

## **АНЕКС 8**

### **Рамка за разпределяне на инфраструктурен капацитет по железопътен коридор за конкурентоспособни товарни превози 7 (ТЖК 7) съгласно Регламент № 913/2010 на ЕС**

#### **ЦЕЛ, ОБХВАТ И ХАРАКТЕР НА РАМКАТА**

1) Член 14.1 от Регламент 913/2010 (оттук нататък наричан: Регламент) изисква Изпълнителният съвет да създаде рамка на коридора за разпределяне на капацитета. Рамката за разпределяне на капацитета по коридора засяга задължителните аспекти на Регламента относно разпределянето на капацитета.

Тази рамка за разпределяне на капацитета по коридора (оттук нататък наричана: Рамка на коридора) засяга само разпределянето, свързано с предварително уговорените влакови трасета и на резервния капацитет, даден на C-OSS за товарните влакове, пресичащи поне една граница по коридора, както е предвидено в член 14.4 от Регламента, а именно, когато разпределянето на капацитета от C-OSS е задължително, съгласно член 13 от Регламента. Изпълнителният съвет ще оцени функционирането на рамката на коридора, като вземе под внимание мониторинга, установен в анекс 1. Регулаторните органи ще информират Изпълнителния съвет за техните собствени наблюдения.

2) Рамката се прилага за управители на инфраструктурата и за разпределящи органи (УИ/ АВ), за да се установят ясни и прозрачни принципи на процеса на разпределяне на предварително уговорени влакови трасета и резервен капацитет от C-OSS. Управителите на инфраструктурата и разпределящите органи ще подкрепят прилагането на рамката на коридора като включат съответните клаузи в референтните си документи за мрежата.

Инфраструктурният капацитет и жп мрежата, обхванати от рамката на коридора ще бъдат определени в Плана за изпълнение на коридора, в който ще бъдат определени маршрутите и свързващите линии.

3) Рамката насърчава съвместимостта с рамките на другите товарни жп коридори. Клаузите ѝ предвиждат да се следват основните процедури и срокове, заложи в рамките на товарни жп коридори № 1 и 2. За да се вземе под внимание специфичният характер и параметрите на коридора извън съвместимостта му, анекс 4 изброява набор от клаузи, които също се прилагат от членовете и от управителите на инфраструктурата и разпределящите органи.

#### **ПРИНЦИПИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛНО УГОВОРЕНИ ТРАСЕТА**

Капацитетът, предоставен от националните управители на инфраструктурата и от разпределящите органи (УИ/АВ) за предварително уговорените влакови трасета и резервния капацитет на C-OSS, е взет от националния капацитет, предназначен за товарен трафик. Изготвянето на предварително уговорени трасета и определянето за резервен капацитет се осъществява от УИ/АВ в съответствие с член 14 от Регламента, като се вземат предвид:

- Проучването за транспортния пазар, анализиращо търсенето на международни товарни жп превози по коридора и обхващащо различните видове трафик, в частност пътническият трафик;
- заявките за инфраструктурен капацитет, свързани с минали и сегашни работни разписания;
- националните рамкови споразумения.

Подробностите за предоставянето на предварително уговорени трасета са разяснени в Документа с информация за коридора.

Тези предварително уговорени трасета се предават на C-OSS за специално управление най-късно 11 месеца преди промяната на разписанието (оттук нататък: X-11, с обозначаване на подобна използвана структура, напр. X-9) и за резервния капацитет поне X-2.

УИ/АВ ще се стремят, където е целесъобразно, да включат в предоставянето на предварително уговорени влакови трасета, достъпа и трасетата, свързващи терминалите. Предварително уговорените трасета, управлявани от C-OSS за разпределяне в годишния ГДВ и резервният капацитет са предназначени за коридора. Следователно, важно е наличният предназначен капацитет да е защитен от последващи адаптации от УИ/АВ, което е много важно за кандидатите.

Управителният съвет решава дали и ако да, до каква степен неизползваният капацитет се връща от C-OSS на съответните УИ/АВ в X-7.5, съгласно принципа, публикуван в Документа с информация за коридора и като се вземе предвид необходимостта от достатъчен резервен капацитет с добро качество.

## **ПРИНЦИПИ ЗА РАЗПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛНО УГОВОРЕНИ ВЛАКОВИ ТРАСЕТА И РЕЗЕРВЕН КАПАЦИТЕТ ОТ C-OSS**

Решението за разпределяне на предварително уговорени влакови трасета и резервен капацитет по товарния коридор се взима от C-OSS в съответствие с член 13 от Регламента.

Също като УИ/АВ, C-OSS трябва да спазва правилата на Директива 2012/34/ЕС, особено член 29.

Дейностите в рамките на процеса по изготвяне на ГДВ, засягащи предварително уговорените трасета и резервния капацитет, са описани в анекс 2.

### **1) Основни принципи, свързани със създаването на C-OSS**

C-OSS трябва да бъде създадено съгласно и да се управлява от принципите за прозрачност, недопускане на дискриминация, независимост, баланс и безпристрастност. Управителният съвет е отговорен за определяне или създаване на C-OSS, включително на условията за работа. Планът за изпълнение, който ще бъде част от Документа с информация за коридора, ще бъде публикуван от Управителния съвет в съответствие с член 18 от Регламента и ще описва компетенциите, формата на организация, правата на достъп, отговорностите по отношение на кандидатите и начина на функциониране на C-OSS и условията за ползването му.

### **2) Принципи на прозрачност и недопускане на дискриминация**

В допълнение към Документа с информация за коридора, след като бъде приет, УИ/АВ ще публикуват в своите референтни документи функционирането и създаването на

С-OSS. В своите референтни документи те ще споменат и Документа с информация за коридора.

В съответствие с член 13 от Регламента всяка заявка за предварително уговорени трасета и резервен капацитет за инфраструктурен капацитет по коридора, пресичащ поне една граница по коридора, от железопътно предприятие или одобрен кандидат ще се ръководи от С-OSS (обработване на заявките, координация с УИ/АВ, мониторинг, вземане на решение и отговор). Всяка заявка следва да бъде регистрирана от С-OSS и да ѝ се даде съответен отговор.

След получаване на всички заявки за трасе за предварително уговорени трасета в Х-8 (редовен срок за подаване на заявки за трасе за годишния ГДВ) С-OSS ще вземе решение за разпределянето на предварително уговорените трасета без забавяне до Х-7.5 и съответно ще маркира разпределянето в регистъра на трасетата.

Според член 13.3 и 13.4 от Регламента по същия начин се изисква С-OSS без отлагане да информира компетентните УИ/АВ за постъпили заявки и взети решения по тях. Освен това се изисква за всяка заявка, която не може да бъде изпълнена, С-OSS незабавно да изпраща заявката за инфраструктурен капацитет на компетентните УИ/АВ, които вземат решение по тази заявка и съобщават това решение на С-OSS за по-нататъшно процедиране. Тази процедура позволява проследяване на заявките за международни жп товарни трасета по коридора, които биха се получили в С-OSS.

### 3) Принципи на справедливост и независимост

С-OSS съблюдава задълженията за поверителност по отношение на получените заявки.

В контекста на коридора и от гледна точка на международното сътрудничество експертите от персонала на С-OSS, в рамките на техния мандат, следва да работят независимо от задачите на техните УИ/АВ и те осигуряват решения за разпределяне на предварително уговорени трасета и резервен капацитет на коридорно ниво. Въпреки това експертите на С-OSS могат да работят с УИ/АВ с цел координация на разпределянето на коридорните трасета с разпределянето на входящите/изходящите национални трасета.

### 4) Принципи на сътрудничество и баланс

УИ/АВ ще координират и обединяват своите предварително уговорени трасета в каталог на предварително уговорените трасета на С-OSS с цел да се вземат под внимание нуждите на пазара, изразени чрез т.нар. проучване на транспортния пазар. Управителният съвет ще информира Изпълнителния съвет на годишна база за количественото и качественото развитие на влаковите трасета по коридора в съответствие с член 19.2 от Регламента (виж анекс 1 за минимален набор от показатели).

### 5) Приоритети, които се прилагат от С-OSS в случай на конфликтни заявки

След получаване на всички заявки за предварително уговорени трасета в Х-8, С-OSS ще вземе решение за разпределянето на предварително уговорените трасета.

В случай на конфликтни заявки, С-OSS ще прилага общото правило за приоритет за координация, което се фокусира върху възнаграждаването на кандидатите с по-висока търговска стойност от гледна точка на УИ/АВ и максимално използване на капацитета (по-дълги предварително уговорени участъци на трасета и по-често). Формулата е описана в анекс 3.

Промени в този анекс могат да се правят при условията на общо споразумение между Изпълнителния и Управителния съвети.

Това правило за приоритет за координация се отнася само до предварително уговорените трасета по коридора и се прилага само между X-8 и X7.5 в случай на конфликтни заявки.

След като е взето решение за разпределение, следвайки заявки до X-8, C-OSS ще предложи алтернативни предварително уговорени трасета на неудовлетворените кандидати. Ако тези алтернативни решения не са достатъчно подходящи за кандидата, C-OSS ще изпрати заявките на компетентните УИ/АВ съгласно член 13.4 на Регламента. Тези заявки за трасета трябва да бъдат разгледани от УИ/АВ в случай, че са подадени преди крайния срок X-8.

По отношение на заявките, отправени след X-8, ще се прилага правилото за приоритет за координация „първи пристигнал, първи обслужен“.

## **РЕГУЛАТОРЕН КОНТРОЛ**

Въздействието на рамката върху разпределянето на капацитета на годишна база в случай на жалби е предмет на (последващ) контрол от страна на регулаторните органи. Регулаторните органи могат да започнат разследвания и по собствена инициатива.

Съгласно член 20 от Регламента регулаторните органи на всеки коридор си сътрудничат. Изпълнителният съвет кани регулаторните органи да опишат начина на сътрудничество в областта на регулаторния контрол на C-OSS и по-специално чрез постигане на споразумение за сътрудничество, дефиниращо как ще се обработват жалбите, свързани с процеса на разпределяне на C-OSS и как ще се вземат решения по подадените жалби. Това споразумение следва да бъде публикувано.

Според националните разпоредби в някои страни регулаторните органи трябва да участват в процеса на разпределение (напр. ако дадена заявка не може да бъде изпълнена). В този случай регулаторният орган е правоспособен да извършва мониторинг на УИ/АВ на своята територия съгласно член 56.1 от Директива 2012/34/ЕС.

## **ОДОБРЕНИ КАНДИДАТИ**

Съгласно член 15 от Регламента един одобрен кандидат може директно да се обърне към C-OSS за разпределяне на предварително уговорени трасета/ резервен капацитет. Определеното железопътно предприятие трябва да сключи необходимите индивидуални договори със съответните УИ или АВ, като се основава на съответните национални условия за достъп до мрежата.

Документът с информация за коридора ще описва правата и задълженията на кандидатите към C-OSS, по-специално когато все още не е определено дадено железопътно предприятие.

## **ИЗПЪЛНЕНИЕ**

Настоящата рамка на коридора влиза в сила на следващия ден след подписването ѝ от всички Членове. Първата оценка на рамката на коридора от Изпълнителните съвети ще се извърши между 1 февруари и 31 май 2014 г. Тази версия на рамката следва да бъде публикувана в Документа с информация за коридора.

## АНЕКСИ

1. Мониторинг на процеса на разпределяне
2. Дейности в рамките на процесите на изготвяне на ГДВ, свързани с предварително уговорените трасета и резервния капацитет
3. Описание на правилото за приоритет за координация в X-8 в случай на конфликтни заявки за предварително уговорени трасета
4. Специфични правила за разпределение на капацитет, които да се прилагат по железопътен товарен коридор № 7

## АНЕКС 1

### Мониторинг на процеса на разпределяне

На годишна база процесът на разпределяне на капацитета по коридора ще бъде оценяван с оглед непрекъснато подобряване на процеса. Оценката ще бъде направена след разпределяне на годишния ГДВ, т.е. в периода от средата на август до октомври всяка година.

Оценката ще бъде извършена от Управителния съвет, а Консултативната група към жп предприятия и Консултативната група за терминалите ще бъдат консултирани.

Проектът на доклада за оценка с препоръките ще бъде дискутиран в Изпълнителния съвет през IV-то тримесечие всяка година.

Резултатите от мониторинга ще се публикуват от Управителния съвет съгласно член 19 от Регламента.

Първият доклад за оценка ще бъде изготвен за 2014 г.

Показателите, които ще се наблюдават на двугодишна основа (период 1: от средата на декември до средата на юни, период 2: от средата на юни до средата на декември (смяна на ГДВ):

- предварително уговорено влаково трасе:
  - брой предложени предварително уговорени влакови трасета X-11 на един участък
  - брой заявки период X-11 до X-8 и X-8 (-1 ден) до X-2 (без входящи/изходящи участъци)
  - брой влакови трасета, които са разпределени от C-OSS
  - брой влакови трасета, които са достигнали фазата на активно разписание
  - брой конфликтни заявки (двойно резервиране в X-8)
- Показател за резервен капацитет, който да бъде разпределен от C-OSS в X-2:
  - предложени влакови трасета;
  - разпределени влакови трасета;
  - влакови трасета, достигнали състояние на активно разписание.

## АНЕКС 2

### Дейности при процесите на изготвяне на ГДВ, свързани с предварително уговорените влакови трасета и резервния капацитет

	Участник:	Дейност:
X-19 – X-16	С-OSS, УС, КГ, РГ "Маркетинг", Секретариат	Фаза на подготовка
X-16 – X-12	С-OSS, УИ, УС	Фаза на изготвяне
X-12 – X-11	С-OSS, УИ, УС	Одобряване и публикация
X-11	С-OSS, УИ	Ден на публикуване
X-11 – X-8	Кандидат, С-OSS	Заявка за годишен ГДВ
X-8	Кандидат, С-OSS	Краен срок за подаване на заявки за трасета
X-8 – X-7,5	С-OSS, Кандидат	Фаза за предварително резервиране
X-7.5	С-OSS, УИ, УС	Изпращане на заявки с входящи/изходящи участъци на трасето (напр. първа/последна миля) или изготвени по поръчка на УИ Възможно връщане на оставащи (неизползвани) РаР на компетентните УИ - на основата на решението на УС на Коридора - за използване по време на изготвяне на годишния ГДВ от УИ Актуализация на Каталога на РаР
X-7,5 – X-5,5	УИ, С-OSS	Фаза на изготвяне на трасета
X-5,5	УИ, С-OSS	Финализация на изготвянето на трасета за заявените входящи/изходящи участъци на трасето от УИ и предаване на резултатите на OSS на Коридора за информация и изготвяне на проекта на ГДВ
X-5	С-OSS, УИ	Публикация на проектопредложенията за РаР - вкл. участъците, предоставени от УИ за заявените "гъвкави подходи" от С-OSS УИ изпращат неизползваните РаРs на С-OSS, за да бъдат използвани за късни заявки за трасета
X-5 – X-4	Кандидат, С-OSS	Фаза на наблюдение
X-4 – X-3,5	УИ, С-OSS, Кандидат	Последваща обработка и окончателно разпределяне за годишния ГДВ

X-8 – X-4	Кандидат, C-OSS	Фаза на подаване на късни заявки за трасе
X-4 – X-2	C-OSS, УИ, Кандидат	Фаза на разпределяне на късни заявки за трасе
X-4 – X-2	УИ, C-OSS, УС	Планиране (изготвяне) на резервен капацитет за ad-hoc трафик в случай на неоставащи PaPs
X-2	C-OSS, УИ	Публикуване на резервния капацитет за ad-hoc трафик
X-2 – X+12 (Y-30)	Кандидат, C-OSS, УИ	Фаза на кандидатстване и разпределяне на заявки за ad hoc трасета
X+12 – X+15	C-OSS, УИ, УС, РГ „Маркетинг”	Фаза на оценка



### АНЕКС 3

#### Описание на правилото за приоритет за координация в X-8 в случай на конфликтни заявки за предварително уговорени трасета

За C-OSS са необходими базови критерии за приоритет, за да разпреди предварително уговорените трасета по Коридора за годишния ГДВ.

Стойността, изчислена в зависимост от общата дължина на заявеното трасе (вкл. входящите и изходящите трасета и свързващия пункт или участъците между коридорите), в комбинация с дължината на заявеното предварително уговорено трасе и дните за движение, може да осигури сравнението между различните заявки.

**Първа стъпка:** взети са предвид само пропътуваното трасе по Коридор за товарен превоз ( $L_{\text{PAP}}$ ) и дните за движение ( $Y_{\text{RD}}$ ):

$$L_{\text{PAP}} \times Y_{\text{RD}} = K$$

**Втора стъпка:** ако първата стъпка води до същата приоритетна стойност ( $K$ ), трябва да се вземе под внимание цялата дължина на заявеното трасе ( $L_{\text{TP}}$ ) и следва да се използва пълната формула:

$$(L_{\text{PAP}} + L_{\text{TP}}) \times Y_{\text{RD}} = K$$

**Трета стъпка:** ако втората стъпка води до същата приоритетна стойност ( $K$ ), се прилага логиката "първият дошъл-първи обслужен".

Горепосочените формули могат да се използват и в случай на конфликт по припокриващ участък между повече от един коридор. Всеки C-OSS на ТЖК изчислява своя собствена стойност според заявката за трасе. Кандидатът, който има по-висока стойност на приоритета, ще получи конфликтния участък на трасето.

## **АНЕКС 4**

### **Специфични правила за разпределяне на капацитета, които ще се прилагат за Железопътен товарен коридор № 7**

#### **1. Общи разпоредби**

1.1. Заявки за инфраструктурен капацитет съгласно член 13 (4) от Регламента се изпращат от С-OSS на компетентните УИ/АВ в рамките на един работен ден. Управителите на инфраструктурата и разпределящите органи (АВ) вземат решението си и информират С-OSS в рамките на срока, определен на национално ниво за разпределяне на капацитет. След това С-OSS информира кандидата за решението в рамките на три работни дни от получаването на решението от компетентните УИ/АВ за по-нататъшно процедиране.

1.2. С-OSS решава и информира кандидата относно заявките за резервен капацитет в рамките на четири работни дни от получаване на заявката за трасе.

1.3. За събиране на такси за използване на железопътната инфраструктура се прилагат националните юридически правила за всеки участък от предварително уговореното влаково трасе.

1.4. Може да се събере такса за резервация, както е определено в член 14 (7) от Регламента.

1.5. Резервният капацитет се резервира до 30 дни преди планираното му време.

1.6. Дейностите и функциите на управителите на инфраструктурата, описани в този анекс, може да се възложат на договорна основа на С-OSS.

1.7. Споразумението за сътрудничество, сключено между Регулаторните органи, се публикува в Документа с информация за коридора.

#### **2. Одобрени кандидати**

2.1. Предварително уговорено влаково трасе може да бъде заявено, ако преминава по територията на

а) Република Австрия от предприятия, класифицирани в следните класове на NACE версия 2 (Анекс I към Регламент (ЕС) No 1893/2006, определящ статистическа класификация на икономическите дейности NACE версия 2 и допълващ Регламент на Съвета (ЕЕС) No 3037/90, както и някои Регламенти на ЕО за специфични статистически сфери):

- 1) Раздел В (Минна промишленост и кариери),
- 2) Раздел С (Производство),
- 3) Подкатегория F42.12 Строителство на железни пътища и подземни железници,
- 4) Категория G45 Търговия на едро и дребно и ремонт на моторни превозни средства и мотоциклети, с изключение на подкатегория G45.2 Поддържане и ремонт на моторни превозни средства,
- 5) Категория G46 Търговия на едро, с изключение на моторни превозни средства и мотоциклети,
- 6) Подкатегория H49.2 Товарен железопътен транспорт,
- 7) Категория H52 Складово стопанство и помощни дейности за транспорта,
- 8) Категория H53 Пощенски и куриерски дейности,

- b) Република България от кандидати освен железопътни предприятия или международни обединения от жп предприятия, като например, изпращачи, товарни спедитори и оператори на комбиниран транспорт,
- c) Чешката Република от кандидати освен железопътни предприятия или международни обединения от жп предприятия, като например изпращачи, товарни спедитори и оператори на комбиниран транспорт,
- d) Република Гърция от изпращачи, товарни спедитори и оператори на комбиниран транспорт, съгласно параграф 2 на член 2 от Указ на президента 41/2005 (Държавен вестник 60 А),
- e) Унгария от икономически организации, създадени по точка "с" в раздел 685 от закон IV от 1959 г. за гражданския кодекс на Унгария, а именно държавни компании, други държавни икономически агенции, кооперативи, бизнес асоциации, професионални асоциации, европейска компания, обединение, европейско икономическо обединение, европейско обединение за териториално сътрудничество, компании на определени юридически лица, филиали, организации за управление на водата, асоциации за управление на горите, частни предприемачи, държавни и местни органи на властта, бюджетни агенции, асоциации, публични органи и фондации във връзка с техните икономически дейности;
- f) Румъния от нито едно друго предприятие,
- g) Словашка Република от други лица, имащи интерес да получат предварително уговорени влакови трасета, за да извършват железопътни превози, по-конкретно оператори на комбиниран транспорт, товароизпращачи и товарополучатели освен жп предприятия (оттук нататък наричани: ЖП) или международни обединения от жп предприятия, описано в член 15 на Регламента. Другите услуги, изброени в Анекс II на Директива 2001/14/ЕК не се заявяват от одобрените кандидати.

2.2. Кандидати, които не са ЖП, могат да подават заявки за предварително уговорено влаково трасе или участък от предварително уговорено влаково трасе, ако притежават валидна регистрация при всички управители на инфраструктурата, чиито мрежи са включени. За регистрацията се сключва договор със съответния управител на инфраструктурата. Такъв договор съдържа по-специално:

- a) декларация от кандидата, че той приема условията, определени в референтния документ за мрежата,
- b) средства за подаване на заявки за капацитет, по-конкретно идентификатори за достъп до информационни системи или образци на печатни формуляри.

Условията, управляващи договора, са недискриминационни и прозрачни.

C-OSS няма право за разпределя предварително уговорени влакови трасета на кандидати, които не са ЖП, без да е получил официално съобщение от съответния УИ относно сключения договор за регистрация. УИ е длъжен да информира C-OSS за договора за регистрация на кандидатите, които не са ЖП, в рамките на един работен ден.

### 2.3. В случай, че

- a) кандидат, който не е ЖП, не е определил жп предприятие, за да използва предварително уговорено влаково трасе, или
- b) определеното жп предприятие не е сключило необходимите договори, както е посочено от член 10 параграф 5 от Директива 91/440/ЕЕС,

10 дни преди да се планира предварително уговореното влаково трасе, кандидатът губи своите права върху разпределения инфраструктурен капацитет.

2.4.В случай, че не е сключен договорът, описан в точка 2.2 или 2.3, а всяка заинтересована страна счита, че това е по вина на дейността или на отношението на управителя на инфраструктурата, може да бъде отправена жалба към компетентния Регулаторен орган, както е описано в член 20 от Регламента.

2.5.Правата и задълженията, произтичащи от разпределения инфраструктурен капацитет, се отнасят до железопътното предприятие веднага щом то сключи договора, описан в член 15 от Регламента вместо кандидата, който не е ЖП. По-специално на железопътното предприятие се налагат такси за използване на железопътната инфраструктура.

2.6.Схемите, отчитащи функционирането, съгласно член 11 от Директива 2001/14/ЕС не се отнасят за одобрените кандидати.

2.7.Потвърждаването на заявката за капацитет от C-OSS поражда договори между кандидата, който не е ЖП, и онези управители на инфраструктура, които участват в предоставянето на предварително уговорено влаково трасе. Условиата и тарифите, управляващи договора, са недискриминационни и прозрачни.