

**Решение на Изпълнителния съвет на
Товарен железопътен коридор Ориент / Източно Средиземноморие**

приемане на рамката за предоставяне на капацитет по
Железопътен коридор за превоз на товари Ориент / Източно Средиземноморие

Като взе предвид

- Регламент (ЕС) / № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета и по-специално Член 14 от него;
- Директива 2012/34 / ЕС на Европейския парламент и на Съвета и по-специално глава IV (раздел 3) от нея;

Като има предвид, че:

- Директива 2012/34 / ЕС съдържа общите условия и целите на разпределяне на капацитета по инфраструктурата;
- Член 14 от Регламент (ЕС) № 913/2010 съдържа конкретните условия, приложими в контекста на коридорите за железопътен превоз на товари;
- Член 14 (1) от Регламент (ЕС) № 913/2010 изисква Изпълнителния съвет да определи рамка за разпределянето на капацитета по инфраструктурата на товарния железопътен коридор;
- Членове 14 (2) до (10) на Регламент (ЕС) № 913/2010 установят процедурите, които да се следват от Управителния съвет, управителите на инфраструктура и разпределящите органи, във връзка с Общите правила, съдържащи се в Директива 2012/34 / ЕС;
- Изпълнителният съвет кани Управителния съвет да си сътрудничи с другите управителни съвети, за да се хармонизира, доколкото е възможно срока, посочен в Член 14 (5) на Регламент (ЕС) № 913/2010;

Като действа в съответствие със своите вътрешни правила за процедурите,

ПРИЕ ТОВА РЕШЕНИЕ:

Глава I

ЦЕЛ, ОБХВАТ И ХАРАКТЕР НА РАМКАТА

Член 1

1. Тази рамка за разпределяне на капацитета по инфраструктурата на железопътния товарен коридор („Коридорна рамка“) касае разпределянето на предварително установени трасета, както са дефинирани в съответствие с Член 14 (3) на Регламент (ЕС) № 913/2010 („Регламентът“) и разпределянето на резервен капацитет, както е дефинирано в съответствие с Член 14 (5) от Регламента, показан от Единното гише за обслужване на Коридора („C-OSS“) за товарни влакове, пресичащи поне една граница на коридора за железопътен превоз на товари. Тя описва основните дейности на C-OSS и Управителния съвет в това отношение, а също така идентифицира отговорностите на регулаторните органи в съответствие с Член 20 от Регламента.
2. Обхватът на прилагане на Коридорната рамка е железопътната мрежа, дефинирана в плана за изпълнение на коридора за железопътен превоз на товари, където са обозначени главните, алтернативните и свързващите линии.
3. Изпълнителният съвет може да допусне специфични правила в тази Коридорна рамка за мрежи, които прилагат разпоредбите, разрешени в съответствие с Член 2 (6) от Директива 2012/34 / ЕС.

Член 2

Документът следва да се публикува от Управителния съвет в съответствие с Член 18 от Регламента - наричан по-нататък Коридорен информационен документ („CID“) и отразява процесите в тази Коридорна рамка.

Глава II

ПРИНЦИПИ ЗА ПРЕДЛАГАНЕТО НА ПРЕДВАРИТЕЛНО УСТАНОВЕНИ ТРАСЕТА И РЕЗЕРВЕН КАПАЦИТЕТ

Член 3

1. Офертата, показана от C-OSS съдържа предварително установени трасета и резервен капацитет. Предварително установените трасета и резервния капацитет се дефинират и организират съвместно от управителите на инфраструктурата и органите, предоставящи капацитет в съответствие с Член 14 от Регламента. В допълнение, те вземат под внимание когато е уместно:
 - препоръки от C-OSS на базата на техния опит;
 - обратна връзка с клиентите относно предходни години (например, получена от Консултативната група на железопътните предприятия);
 - очакванията на клиентите и прогноза (например, получени от Консултативната група на железопътните предприятия);

- резултати от годишното проучването на удовлетвореността на потребителите на коридора за железопътен превоз на товари;
 - констатации при всяко разследване, проведено от регулаторния орган през предходната година.
2. Управителите на инфраструктурата и органите за предоставяне на капацитет (IMs/ABs) гарантират, че каталогът с предварително установените трасета и резервният капацитет са подходящо публикувани. Преди публикуване на каталога с предварително установените трасета и резервния капацитет, Управителният съвет информира Изпълнителния съвет относно предложението и неговата подготовка.
 3. При поискване от страна на регулаторните органи и в съответствие с членове 20 (3) и 20 (6) от Регламента, IMs/ABs предоставят цялата необходима информация, която позволява на регулаторните органи да оценят недискриминационното насочване и предлагане на предварително установени трасета и резервен капацитет и приложимите правила.

Член 4

Предварително установените трасета се предават на C-OSS за изключителното управление, най-късно до X-11¹ и резервния капацитет не по-късно от X-2. От Управителния съвет се изисква да реши дали, и ако да, до каква степен неизползвани предварително установени трасета да бъдат върнати от C-OSS към съответния IMs/ABs в X-7,5, или да се задържат от C-OSS след X- 7,5, за да се приемат късни заявки, като се вземе предвид необходимостта от достатъчен резервен капацитет. Управителният съвет публикува в CID принципите, на които ще основе своето решение.

Член 5

1. Предварително установените трасета, управлявани от C-OSS за разпределение в годишното разписание и резервния капацитет са предназначени единствено за железопътния коридор за превоз на товари. Поради това е от съществено значение, че публикуваният капацитет е защитен от едностранно изменение от страна на IMs/ABs в периода между публикуването му в каталога на предварително установените трасета и решението за предоставяне на C-OSS в X-7,5.
2. След решението за предоставяне на C-OSS в X-7,5, един IM/AB и кандидат могат да се споразумеят за незначителни изменения на предоставения капацитет, които не влияят върху резултатите от решението за предоставяне. В този случай, модифицираният капацитет трябва да имат същото ниво на защита, както приложеното спрямо първоначалния капацитет.

X¹ посочва датата на промяната на разписанието, цифрите означават месеци. Затова X-11 са 11 месеца преди промяната на разписанието и т.н.

Член 6

1. С цел по-добро управление на трафика и най-добро използване на наличния капацитет, особено при заявки за капацитет, включващи повече от един товарен железопътен коридор, конкретни предварително установени трасета могат да бъдат определени от Управителния съвет чрез прилагане на приоритетните правила за предварително установени трасета (Network PaP rule), дефинирани в Приложение 1. Правилото Network PaP може да се прилага за отсечки от предварително установени трасета, свързани помежду си в рамките на един, или няколко коридори за железопътен превоз на товари. Тези отсечки са предназначени за насърчаване на оптималното използване на наличния капацитет по коридорите за железопътен превоз на товари. Предварително установено трасе, по което се прилага правилото Network PaP се нарича „Network PaP“.
2. При обозначаването на Network PaP, от гледна точка на начало, край и количество, според случая трябва да се вземе предвид следното:
 - недостиг на капацитет;
 - брой и характеристики на противоречивите заявки, наблюдавани в предишни години;
 - брой заявки, включващи повече от един железопътен коридор за превоз на товари, наблюдавани в предишни години;
 - брой неудовлетворени заявки, и т.н., наблюдавани в предишни години.
3. В CID се публикуват обяснения за обозначението на Network PaP, отсечки от железопътния коридор за превоз на товари, които да бъдат обхванати от Network PaP и индикативен дял от Network PaP, като дял от всички предварително установени трасета, предлагани по коридора за железопътен превоз на товари.
4. Където Network PaP се отнасят за повече от един товарен железопътен коридор, Управителният съвет си сътрудничи с Управителния съвет (и), на друг съответен коридор (и) за железопътен превоз на товари за да ангажира IMs/ABs в процеса на обозначаване. Ако един коридор за железопътен превоз на товари установи необходимост от Network PaPs по няколко товарни железопътни коридора, то другият участващ коридор (и) трябва, ако е възможно да отговори на заявката. Тези Network PaPs могат да бъдат определени само ако се договорят Управителните съвети на всички свързани коридори.

Глава III

ПРИНЦИПИ НА РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПРЕДВАРИТЕЛНО УСТАНОВЕНИ ТРАСЕТА И РЕЗЕРВЕН КАПАЦИТЕТ

Член 7

1. Решението за предоставяне на предварително установени трасета и резервен капацитет по коридора за железопътен превоз на товари се взема от C-OSS, в съответствие с Член 13 от Регламента.
2. Дейностите при процесите по изготвяне на разписанията, свързани с предварително установени трасета и резервен капацитет са посочени в Приложение 2.

III-A ОБЩИ ПРИНЦИПИ, СВЪРЗАНИ С ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА C-OSS

Член 8

1. CID, който се публикува от Управителния съвет трябва да опише най-малко компетенциите, формата на организация, отговорностите спрямо заявителите и начина функциониране на C-OSS и условията за неговото използване.
2. Капацитетът на коридора се публикува и се предоставя чрез международна система за координация на заявките, която е хармонизирана доколкото е възможно с другите железопътни коридори за превоз на товари.

III-B ПРИНЦИПИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ

Член 9

1. C-OSS е отговорен за предоставянето на предварително установените трасета и резервен капацитет по своя товарен железопътен коридор.
2. Кандидатът, заявяващ предварително установени трасета, или резервен капацитет, които обхващат повече от един железопътен коридор за превоз на товари може да избере един C-OSS, който да действа като единна точка за контакт за да координира неговата заявка. Този C-OSS обаче остава отговорен за предоставянето на капацитет само по своя железопътен коридор за превоз на товари.
3. Когато едни и същи предварително установени трасета се предлагат съвместно от повече от един железопътен коридор за превоз на товари, Управителният съвет координира с другия засегнат Управителен съвет (и) посочването на отговорния за предоставянето на тези трасета C-OSS и го публикува в CID.

Член 10

1. След получаване на всички заявки за предварително установени трасета в X-8 (стандартен краен срок за подаване на заявки за трасета за годишното разписание), C-OSS взема решение за предоставяне на предварително установени трасета в X-7,5 и акуратно посочва предоставянето на предварително установените трасета в регистъра на трасетата.

2. Заявки за предварително установени трасета, които не могат да бъдат изпълнени в съответствие с Член 13 (3) от Регламента и са изпратени към компетентните IMs/ABs в съответствие с Член 13 (4), следва да се разглеждат от IMs/ABs като подадени преди крайния срок X-8. IMs/ABs вземат своето решение и информират C-OSS в рамките на сроковете, посочени в Приложение VII от Директива 2012/34/ЕС и описани в Приложение 2 на тази рамка за разпределение на капацитет по коридора. C-OSS завършва обработката на заявката и уведомява кандидата за решението възможно най-скоро след получаването му от компетентните IMs/ABs.
3. Управителният съвет е поканен да вземе решение за крайния срок за подаване на заявки за резервен капацитет към C-OSS по хармонизиран начин в 30-дневен срок преди датата за пътуване.
4. C-OSS представя първия отговор на заявките за резервен капацитет в рамките на пет работни дни от получаването на заявката.

III-C ПРИНЦИПИ ЗА КОРЕКТНОСТ И НЕЗАВИСИМОСТ

Член 11

1. C-OSS спазва търговската поверителност на предоставената му информация.
2. В контекста на железопътния коридор за превоз на товари и от гледна точка на международното сътрудничество, служителите на C-OSS в рамките на своя мандат работят независимо от техните IMs/ABs при вземането на решения за предоставяне на предварително установени трасета и резервен капацитет по коридора. Въпреки това, служителите на C-OSS работят с IMs/ABs с цел координация на предоставянето на предварително установени трасета и резервен капацитет с довеждащи и отвеждащи национални трасета.

III-D ПРИОРИТЕТИ КОИТО СЕ ПРИЛАГАТ ОТ C-OSS В СЛУЧАЙ НА ПРОТИВОРЕЧИВИ ЗАЯВКИ

Член 12

1. В случай на противоречиви заявки, C-OSS може да потърси решение чрез консултации като първа стъпка, ако са изпълнени следните критерии:
 - Конфликтът е само по един железопътен коридор за превоз на товари;
 - Достъпни са подходящи алтернативни предварително установени трасета.
2. Когато се предприеме консултация, C-OSS се обръща към кандидатите и предлага решение. Ако кандидатите са съгласни с предложеното решение, процеса на консултация приключва.

3. Ако по някаква причина процесът на консултация не доведе до споразумение между всички страни, към X-7,5 се прилагат правилата за предимство, описани в Приложение № 1.

Член 13

1. Когато не е предприета консултация в съответствие с Член 12, C-OSS незабавно прилага правилата за приоритет и процеса, описани в Приложение 1.
2. Правилата за приоритет се отнасят само за предварително установени трасета и в случай на конфликтни кандидати се прилагат само между X-8 и X-7,5.
3. След като е взето решението за предоставяне съгласно заявките, получени до X-8, C-OSS ще предложи на кандидата (ите) с по-нисък приоритет подходящи алтернативни предварително установени трасета ако има такива. При липса на подходяща алтернативни предварително установени трасета, заявките трябва незабавно да се препращат към компетентните IMs/ABs в съответствие с Член 13 (4) от Регламента. Тези заявки трябва да се разглеждат от IMs/ABs като подадени преди крайния срок X-8.
4. Опитът в процеса на разрешаване на конфликти трябва да бъде оценен от Управителния съвет и да се вземе предвид в процеса на планиране на предварително уговорените трасета за следващите периоди за разписанието, с цел да се намали броят на конфликтите през следващите години.

Член 14

По отношение на заявленията, подадени след X-8, се прилага принципа „първи по време, първи по право“.

Глава IV КАНДИДАТИ

Член 15

1. Един кандидат може да подаде заявление за предоставяне на предварително установени трасета, или резервен капацитет директно към C-OSS.
2. Кандидатите трябва да приемат общите условия на железопътния коридор за превоз на товари за подаване на заявки за предварително установени трасета и резервен капацитет, както е предвидено в CID. Копие от тези общи условия, се предоставя безплатно при поискване. Заявителят потвърждава, че:
 - приема условията, свързани с процедурите по предоставяне, както са описани в CID,
 - е в състояние да подаде заявка чрез системата, посочена в член 8,
 - е в състояние да предостави всички данни, необходими за заявката за трасе.

Условията трябва да бъдат недискриминационни и прозрачни.

3. Предоставянето на предварително установени трасета и резервен капацитет от C-OSS на кандидата не е в ущърб на националните административни разпоредби за ползване на капацитета.
4. След като вече от страна на C-OSS са предоставени предварително установените трасета / резервен капацитет, заявителят назначава железопътното предприятие (я), което ще се използва влаковото трасе / резервен капацитет от негово име и информира C-OSS и IMs/ABs. Ако това назначение не е предоставено от заявителя най-късно 30 дни преди деня за пътуване, независимо от това дали е за предварително установено трасе или резервен капацитет, предоставеното за него трасе се счита за анулирано.
5. CID описва правата и задълженията на заявителите спрямо C-OSS, в частност, когато все още нито едно предприятие не е назначено.

Глава V РЕГУЛАТОРЕН КОНТРОЛ

Член 16

1. Прилагането на тази рамка за годишното разпределение на капацитет по коридора трябва да бъде предмет на контрол от страна на регулаторните органи.
2. Член 20 от Регламента изисква регулаторният орган, регулиращ всеки железопътен коридор за превоз на товари да си сътрудничи с другите съответни регулаторни органи. Изпълнителният съвет кани регулаторните органи, участващи в коридора да определят начина, по който те възнамеряват да си сътрудничат при регулаторния контрол на C-OSS, чрез разработване и публикуване на споразумение за сътрудничество, определящо начина на подаване на жалби във връзка с процеса на предоставяне на C-OSS и как се вземат решения в резултат на жалбите. Изпълнителният съвет кани също така регулаторните органи да определят процедурите, които предвиждат за сътрудничество по железопътните коридори за превоз на товари.
3. Когато е разработено и публикувано споразумение за сътрудничество, CID трябва да осигури линк към него.

Глава VI ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 17

Управителният съвет информира Изпълнителния съвет на годишна база, използвайки индикаторите, определени в Приложение № 3, за количественото и качествено развитие на предварително установените маршрути и резервен капацитет, в съответствие с Член 9 (1) С и 19 (2) от Регламента. Въз основа на това, Изпълнителният съвет ежегодно прави оценка на функционирането на коридорната рамка и обменя резултатите с другите железопътни коридори за

превоз на товари, прилагащи тази коридорна рамка. Регулаторните органи могат да информират Изпълнителния съвет за собствените си наблюдения относно мониторинга на съответния железопътен коридор за превоз на товари.

Член 18

1. Изпълнителният съвет е взел това решение въз основа на взаимно съгласие на представителите на органите на всички участващи държави, в съответствие с разпоредбите на Член 14 (1) от Регламента. Това решение е правно обвързващо за неговите адресати и се публикува.
2. Тази коридорна рамка замества всички предишни коридорни рамки. Тя ще влезе в сила за периода на разписанието за 2017 г.
3. Промени в тази коридорна рамка могат да бъдат направени, но само след консултация с Управителните съвети и с Изпълнителните съвети на всички железопътни коридори за превоз на товари и регулаторните органи.

Член 19

1. Правилото за приоритет и процеса, описан в Приложение 1, които се основават на честотата и критериите за дистанция, се оценяват от железопътния коридор за превоз на товари през втората половина на 2018 г. Тази оценка се основава на обща оценка, извършена от железопътния коридор за превоз на товари, като се вземе предвид опита му по отношение на предоставянето.
2. В допълнение, за да се разшири обхватът на горната оценка, Управителният съвет може да вземе решение за определяне и извършване на последваща оценка, за да се измери колко е важно за обществото и за ефективното използване на мрежата в рамките на процеса на предоставяне на капацитет за решаване на противоречиви заявки.
3. Ако железопътният коридор за превоз на товари предприеме тази допълнителна последваща оценка, до края на 2016 г., ще разработи нов модел. Този модел може да се прилага за целите на анализа на предоставянето за периода на разписанието за 2018 г. и за 2019 г. Коридорът информира другите железопътни коридори за превоз на товари и предоставя тяхната оценка и модел на предоставяне за разглеждане от други железопътни коридори за превоз на товари железопътен товарен превоз.
4. В съответствие с резултатите от оценката на правилото за приоритет, както е описано по-горе, всяка потенциална модификация ще влезе в сила за периода на разписанието за 2020 г. и след това.

Член 20

Препратката към тази коридорна рамка ще бъде включена в CID и в референтния документ на IMs/ABs за мрежата.

Член 21

Това решение е адресирано до IMs/ABs и Управителния съвет на железопътния коридор за превоз на товари.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Описание на правилото за приоритет в X-8, в случай на противоречиви заявки за предварително установени трасета.
2. Дейности в процеса на изготвяне на разписанията, свързани с предварително установени трасета и резервен капацитет.
3. Оценка на процеса на предоставяне.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Описание на правилото за приоритет в X-8, в случай на противоречиви заявки за предварително установени трасета.

Ако нито едно „Network PaP“ не участва в противоречиви заявки

Приоритетът се изчислява по следната формула:

$$K = (L^{PAP} + L^{F/O}) \times Y^{RD}$$

L^{PAP} = Общо заявена дължина на всички PaP отсечки по всички участващи ТЖК, включени в едно досие

$L^{F/O}$ = Общо заявена дължина (и) на довеждащо/отвеждащо трасе (та); за по-голяма практичност, се приема, че разстоянието е по права линия.

Y^{RD} = Брой на заявените дни за пътуване за периода на разписанието. Денят за пътуване ще бъде взет под внимание само за изчисляване на приоритета, ако се отнася за дата с публикувано предложение за PaP за дадената отсечка.

K = Степента на приоритет

Всички дължини се изчисляват в километри.

Методът за прилагане на тази формула е:

в първия етап стойността на приоритета (K) се изчислява, използвайки само общата заявена дължина на предварително уговорените трасета (L^{PAP}) умножена по броя на заявените дни за пътуване (Y^{RD});

- ако заявките не могат да бъдат разделени по този начин, стойността на приоритет (K) се изчислява използвайки общата дължина на целите трасета ($L^{PAP} + L^{F/O}$), умножена по броя на заявените дни за пътуване (Y^{RD}), за да се разделят заявките;
- ако заявките не могат да бъдат разделени по този начин, за разделяне са използва случаен подбор. Този подбор на случаен принцип се дефинира в CID.

Ако „Network PaP“ се занимава с най-малко една от конфликтните заявки:

- Ако конфликтът не е по „Network PaP“, се прилага правилото за предимство, описано по-горе
- Ако конфликтът е по „Network PaP“, приоритет се изчислява по следната формула:

$$K = (L^{NetPAP} + L^{Other PAP} + L^{F/O}) \times Y^{RD}$$

K = Стойност на приоритета

L^{NetPAP} = Общата заявена дължина (в км) на PaP, дефинирана като „Network PaP“ по ТЖК, включена в едно досие

$L^{F/O}$ = Общо заявена дължина (и) на довеждащо/отвеждащо трасе (та); за по-голяма практичност се приема, че разстоянието е по права линия.

Y^{RD} = Брой на заявените дни за пътуване за периода на разписанието. Ден за пътуване ще бъде взет предвид за изчисляването на приоритет, само ако се отнася до дата с публикувана PaP оферта за дадения участък.

Методът за прилагане на тази формула е:

- в първия етап стойността на приоритета (K) се изчислява като се използва само общата заявена дължина на „Network PaP“ (L^{NetPAP}), умножена по броя на заявените дни пътуване (Y^{RD})
- ако заявките не могат да бъдат разделени по този начин, стойността на приоритета (K) се изчислява с помощта на общата дължина на всички заявени отсечки „Network PaP“ и други PaP отсечки ($L^{NetPAP} + L^{OtherPAP}$), умножена по броя на заявените дни за пътуване (Y^{RD}), с цел да се разделят заявките
- ако заявките не могат да бъдат разделени по този начин, стойността на приоритета (K) се изчислява с помощта на общата дължина на цялостните отсечки ($L^{NetPAP} + L^{OtherPAP} + L^{F/O}$), умножена по броя на заявените дни за пътуване (Y^{RD}), с цел да се разделят заявките

Ако заявките не могат да бъдат разделени по този начин, се използва случаен подбор за разделяне на заявките. Този подбор на случаен принцип се определя в CID.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Дейности, свързани с процесите по изготвяне на разписанията относно предварително установени трасета и резервен капацитет.

Дата/период	Дейност
X-19 -X-16	Фаза на подготовка
X-16 - X-12	Фаза на създаване
X-12 - X-11	Одобрение и публикуване
X-11	Публикуване на PaPs, предоставени от IMs/ABs и идентифициране сред тях на определени Network PaPs
X-11 -X-8	Заявление за годишно разписание
X-8	Краен срок за подаване на заявки за трасе
X-8 - X-7,5	Фаза на предварителна резервация
X-7,5	Предаване на заявки с „гъвкав подход“ (напр. Довеждащо/Отвеждащо трасе) „специални процедури“ заявки, когато кандидатът нито е получил заявеното PaP, нито приема - ако е приложимо - подходящо алтернативно PaP
X-7,5	Възможно връщане на някои останали (неизползвани) PaPs на компетентния IMs/ABs - въз основа на решение на Управителния съвет на ТЖК - за използване по време на изготвянето на годишното разписание график от IMs/ABs
X-7,5 - X-5,5	Фаза на конструиране за „гъвкави подходи“
X-5,5	Финализиране на конструирането на трасето за заявените „гъвкави подходи“ от IMs/ABs и предоставяне на резултатите към C-OSS за информация и развитие на проекта за разписание
X-5	Публикуване на проекта за разписание за PaPs - включително участъци, предоставени от IMs/ABs за заявени „гъвкави подходи“ от C-OSS и за специално разработени алтернативи в случай, че кандидатът нито е получил заявеното PaP, нито приема - ако е приложимо - подходящо алтернативно PaP
X-5 - X-4	Наблюдения от кандидатите
X-4 - X-3,5	Последваща обработка и окончателно предоставяне
X-8 - X-4	Късна фаза за заявка на трасе
X-4 - X-2	Късна фаза за предоставяне на трасе
X-4 - X-2	Планиране (осигуряване) на резервен капацитет за ад-хок трафик
X-2	Публикуване на резервен капацитет за ад-хок трафик
X-2-X+12	Фаза на прилагане и предоставяне за ад-хок заявки
X+12-X+15	Фаза на оценка

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Оценка на процеса на предоставяне

Процесът на предоставяне на капацитет по коридора за товарен превоз, се оценява по време на самия процес, с акцент върху непрекъснатото подобряване на работата на C-OSS. Оценяването се извършва след основните крайни срокове:

X-11: Публикуване на PaPs

X-8: Краен срок за подаване на заявки за трасе в процеса на изготвяне на годишното разписание

X-7,5: Краен срок за обработка на заявките за PaP за годишното разписание от страна на C-OSS

X-2: Публикуване на резервен капацитет за ад-хок трафик

Оценката се извършва от Управителния съвет. Освен това, Управителният съвет изготвя годишен доклад за оценка, който включва препоръки за подобрене на процеса на предоставяне на капацитета. Годишният доклад се адресира до Изпълнителния съвет.

Резултатите от мониторинга се публикуват от Управителния съвет и се включват в докладите, посочени в Член 19 от Регламента.

Най-малко следните основни показатели се оценяват като се използва методологията, описана по-долу:

Индикатор	Формула за изчисляване	График
Обем на предлагания капацитет	Предлагани км*дни	в X-11 и X-2
Обем на заявления капацитет	Заявени км*дни	в X-8
Обем на заявките	Брой заявки	в X-8
Обем на капацитет (фаза на предварителна резервация)	км*дни (фаза на предварителна резервация)	в X-7,5
Брой конфликти	Брой на заявките, подадени до C-OSS, които са в конфликт с най-малко една друга заявка	в X-8

РЕЧНИК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

- **AB:** Орган за предоставяне на капацитет
- **IM:** Управител на инфраструктурата
- **C-OSS:** Единно гише за обслужване на коридора
- **PaP:** Предварително установено трасе
- **X:** Начална дата на разписание
- **F/O:** Довеждащо/отвеждащо (трасе)
- **RD:** Дни за пътуване
- **RFC:** Товарен железопътен коридор
- **Network PaP:** Предварително установено трасе, за което се прилага правилото „Network PaP“
- **CID:** Коридорен информационен документ