобождава от санкция в случаите, когато заявителят поиска отделно капацитет, различен от анулирания. Не се искат санкции, ако изменението засяга само незначителна промяна в договорения капацитет.

5. По искане на регулаторния орган управителят на инфраструктура доказва, че наказателните плащания са били извършени навреме.

Член 14

Дерогация

Ако даден управител на инфраструктура не предлага рамкови споразумения и не разполага с такива действащи споразумения, членове 1—11 и член 13 не се прилагат към неговата мрежа. В референтния документ за железопътната мрежа се публикува декларация в този смисъл.

Държавите членки могат да решат да не прилагат членове 1—11 към рамкови споразумения, сключени преди 15 март 2003 г.

Член 15

Неприлагане на някои разпоредби

За рамкови споразумения, сключени преди 28 април 2016 г., държавите членки могат да решат да не прилагат член 6, параграф 2, членове 7, 8, 9, 10, 11 или 13 за максимален период от пет години от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки няма да имат възможността, посочена в първото изречение, по отношение на рамкови споразумения, договорени след 28 април 2016 г., които предвиждат увеличаване на разпределения рамков капацитет или удължаване на срока на рамковото споразумение.

Член 16

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 декември 2016 г.

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

Съставено в Брюксел на 7 април 2016 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER
