

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

приемане на рамката за разпределяне на капацитет по  
товарния железопътен коридор

(актуална хармонизирана рамка за разпределяне на капацитет, разработена от  
Изпълнителния съвет за мрежата, версия 31.10.2018, приета на 19 ноември  
2018)

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 взе предвид, че:

- Директива 2012/34 / ЕС съдържа общите условия и целите за разпределяне на капацитета по инфраструктурата;
- Член 14 от Регламент (ЕС) № 913/2010 съдържа конкретните условия, приложими в контекста на товарните железопътни коридори;
- В член 14 (1) от Регламент (ЕС) № 913/2010 се изисква Изпълнителният съвет да определи рамка за разпределянето на капацитета по инфраструктурата на товарния железопътен коридор;
- В членове 14 (2) до (10) на Регламент (ЕС) № 913/2010 се посочват 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 срокът, посочен в Член 14 (5) на Регламент (ЕС) № 913/2010;
- Изпълнителният съвет кани Управителния съвет да си сътрудничи с другите управителни съвети, за да се хармонизира, доколкото е възможно срокът, посочен в Член 14 (7) на Регламент (ЕС) № 913/2010;

Като действа в съответствие със своите вътрешни правила за процедурите,

**ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯТ СЪВЕТ ПРИЕ ТОВА РЕШЕНИЕ:**

## Глава I

### ЦЕЛ, ОБХВАТ И ХАРАКТЕР НА РАМКАТА

#### Член 1

1. Тази рамка за разпределяне на капацитета по инфраструктурата на товарния железопътен коридор („Коридорна рамка“), е свързана с разпределянето на предварително установени трасета, съгласно дефиницията 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, посочен 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 на 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 товарния железопътен коридор, където са обозначени главните, алтернативните и свързващите линии.
3. Изпълнителният съвет може да реши 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.
4. В допълнение, специфичните правила и условия за разпределяне на капацитет могат да се прилагат към части на железопътния коридор за периодите от 2020 до 2024. Тези правила и срокове са описани и дефинирани в Приложение 4.

#### 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 трябва да вземат под внимание, когато е уместно:

- препоръки от С-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 проучване на удовлетвореността на потребителите на товарния железопътен коридор;
  - 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 С-OSS за изключително управление, най-късно до X-11<sup>1</sup>, а резервният капацитет не по-късно от X-2. От Управителния съвет се изисква да реши дали, и ако да, до каква степен неизползваните предварително установени трасета да бъдат върнати от С-OSS към съответния IMs/ABs в X-7,5, или да се задържат от С-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, според които ще вземе своето решение.

#### *Член 5*

1. Предварително установените трасета, управлявани от С-OSS за разпределение в годишното разписание и резервния капацитет, са предназначени единствено за товарния железопътен коридор. Поради това е от съществено значение публикуваният капацитет да бъде 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 С-OSS в X-7,5.
2. След решението за разпределяне на С-OSS в X-7,5, един IM/AB и кандидат могат да се споразумеят за незначителни изменения на разпределения капацитет, които не влияят върху резултатите от решението за разпределяне. В

---

<sup>1</sup> Указва датата на изменението на разписанието; цифрите указват месеца. Ето защо X-11 е 11 месеца преди изменението на разписанието и т.н.

този случай модифицираният капацитет трябва да има същото ниво на защита, както приложеното спрямо първоначалния капацитет.

#### Член 6

1. 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 участъци от предварително установени трасета, свързани помежду си в рамките на един, или няколко товарни железопътни коридора. Тези участъци са предназначени за насърчаване на оптималното използване на наличния капацитет по товарните железопътни коридори. 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 товарен железопътен коридор, 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, участъци 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 товарния железопътен коридор.
4. Там, където Network PaP се отнасят за повече от един товарен железопътен коридор, Управителният съвет си сътрудничи с Управителния(те) съвет (и) на друг съответен товарен(ни) железопътен(ни) коридор(и), за да ангажира IMs/ABs в процеса на обозначаване. Ако един товарен железопътен коридор установи необходимост от Network PaPs по няколко товарни железопътни коридора, то другият(те)участващ(и) 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 разпределяне на предварително установени трасета и резервен капацитет по товарния железопътен коридор се взема от С-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 С-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 на функциониране на С-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 товарни железопътни коридори.

### III-B ПРИНЦИПИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ

### *Член 9*

1. С-OSS отговаря 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 товарен железопътен коридор, може да избере едно С-OSS, което да действа като единна точка за контакт, за да координира неговата заявка. Това С-OSS, обаче, отговаря за предоставянето на капацитет само по своя товарен железопътен коридор.
3. Когато едни и същи предварително установени трасета се предлагат съвместно от повече от един товарен железопътен коридор, Управителният съвет ще съгласува с другия(те) Управителен(и) съвет(и), заинтересован(и) да определи(ят) отговорното за предоставянето на тези трасета С-OSS и да 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, а 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 се приканва 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. Без да нарушава Член 48 (1) от Директива 2012/34/ЕС, C-OSS ще положи всички усилия да предостави 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 товарен железопътен коридор 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 определени 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 като първа стъпка да потърси решение чрез консултации, ако са изпълнени следните критерии:

- Конфликтът е само по един товарен железопътен коридор;
  - Налице са подходящи алтернативни предварително установени трасета.
2. Когато се предприеме консултация, С-OSS се обръща към кандидатите и предлага решение. Ако кандидатите са съгласни с предложеното решение, процесът 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, С-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 заявки се прилагат само между X-8 и X-7,5.
3. След като е взето решението за предоставяне на капацитет съгласно заявките, получени до X-8, С-OSS ще предложи на кандидата (ите) с по-нисък приоритет подходящи предварително установени алтернативни трасета, ако има такива. При липса на подходящи предварително установени алтернативни 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 броя на конфликтите през следващите години.

#### *Член 14*

По отношение на заявките, подадени след X-8, се прилага принципът „първи пристигнал, първи обслужен“.

### Глава IV КАНДИДАТИ

#### *Член 15*

1. Един кандидат може да подаде заявление за предоставяне на предварително установени трасета, или резервен капацитет директно към С-OSS.
2. Кандидатите трябва да приемат общите условия на товарния железопътен коридор 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. Кандидатът 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 нарушава националните административни разпоредби за ползване на капацитета.
4. След като от страна на C-OSS са предоставени предварително определените трасета/резервният капацитет, кандидатът определя железопътното предприятие (я), което ще използва влаковото трасе /резервния капацитет от негово име и информира C-OSS и IMs/ABs. Ако това определяне не е предоставено от кандидата най-късно 30 дни преди деня за пътуване, независимо от това дали е за предварително установено трасе или за резервен капацитет, предоставеното трасе се счита за анулирано.
5. CID описва правата и задълженията на кандидатите спрямо C-OSS, в частност, когато все още не е определено нито едно предприятие.

## 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 съответният регулаторен орган, регулиращ всеки товарен железопътен коридор 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 за вземането на решения в резултат на жалбите. Изпълнителният съвет кани също така регулаторните органи да определят процедурите, които предвиждат за сътрудничество по товарните 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 ежегодно Изпълнителния съвет, използвайки показателите, определени в Приложение № 3, за количественото и качествено развитие на предварително определените 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 товарни железопътни коридори, прилагащи тази коридорна рамка. Регулаторните органи могат да информират Изпълнителния съвет за собствените си наблюдения относно мониторинга на съответния товарен железопътен коридор.

### *Член 18*

1. Изпълнителният съвет взе това решение при 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 трябва да се публикува.
2. Тази коридорна рамка замества всички предишни коридорни рамки. Тя ще влезе в сила на 14.12.2019 за периода на разписанието за 2020 г.
3. Промени в тази коридорна рамка могат да бъдат направени, но само след консултация с Управителните съвети и с Изпълнителните съвети на всички товарни железопътни коридори и регулаторните органи.

### *Член 19*

1. Правилото за приоритет и процесът, описан в Приложение 1, които се основават на честотата и критериите за дистанция, се оценяват от товарния железопътен коридор през втората половина на 2021 г. Тази оценка се основава на обща оценка, извършена от товарния железопътен коридор, като се вземе предвид опита му по отношение на предоставянето. Оценката също така трябва да вземе предвид и опита по отношение на специфични правила и условия, както е посочено в Член 1(4).
2. 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 2023 г. и след това.

### *Член 20*

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

*Член 21*

Това решение е адресирано до IMs/ABs и Управителния съвет на товарния железопътен коридор.

*Одобрено решение от Изпълнителния съвет на Товарния железопътен коридор Ориент/Източно Средиземноморие с взаимно съгласие в писмена процедура, влизащо в сила от 21.12.2018г.*

## 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.
4. Специфични правила и условия за разпределяне на капацитета, приложими към части от товарния железопътен коридор съгласно Член 1(4).

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

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

За целите на това Приложение заявка включва движението на влака от начална гара до крайна гара, включително участъци от един или повече товарни железопътни коридори, както и довеждащи и/или отвеждащи трасета във всеки от дните му на пътуване. В определени случаи, които се дължат на технически ограничения на използваната информационна система, заявката може да се предостави под формата на повече от едно досие. Тези случаи трябва да се опишат в CID.

### **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 участъци по всички участващи ТЖК, включени в една заявка

$L^{F/O}$  = Общо заявена дължина (и) на довеждащо/отвеждащо трасе (та), включено(и) в една заявка; 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 даден участък.

$K$  = 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 се използва случаен подбор. Този подбор на случаен принцип се дефинира в CID.

### **Ако „Network PaP“ се занимава най-малко с 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“, приоритетът се изчислява по следната формула:

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

$K$  = Стойност на приоритета;

$L^{\text{NetPAP}}$  = Общата заявена дължина (в км) на PaP, дефинирана като „Network PaP“ по ТЖК, включена в една заявка;

$L^{\text{OtherPAP}}$  = Общата необходима дължина (в км) на PaP, (не определени като „мрежови PaP“) по който и да е ТЖК, включен в заявката;

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

$Y^{\text{RD}}$  = Брой на заявените дни за пътуване за периода на разписанието. Денят 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“ ( $L^{\text{NetPAP}}$ ), умножена по броя на заявените дни пътуване ( $Y^{\text{RD}}$ )
- 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 otherPAP“ ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{OtherPAP}}$ ), умножена по броя на заявените дни за пътуване ( $Y^{\text{RD}}$ ), 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 ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{OtherPAP}} + L^{\text{F/O}}$ ), умножена по броя на заявените дни за пътуване ( $Y^{\text{RD}}$ ), 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 СИД.

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 предварително разпределени трасета, предоставени от IMs/ABs и определяне между тях на отделни 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“ на IMs/ABs (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) предварително определени трасета 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 С-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 С-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-7,5 - X-2	Късна фаза за заявка на трасе
X-4 - X-1	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 товарния железопътен коридор 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 РаPs

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 РаР 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 заявения 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

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Специфични правила и условия за разпределяне на капацитета, приложими към части от товарния железопътен коридор съгласно Чл. 1(4)

Това приложение ще се прилага към следните части на товарния железопътен коридор:

- Ротердам – Антверпен по ТЖК „Северно море – Средиземноморие“
- Манхайм – Миранда де Ебро, по ТЖК „Атлантик“
- Мюнхен – Верона по ТЖК „Скандинавия – Средиземноморие“

За допълнителни трасета Управителният съвет трябва да направи предложение към Изпълнителния съвет за одобрение.

Решението трябва да се публикува от Управителния съвет в съответствие с Член 18 от Регламента.

Срокът на Приложение 2 трябва да се адаптира както следва за резервния капацитет, предоставен в съответствие с Член 1(4):

- [ X-4 – X-2: Планиране (осигуряване) на резервен капацитет за ад хок движение] трябва да се замени с [До X-11: Планиране (осигуряване) на резервен капацитет]
- X-2: Публикуване на резервен капацитет за ад хок движение „ трябва да се замени от [X-11: Публикуване на резервен капацитет]
- 

[X-2 – X+12: Фази на заявяване и разпределяне за ад хок заявки на трасета] трябва да се замени с [M-4 – M1: Заявка за резервен капацитет и начало на етапа на разпределяне]

В своята заявка кандидатът трябва да посочи периода от разписанието за заявката. Ако един или няколко работни дни (след първия ден в експлоатация) са част от следващи периоди, кандидатът може да обяви това в своята заявка. Заявката не може да бъде за период по-дълъг от 36 месеца.

C-OSS трябва да разгледа заявката във всички съответни периоди:

- За първия период от разписанието C-OSS трябва да разпредели трасето, ако е налично;
- За следващи периоди засегнатите IMs могат да сключат рамково споразумение където е възможно в съответствие с Член 42 от Директива 2012/34/ЕС и Регламента на Комисията (ЕС) 2016/545

## 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