

ДЕЛЕГИРАНО РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/2075 НА КОМИСИЯТА**от 4 септември 2017 година****за замяна на приложение VII към Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство****(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 43, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) процедурите за разпределяне на капацитет следва да бъдат прозрачни, като същевременно се взема предвид ефикасността на процеса на разпределяне, както и оперативните съображения на всички заинтересовани страни във връзка с използването и поддръжката на железопътната инфраструктура.
- (2) Заявителите за разпределяне на инфраструктурен капацитет следва да могат да внасят искания за включването на капацитет в годишното работно разписание между крайния срок за подаване на заявления към проекторазписанието и преди промяната на работното разписание.
- (3) След като влаковите маршрути са разпределени, договорните права на заявителя включват правото да отхвърли или одобри искане за промяна в графика от страна на управителя на инфраструктура.
- (4) За поддържането на инфраструктурата и нейното оборудване в добро състояние и за развитието ѝ в съответствие с нуждите на пазара са необходими временни ограничения в капацитета.
- (5) Заявителите следва да бъдат информирани отрано за предстоящи ограничения в капацитета, което да им позволи да приспособят дейността си и транспортните нужди към ограниченията в инфраструктурния капацитет. Ако информацията за предстоящи ограничения на капацитета вече е публикувана в началото на периода за внасяне на искания за включване на капацитет в годишното разписание, необходимостта от промяна в графика на вече разпределени маршрути би била по-малка.
- (6) При избора на алтернатива за ограничения на капацитета управителите на инфраструктура следва да вземат предвид не само собствените си разноски, но и търговските и оперативните ограничения на засегнатите заявители и рисковете от преминаване към видове транспорт, които са по-малко благоприятни за околната среда.
- (7) Управителите на инфраструктура следва да установят, оповестят и прилагат прозрачни критерии по отношение на пренасочването на влакове и разпределянето на ограничен капацитет към различни видове трафик. Те могат да направят това съвместно или поотделно за своите ограничения на капацитета.
- (8) Управителите на инфраструктура следва да приспособят своите референтни документи за мрежата и процедури за изготвянето на разписания така, че да осигурят своевременното спазване на новите правила за ограниченията на капацитета, които се въвеждат с настоящото решение.
- (9) По отношение на дейностите, включващи пресичане на повече от една железопътна мрежа, съответните управители на инфраструктура следва да се координират, за да сведат до минимум въздействието на ограниченията на капацитета върху движението и да синхронизират ремонтните работи по даден маршрут, за да избегнат ограничаването на капацитета на заобиколния маршрут.
- (10) От съображения за правна яснота и с оглед на броя на измененията, които е необходимо да бъдат внесени в приложение VII към Директива 2012/34/ЕС, настоящото приложение следва да бъде заменено изцяло. Освен това, от гледна точка на опростяване на нормативната уредба делегираното решение е подходящият правен инструмент, тъй като то налага ясни и подробни правила, които не изискват транспониране от страна на държавите членки, а това осигурява бързо и еднакво прилагане в целия Съюз.

⁽¹⁾ OBL 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

- (11) Поради момента на промяна на работното разписание в съответствие с точка 2 от приложението към настоящото решение и сроковете за съгласуване, консултация и публикуване на ограниченията на капацитета, посочени в точки 8 — 11 от приложението към настоящото решение, управителите на инфраструктура ще бъдат в състояние да удовлетворят за първи път изискванията на точки 8 — 11 при промяната на работното разписание, влизащо в сила през декември 2019 г., по отношение на втория кръг на публикуване, и декември 2020 г., по отношение на първия кръг на публикуване, докато изискванията по точка 12 за промяна на работното разписание ще влязат в сила през декември 2018 г., а изискванията на точки 14 — 17 за промяна на работното разписание ще влязат в сила през декември 2018 г.
- (12) Поради това Директива 2012/34/ЕС следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Приложение VII към Директива 2012/34/ЕС се заменя с текста в приложението към настоящото решение.

Член 2

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

Съставено в Брюксел на 4 септември 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ГРАФИК ЗА ПРОЦЕСА НА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ

(посочен в член 43)

- 1) Работното разписание се съставя веднъж на календарна година.
- 2) Промяната в работното разписание се извършва всяка година в полунощ на втората събота на декември. Когато корекцията се прави след края на зимата, особено за да се вземат предвид промените в регионалните разписания за превоза на пътници, ако има такива, промяната влиза в сила в полунощ на втората събота на юни или на такива интервали между тези дати, каквито са необходими. Управителите на инфраструктура могат да се договорят за различни дати и в този случай те уведомяват Комисията, ако може да бъде засегнат международният превоз.
- 3) Крайният срок за приемане на заявки за капацитет, които да се включат в работното разписание, е не по-повече от дванадесет месеца преди промяната на работното разписание. Заявките, получени след този краен срок, също се разглеждат от управителя на инфраструктура.
- 4) Не по-късно от 11 месеца преди промяната на работното разписание управителите на инфраструктура в сътрудничество с другите управители на инфраструктура осигуряват установяването на предварителните международни влакови маршрути. Управителите на инфраструктура гарантират, доколкото е възможно, придържането към тях през следващите етапи на процеса.
- 5) Управителят на инфраструктура изготвя и публикува проект на работно разписание не по-късно от четири месеца след крайния срок, посочен в точка 3.
- 6) Управителят на инфраструктура взема решения относно заявките, получени след крайния срок, посочен в точка 3 съгласно процедурата, публикува в референтния документ за мрежата.

Управителят на инфраструктура може да промени графика на разпределен влаков маршрут, ако това е необходимо, за да се гарантира възможно най-доброто съгласуване на всички заявки за маршрути и ако промяната е одобрена от заявителя, на когото е бил разпределен този маршрут. Управителят на инфраструктура актуализира проекта за работно разписание не по-късно от един месец преди промяната на работното разписание, за да включи всички влакови маршрути, разпределени след крайния срок по точка 3.

- 7) При влакове, които преминават от една мрежа в друга и пристигат с предполагаемо закъснение от не повече от 10 часа, а от 14 декември 2019 г. — 18 часа, управителят на инфраструктура на другата мрежа не разглежда влаковия маршрут като анулиран, нито изисква заявка за друг влаков маршрут, дори когато реши да разпредели различен маршрут, освен ако заявителят не го информира, че влакът няма да премине в другата мрежа. Управителят на инфраструктура съобщава незабавно на заявителя актуализирания или новия маршрут, включително, при наличие на разлика, връзката между номера на влаковия маршрут и номера на отменения маршрут.
- 8) По отношение на временните ограничения на капацитета на железопътните линии по причини като строителни работи, в т. ч. съответните ограничения на скоростта, осово натоварване, дължина на влака, тяга или габарит на коловоза (наричани по-нататък „ограничения на капацитета“) с продължителност повече от седем последователни дни, за които над 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия е отменен, пренасочен или заменен с друг вид транспорт, засегнатите управители на инфраструктура публикуват всички ограничения на капацитета и предварителните резултати от консултацията със заявителите за първи път не по-малко 24 месеца (доколкото те са известни), и в актуализиран вид — втори път не по-малко от 12 месеца преди промяната на съответното работно разписание.
- 9) Засегнатите управители на инфраструктура създават също така механизъм, чрез който да обсъждат съвместно тези ограничения на капацитета — ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа — със заинтересованите заявители, сдруженията на управители на инфраструктура, посочени в член 40, параграф 1, и със засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения, когато ограниченията се публикуват за първи път, освен ако управителите и заявителите не постигнат съгласие, че такъв механизъм е излишен. Съвместните обсъждания помагат за изготвянето на разписания, включително осигуряването на обиколни маршрути.

- 10) При първото публикуване на ограниченията на капацитета съгласно точка 8 управителят на инфраструктура започва консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения относно ограниченията на капацитета. Ако между първото и второто публикуване на ограниченията на капацитета възникне необходимост от координация съгласно точка 11, управителите на инфраструктура провеждат втора консултация със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения в периода между края на въпросната координация и второто публикуване на ограниченията на капацитета.
- 11) Преди публикуването на ограниченията на капацитета съгласно точка 8, ако въздействието на ограниченията на капацитета не се ограничава до една мрежа, засегнатите управители на инфраструктура, включително такива, които може да бъдат засегнати от пренасочването на влаковете, координират помежду си ограниченията на капацитета, които биха могли да включват отмяна, пренасочване на маршрут или замяна с други видове транспорт.

Координацията преди второто публикуване приключва:

- а) не по-късно от 18 месеца преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от 30 последователни дни;
- б) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 30 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на повече от седем последователни дни;
- в) не по-късно от 13 месеца и 15 дни преди промяната на работното разписание, ако повече от 50 % от прогнозния ежедневен обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт в продължение на седем или по-малко последователни дни

Ако е необходимо, управителите на инфраструктура канят заявителите, упражняващи дейност по засегнатите линии, и засегнатите основни оператори на обслужващи съоръжения да присъстват на тази координация.

- 12) По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от седем или по-малко последователни дни, които не е необходимо да се публикуват съгласно точка 8 и поради които повече от 10 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия се отменя, пренасочва или замества с друг вид транспорт, които възникват по време на следващия период на разписание и за които управителят на инфраструктура е информиран не по-късно от 6 месеца и 15 дни преди промените на работното разписание, управителят на инфраструктура се консултира със засегнатите заявители относно предвидените ограничения на капацитета и съобщава актуализираните ограничения на капацитета поне четири месеца преди промяната на работното разписание. Управителят на инфраструктура предоставя информация за предложените влакови маршрути за пътнически влакове не по-късно от четири месеца, а за товарни влакове не по-късно от един месец преди началото на ограничението на капацитета, освен ако той и засегнатите заявители се споразумеят за по-кратък срок.
- 13) Управителите на инфраструктура могат да решат да прилагат по-строги прагове за ограничения на капацитета въз основа на по-ниски проценти на прогнозните обеми на трафика или по-кратки периоди на ограничения от посочените в настоящото приложение, или да прилагат критерии в допълнение към споменатите в настоящото приложение, след консултация със заявителите и операторите на съоръжения. Те публикуват праговете и критериите за групиране на ограниченията на капацитета в своите референтни документи за мрежата съгласно точка 3 от приложение IV.
- 14) Управителят на инфраструктура може да реши да не прилага определените в точки 8—12 срокове, ако ограниченията на капацитета са необходими за възстановяването на безопасната експлоатация на влаковете, графикът на ограниченията е извън неговия контрол или ако прилагането на тези срокове би било икономически неефективно, ако то нанася ненужни щети спрямо жизнения цикъл или състоянието на активите, или ако всички засегнати заявители постигнат съгласие за това. В тези и други случаи на ограничения на капацитета, за които не са предвидени консултации съгласно други разпоредби на настоящото приложение, управителят на инфраструктура се консултира незабавно със засегнатите заявители и основни оператори на обслужващи съоръжения.
- 15) Информацията, предоставяна от управителя на инфраструктура съгласно точки 8, 12 или 14, включва:
- а) предвидения ден;
 - б) част от денонощието, а при първа възможност — и час на началото и края на ограничението на капацитета;
 - в) засегнатия от ограничението участък от линията и,
 - г) където е приложимо, капацитета на заобиколните линии.

Управителят на инфраструктура публикува тази информация или хипервръзка към нея в референтния документ за мрежата, както е посочено в точка 3 от приложение IV. Управителят на инфраструктура актуализира тази информация.

- 16) По отношение на ограниченията на капацитета с продължителност от поне 30 последователни дни, които засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура предоставя на заявителите по тяхно искане по време на първия кръг от консултации сравнение на условията, които се очаква да възникнат при поне два варианта на ограничения на капацитета. Управителят на инфраструктура разработва тези варианти въз основа на информацията, предоставена от заявителите по време на подаване на заявките, и съвместно със заявителите.

За всеки от вариантите сравнението включва най-малко следното:

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

Преди да избере между вариантите за ограничение на капацитета, управителят на инфраструктура се консултира със заинтересованите заявители и взема предвид въздействието на различните варианти върху тези заявители и върху ползвателите на услугите.

- 17) По отношение на ограниченията на капацитета, които продължават повече от 30 последователни дни и засягат над 50 % от прогнозния обем на трафика по дадена железопътна линия, управителят на инфраструктура определя критерии за това кои влакове за всеки тип услуга следва да бъдат пренасочени, вземайки предвид търговските и оперативните ограничения на заявителя, освен ако тези оперативни ограничения не произтичат от управленски и организационни решения на заявителя, и без това да засяга целта за намаляване на разходите на управителя на инфраструктура в съответствие с член 30, параграф 1. Управителят на инфраструктура публикува в референтния документ за мрежата тези критерии заедно с предварителното разпределение на неизползвания капацитет за различните видове влакови услуги, когато действа в съответствие с точка 8. След края на консултацията и без да се засягат задълженията на управителя на инфраструктура, посочени в точка 3 от приложение IV, въз основа на обратната информация, получена от заявителите, управителят на инфраструктура предоставя на засегнатите железопътни предприятия примерна разбивка по видове услуги на неизползвания капацитет.“
-