



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 3 juli 2024
(OR. en)

10678/24

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0271(COD)**

**CODEC 1438
TRANS 275
PE 169**

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010 – Resultatet av Europaparlamentets första behandling Strasbourg, 11–14 mars 2024)

I. INLEDNING

Föredraganden, Tilly METZ (Verts/ALE, LU), lade som företrädare för utskottet för transport och turism (TRAN) fram ett betänkande om ovannämnda förslag till förordning, som innehöll 263 ändringsförslag (ändringsförslag 1–263) till förslaget. Inga andra ändringsförslag lades fram.

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 12 mars 2024 antog Europaparlamentet ändringsförslag 1–263 avseende förslaget till förordning.

Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan.

P9_TA(2024)0127

Utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, ändring av direktiv 2012/34/EU och upphävande av förordning (EU) nr 913/2010

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 12 mars 2024 om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2023)0443),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0304/2023),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 25 oktober 2023¹,
 - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 1 februari 2024²,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0069/2024).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² Ännu ej offentliggjort i EUT.

Ändring 1

Förslag till förordning Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) I meddelandet om hållbar och smart mobilitet¹⁵ fastställs milstolpar för att visa unionens transportsystems väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Enligt meddelandet ska godstrafiken på järnväg öka med 50 % fram till 2030 och fördubblas fram till 2050, trafiken på höghastighetsjärnväg bör fördubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050, och tidtabellsbaserad kollektivtrafik kortare än 500 km bör vara koldioxidneutral senast 2030 inom unionen. För att uppnå dessa mål måste järnvägstransporterna bli mer attraktiva när det gäller överkomlighet och tillförlitlighet och tjänsterna måste anpassas bättre till resenärernas och godstransportörernas behov.

¹⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: "Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden" (COM(2020) 789 final av den 9 december 2020).

Ändring

(2) I meddelandet om hållbar och smart mobilitet¹⁵ fastställs milstolpar för att visa unionens transportsystems väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Enligt meddelandet ska godstrafiken på järnväg öka med 50 % fram till 2030 och fördubblas fram till 2050, trafiken på höghastighetsjärnväg bör fördubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050, och tidtabellsbaserad kollektivtrafik kortare än 500 km bör vara koldioxidneutral senast 2030 inom unionen. För att uppnå dessa mål måste järnvägstransporterna bli mer attraktiva när det gäller överkomlighet, tillförlitlighet **och tillgänglighet** och tjänsterna måste anpassas bättre till resenärernas och godstransportörernas behov.

¹⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: "Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden" (COM(2020) 789 final av den 9 december 2020).

Ändring 2

Förslag till förordning
Skäl 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(2a) Det underliggande syftet med denna förordning är att öka utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och därigenom öka järnvägstransportens andel. Denna förordning räcker dock inte för att ta itu med unionens mål för minskade koldioxidutsläpp och trafikomställningen. Både medlemsstaterna och kommissionen bör fortsätta att arbeta med många andra faktorer som kan bidra till att ytterligare öka både järnvägsinfrastruktur- och transportkapaciteten, såsom kombination av tåglägen, hastighetsharmonisering, effektiv passagerarövergång, användning av längre tåg med större axellast, införandet av ett harmoniserat ERTMS i hela Europa samt automatiserad tågdrift.

Ändring 3

Förslag till förordning
Skäl 2b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(2b) Det är viktigt att ta itu med järnvägens effektivitet för att öka den multimodala konkurrensaspekten mellan olika transportsätt för att underlätta en betydande trafikomställning och uppnå målen i strategin för hållbar och smart mobilitet. Därför bör ytterligare åtgärder för att öka järnvägens konkurrenskraft, såsom lägre avgifter för tillträde till järnvägsspår, också övervägas. Med en ökad efterfrågan på järnvägskapacitet

från både person- och godstrafik kommer det också att krävas investeringar för att genomföra de kapacitetshöjande åtgärderna.

Ändring 4

Förslag till förordning Skäl 2d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(2d) Mål för övergång till järnväg på EU-nivå kräver nationella mål baserade på konkreta nationella planer som utarbetats av medlemsstaterna enligt en nedifrån-och-upp-strategi.

Ändring 5

Förslag till förordning Skäl 5

Kommissionens förslag

Ändring

(5) Järnvägsinfrastrukturkapacitet och **trafikledning** är avgörande för att järnvägssektorn ska fungera väl. Driften av järnvägstransporttjänster måste planeras och samordnas noggrant så att tåg med mycket olika egenskaper, såsom hastighet och bromssträcka, kan dela samma spår på ett säkert sätt. Optimal kapacitetsförvaltning skapar fler möjligheter och förbättrar järnvägstrafikens tillförlitlighet. Förordningen bör ge infrastrukturförvaltarna tillräcklig flexibilitet för en effektiv kapacitetsförvaltning och samtidigt

(5) **Förvaltningen av** järnvägsinfrastrukturkapacitet och **järnvägstrafiken** är avgörande för att järnvägssektorn ska fungera väl. Driften av järnvägstransporttjänster måste planeras och samordnas noggrant så att tåg med mycket olika egenskaper, såsom hastighet och bromssträcka, kan dela samma spår på ett säkert sätt. Optimal kapacitetsförvaltning skapar fler möjligheter och förbättrar järnvägstrafikens tillförlitlighet, **vilket är ett särskilt viktigt krav för den ökade marknaden för nattåg och ambitionerna att flytta över godstransporterna till**

säkerställa att alla järnvägsföretag behandlas utan diskriminering när det gäller deras tillträde till nätet.

järnväg. Förordningen bör ge infrastrukturförvaltarna tillräcklig flexibilitet för en effektiv kapacitetsförvaltning och samtidigt säkerställa att alla järnvägsföretag behandlas utan diskriminering när det gäller deras tillträde till nätet.

Ändring 6

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) I direktiv 2012/34/EU erkänns medlemsstaternas rätt att inte tillämpa reglerna om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet på vissa delar av järnvägsnätet eller på vissa järnvägstjänster, förutsatt att ett sådant undantag från unionsrättens tillämpningsområde inte skulle påverka det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion. Dessa undantag bör fortsätta att gälla och medlemsstaterna bör behålla rätten att begära sådana undantag i framtiden även i samband med denna förordning.

Ändring

(6) I direktiv 2012/34/EU erkänns medlemsstaternas rätt att inte tillämpa reglerna om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet på vissa delar av järnvägsnätet eller på vissa järnvägstjänster, förutsatt att ett sådant undantag från unionsrättens tillämpningsområde inte skulle påverka det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion. Dessa undantag bör fortsätta att gälla, **samtidigt som de ska vara strikt begränsade**, och medlemsstaterna bör behålla rätten att begära sådana undantag i framtiden även i samband med denna förordning.

Ändring 7

Förslag till förordning Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Reglerna och förfarandena för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet bör **bättre återspegla** behoven inom alla segment av järnvägsmarknaden. De bör särskilt beakta behovet av långsiktig stabilitet för tillgänglig kapacitet för persontrafik och av kortsiktig flexibilitet för godstrafik för att tillgodose efterfrågan på marknaden. Därför bör processen för kapacitetsförvaltning inte längre ha ett övervägande årligt fokus, utan bör organiseras i tre efterföljande faser av strategisk kapacitetsplanering: tidsplanering och kapacitetstilldelning för järnvägstrafik, samt anpassning och omläggning av kapacitet. Införandet av bättre definierade och strukturerade faser som ger möjlighet till långsiktig planering och kortsiktig anpassning av kapacitetsförvaltningen skulle särskilt gynna tjänster som är mindre lätta att planera i förväg eller som är mer komplicerade att hantera, såsom godståg och gränsöverskridande persontåg.

Ändring

(7) Reglerna och förfarandena för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet bör **beakta och tillgodose** behoven inom alla segment av järnvägsmarknaden **på ett icke-diskriminerande sätt**. De bör särskilt beakta behovet av långsiktig stabilitet för tillgänglig kapacitet för persontrafik och av kortsiktig flexibilitet för godstrafik för att tillgodose efterfrågan på marknaden. Därför bör processen för kapacitetsförvaltning inte längre ha ett övervägande årligt fokus, utan bör organiseras i tre efterföljande faser av strategisk kapacitetsplanering: tidsplanering och kapacitetstilldelning för järnvägstrafik, samt anpassning och omläggning av kapacitet. Införandet av bättre definierade och strukturerade faser som ger möjlighet till långsiktig planering och kortsiktig anpassning av kapacitetsförvaltningen skulle särskilt gynna tjänster som är mindre lätta att planera i förväg eller som är mer komplicerade att hantera, såsom godståg och gränsöverskridande persontåg, **inbegripet nattåg**.

Ändring 8

Förslag till förordning Skäl 8

Kommissionens förslag

(8) En allt större del av unionens järnvägsnät är antingen överbelastad eller nära överbelastad och kan varken tillgodose sökandes behov av

Ändring

(8) En allt större del av unionens järnvägsnät är antingen överbelastad eller nära överbelastad och kan varken tillgodose sökandes behov av

järnvägsinfrastrukturkapacitet eller stödja en ytterligare ökning av järnvägstransporternas volym. Infrastrukturutveckling och digitalisering, som uppfyller de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utarbetats inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, särskilt det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), förväntas leda till en ökning av tillgänglig kapacitet på medellång till lång sikt. Infrastrukturförvaltarna kommer dock att vara skyldiga att fastställa prioriteringar för överbelastade avsnitt. Utan att det påverkar de allmänna principer om prioriteringar som fastställs av medlemsstaterna inom ramen för tilldelning av infrastrukturkapacitet bör infrastrukturförvaltarna fatta beslut om prioriteringar med hjälp av transparenta och harmoniserade metoder som klargör hur sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer har beaktats och hur de påverkar infrastrukturförvaltarnas beslut.

järnvägsinfrastrukturkapacitet eller stödja en ytterligare ökning av järnvägstransporternas volym. Infrastrukturutveckling och digitalisering, som uppfyller de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utarbetats inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, särskilt det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), förväntas leda till en ökning av tillgänglig kapacitet på medellång till lång sikt. Infrastrukturförvaltarna kommer dock att vara skyldiga att fastställa prioriteringar för överbelastade avsnitt. Utan att det påverkar de allmänna principer om prioriteringar som fastställs av medlemsstaterna inom ramen för tilldelning av infrastrukturkapacitet bör infrastrukturförvaltarna fatta beslut om prioriteringar med hjälp av transparenta och harmoniserade metoder som klargör hur sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer har beaktats och hur de påverkar infrastrukturförvaltarnas beslut. **Dessa socioekonomiska och miljömässiga kriterier bör baseras på vedertagna metoder och bästa tillgängliga kunskap. Kommissionen bör därför ges befogenhet att anta en delegerad akt som fastställer förfaranden, kriterier och metoder. När kommissionen förbereder den delegerade akten bör den samarbeta med det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (ENIM) och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), som har inrättats genom förordning (EU) 2016/796^{1a}.**

^{1a} Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

Ändring 9

Förslag till förordning

Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(8a) Den befintliga järnvägsinfrastrukturkapaciteten är inte tillräcklig för att uppnå unionens mål för 2030 och 2050 för övergång till järnväg. Mellan 1990 och 2021 minskade faktiskt järnvägsnätet i unionen med över 12 000 km. Att uppnå unionens mål för trafikomställningen beror främst på att öka järnvägs effektiviteten och stärka järnvägs kapaciteten, vilket kräver investeringar för underhåll, förnyelse och nybyggnad av järnvägsinfrastruktur. Detta inbegriper nationella budgetar, Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153^{1a}, och privata investeringar för att ta itu med viktiga saknade kopplingar och minska flaskhalsarna, samt erhållande av lämplig finansiering för underhåll. Medlemsstaterna bör i synnerhet förhindra att järnvägsinfrastrukturen försämrats och bör minimera effekterna av eventuella kapacitetsbegränsningar genom att säkerställa tillräcklig, stabil och tidsbestämd långsiktig finansiering genom fleråriga prestationsavtal på minst fem år som bör ingås mellan medlemsstaten och infrastrukturförvaltaren.

^{1a} Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (OJ L

Ändring 10

Förslag till förordning Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Den strategiska kapacitetsplaneringen bör förbättra utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen genom att man förutser efterfrågan på järnvägstjänster och tar hänsyn till planerad utveckling och modernisering och planerat underhåll av infrastruktur. Planeringen bör säkerställa att järnvägens infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som maximerar järnvägstjänsternas värde för samhället. Infrastrukturförvaltarna bör säkerställa att den strategiska planeringen utmynnar i alltmer detaljerade uppgifter om tillgänglig kapacitet och att den utgör grunden för kapacitetstilldelningen.

Ändring

(9) Den strategiska kapacitetsplaneringen bör förbättra utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen genom att man förutser efterfrågan på järnvägstjänster och tar hänsyn till planerad utveckling och modernisering och planerat underhåll av infrastruktur. Planeringen bör säkerställa att järnvägens infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som maximerar järnvägstjänsternas värde för samhället, ***med beaktande av socioekonomiska och miljömässiga konsekvenser***. Infrastrukturförvaltarna bör säkerställa att den strategiska planeringen utmynnar i alltmer detaljerade uppgifter om tillgänglig kapacitet och att den utgör grunden för kapacitetstilldelningen. ***Sökande, Europeiska järnvägsplattformen (ERP), järnvägstransporttjänsternas kunder och deras sammanslutningar, unionens och nationella offentliga myndigheter bör rådfrågas under den strategiska planeringen och bör ha möjlighet att lämna synpunkter på studien om analysen av den förväntade utvecklingen på transportmarknaden i artikel 15.2 samt lämna oberoende synpunkter på resultaten.***

Ändring 11

Förslag till förordning
Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) När infrastrukturförvaltarna tilldelar kapacitet bör de följa de strategiska planerna för tillhandahållande av kapacitet och samtidigt säkerställa att kapaciteten tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt baserat på efterfrågan på marknaden. Av den anledningen kan vissa begäranden om kapacitet avslås och planen för tillhandahållande av kapacitet måste uppdateras regelbundet för att återspegla den faktiska efterfrågan.

Ändring

(11) När infrastrukturförvaltarna tilldelar kapacitet bör de följa de strategiska planerna för tillhandahållande av kapacitet och samtidigt säkerställa att kapaciteten tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt baserat på efterfrågan på marknaden. Av den anledningen kan vissa begäranden om kapacitet **erbjudas alternativ kapacitet eller i sista hand** avslås och planen för tillhandahållande av kapacitet måste uppdateras regelbundet för att återspegla den faktiska efterfrågan.

Ändring 12

Förslag till förordning
Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(11a) På flera nationella järnvägsmarknader är infrastrukturförvaltaren en del av ett vertikalt integrerat holdingbolag med en eller flera operatörer för person- och godstransporter. Samtidigt som kapacitet tilldelas dessa järnvägsföretag är det av yttersta vikt för en väl fungerande marknad att kapacitet tilldelas på ett rättvist, rimligt och icke-diskriminerande sätt. I synnerhet bör känslig information som delas med infrastrukturförvaltaren som en del av kapacitetstilldelningsprocessen betraktas som konfidentiell.

Ändring 13

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) Möjligheterna att förutse behoven av järnvägsinfrastrukturkapacitet hos olika järnvägsmarknadssegment varierar. Framför allt kanske inte vissa tillhandahållare av godstransporttjänster i tid kan identifiera sina kapacitetsbehov som ska ingå i tågplanen, det vill säga i årsplanen för rörelser av tåg och rullande materiel, vilket kanske inte passar in i den årliga tidtabellen. Därför bör infrastrukturförvaltare ges möjlighet att erbjuda kapacitet av tillräcklig kvalitet och kvantitet även för järnvägstjänster som har en instabil efterfrågan, är organiserade med relativt kort varsel, omfattar mer än ett enda tåg och som kan köras upprepade gånger under en tidsperiod som kanske inte sammanfaller med tågplaneperiodens längd.

Ändring

(12) Möjligheterna att förutse behoven av järnvägsinfrastrukturkapacitet hos olika järnvägsmarknadssegment varierar. Framför allt kanske inte vissa tillhandahållare av godstransporttjänster i tid kan identifiera sina kapacitetsbehov som ska ingå i tågplanen, det vill säga i årsplanen för rörelser av tåg och rullande materiel, vilket kanske inte passar in i den årliga tidtabellen. Därför bör infrastrukturförvaltare ges möjlighet att erbjuda kapacitet av tillräcklig kvalitet och kvantitet även för järnvägstjänster som har en instabil efterfrågan, är organiserade med relativt kort varsel, omfattar mer än ett enda tåg och som kan köras upprepade gånger under en tidsperiod som kanske inte sammanfaller med tågplaneperiodens längd. ***Denna typ av kapacitetserbjudande skulle också kunna erbjudas i ett paket med minsta förberäknade oreserverade tåglägen som sedan kan tilldelas med kort varsel.***

Ändring 14

Förslag till förordning Skäl 12a (nytt)

(12a) Olika metoder för planering av tidtabeller används i medlemsstaterna och dessa bör beaktas i den strategiska kapacitetsplaneringen. Metoderna kräver ökad samordning mellan infrastrukturförvaltare över gränserna, särskilt när infrastrukturförvaltaren förplanerar kapacitet genom att använda integrerade tidtabeller.

Ändring 15

Förslag till förordning Skäl 14

(14) En betydande andel av godstransporterna på järnväg sker över långa sträckor och kräver gränsöverskridande samordning av infrastrukturförvaltarna. Det politiska målet att öka järnvägstrafiken är också beroende av en ökande persontrafik över gränserna. För att underlätta och främja en ökande gränsöverskridande trafik inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet är det nödvändigt att säkerställa större enhetlighet och harmonisering av regler och förfaranden för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet. Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare bör därför få en starkare roll i syfte att ge det uppdrag att dels utarbeta riktlinjer för ett harmoniserat genomförande av denna förordning om förfaranden och metoder för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet, dels att aktivt

(14) En betydande andel av godstransporterna på järnväg sker över långa sträckor och kräver gränsöverskridande samordning av infrastrukturförvaltarna. Det politiska målet att öka järnvägstrafiken är också beroende av en ökande persontrafik över gränserna. För att underlätta och främja en ökande gränsöverskridande trafik inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet är det nödvändigt att säkerställa större enhetlighet och harmonisering av regler och förfaranden för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet. Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare bör därför få en starkare roll i syfte att ge det uppdrag att dels utarbeta riktlinjer för ett harmoniserat genomförande av denna förordning om förfaranden och metoder för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet, dels att aktivt

samordna gränsöverskridande kapacitet och trafik. I synnerhet bör det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare utveckla europeiska ramar för kapacitetsförvaltning, för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering samt för prestationsgranskning.

samordna gränsöverskridande kapacitet och trafik. I synnerhet bör det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare utveckla europeiska ramar för kapacitetsförvaltning, för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering samt för prestationsgranskning.

Järnvägsföretag, sökande och andra operativa berörda parter bör också rådfrågas vid utarbetandet av dessa europeiska ramar.

Ändring 16

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) De europeiska ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare bör tillhandahålla riktlinjer som infrastrukturförvaltaren bör göra sitt yttersta för att följa, samtidigt som de behåller ansvaret för sina operativa beslut. Infrastrukturförvaltarna bör motivera eventuella avvikelser från de ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare. Detta tillvägagångssätt anses skapa balans mellan behovet av samordning och tillämpning av harmoniserade strategier inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet och behovet av att anpassa förfaranden och metoder till de specifika förhållandena i vissa geografiska områden. Efter fem års tillämpning av denna förordning bör kommissionen bedöma huruvida konvergensen av förfaranden och metoder och effektiviteten i samordningsprocessen mellan infrastrukturförvaltare samt de

Ändring

(15) De europeiska ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare bör tillhandahålla riktlinjer som infrastrukturförvaltaren bör göra sitt yttersta för att följa, samtidigt som de behåller ansvaret för sina operativa beslut. Infrastrukturförvaltarna bör motivera eventuella avvikelser från de ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, ***som endast bör tillåtas i undantagsfall och godkännas av det nationella regleringsorganet på järnvägsområdet.*** Detta tillvägagångssätt anses skapa balans mellan behovet av samordning och tillämpning av harmoniserade strategier inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet och behovet av att anpassa förfaranden och metoder till de specifika förhållandena i vissa geografiska områden. Efter fem års tillämpning av denna förordning bör kommissionen bedöma huruvida konvergensen av

allmänna framstegen mot inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde motiverar att det införs sekundärlagstiftning som ersätter delar av de europeiska ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare.

förfaranden och metoder och effektiviteten i samordningsprocessen mellan infrastrukturförvaltare samt de allmänna framstegen mot inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde motiverar att det införs sekundärlagstiftning som ersätter delar av de europeiska ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare.

Ändring 17

Förslag till förordning Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(15a) För att säkerställa ett sammanhängande europeiskt järnvägsnät och för att förbättra gränsöverskridande järnvägstrafik och järnvägstrafik i flera nät för både gods- och persontransport bör nya uppgifter tilldelas ERA. ERA bör ha ett nära samarbete med ENIM och nätverkssamordnaren vid utförandet av de nya uppgifterna.

Ändring 18

Förslag till förordning Skäl 15b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(15b) ERA:s resurser är otillräckliga med tanke på omfattningen av den föreslagna

ökningen av byråns uppgifter och omfattningen av unionens ambitioner enligt denna förordning. Beloppet av de ekonomiska resurserna för att utföra ERA:s uppgifter enligt denna förordning bör tas från de outnyttjade marginalerna under taken i den fleråriga budgetramen eller mobiliseras genom de icke-tematiska särskilda instrumenten i den fleråriga budgetramen. Eftersom kommissionens förslag till revidering av den fleråriga budgetramen inte innebär någon höjning av byråns budget kan inte de ökade anslagen till ERA uppvägas av en kompenserande minskning av de planerade utgifterna inom ramen för FSE Transport eller leda till en minskad finansiering för andra unionsprogram.

Ändring 19

Förslag till förordning Skäl 17

Kommissionens förslag

(17) Driften av järnvägsinfrastrukturen kräver inte bara ett nära samarbete mellan infrastrukturförvaltare, utan också en stark samverkan med järnvägsföretag och andra berörda parter som är direkt involverade i järnvägstransporter, multimodala transporter och logistik. Det är därför nödvändigt att sörja för en strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter.

Ändring

(17) Driften av järnvägsinfrastrukturen kräver inte bara ett nära samarbete mellan infrastrukturförvaltare, utan också en stark samverkan med järnvägsföretag och andra berörda parter som är direkt involverade i järnvägstransporter, multimodala transporter och logistik. Det är därför nödvändigt att sörja för en strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter. **För att stärka järnvägsföretagens och de sökandes roll inrättas ERP som ett rådgivande organ för ENIM. Operatörer av anläggningar för tjänster och terminaler, intressenter med multimodal kapacitet såsom hamnar till havs och på inre vattenvägar och ägare av andra anläggningar för**

järnvägsrelaterade tjänster kan också ingå i ERP. ENIM bör samråda med ERP innan antagandet av de europeiska ramarna för kapacitetshantering, trafikledning och resultatstyrning. ERP skulle dessutom kunna ge ENIM en närmare syn på marknadsutvecklingen och skulle också avge egna inledande yttranden om eventuella förslag eller beslut från ENIM och ERA.

Ändring 20

Förslag till förordning Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) Att järnvägstjänster är tillförlitliga är en av de aspekter som järnvägs kunder värdesätter mest. Att tidtabeller är tillförlitliga är också avgörande för att järnvägssystemet ska fungera smidigt, eftersom det finns ett starkt samspel mellan tjänster och externa nätverkseffekter. Avvikelser från tidtabeller bör därför begränsas till ett minimum. Dessutom bör ett system med lämpliga incitament införas som ska bidra till att infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra berörda parter fullgör sina åtaganden. Dessa incitament bör vara både ekonomiska och icke-ekonomiska.

Ändring

(18) Att järnvägstjänster är tillförlitliga är en av de aspekter som järnvägs kunder värdesätter mest, **och inte minst ett kritiskt krav på den nya marknaden för nattåg, där järnvägs kunder och sökande i god tid måste veta hur deras tjänster kan bedrivas.** Att tidtabeller är tillförlitliga är också avgörande för att järnvägssystemet ska fungera smidigt, eftersom det finns ett starkt samspel mellan tjänster och externa nätverkseffekter. Avvikelser från tidtabeller bör därför begränsas till ett minimum. Dessutom bör ett system med lämpliga incitament införas som ska bidra till att infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, **operatörer av anläggningar för järnvägstjänster** och andra berörda parter fullgör sina åtaganden. Dessa incitament bör vara både ekonomiska och icke-ekonomiska.

Ändring 21

Förslag till förordning

Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Kontinuerlig övervakning av järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas kvalitet är en förutsättning för att förbättra tjänsternas prestanda. **Det är** därför nödvändigt att inrätta ett transparent och objektivt system med indikatorer som ger återkoppling om prestandaaspekter som är relevanta för de olika operativa berörda parterna och för slutkunderna av järnvägstransporttjänster. Systemets huvudsakliga funktion bör vara att övervaka hur väl de operativa berörda parterna fullgör sina åtaganden, och framstegen i fråga om prestanda över tid, samtidigt som hänsyn tas till olika omständigheter och särdrag inom järnvägssektorn. För att inrätta ett sådant system och analysera dess resultat bör kommissionen kunna förlita sig på oberoende experter i form av ett organ för prestationsgranskning. Detta organ bör ha möjlighet att ge oberoende **råd** till kommissionen på alla områden som påverkar utförandet av järnvägstjänster och infrastrukturförvaltning.

Ändring

(19) Kontinuerlig övervakning av järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas kvalitet är en förutsättning för att förbättra tjänsternas prestanda. **Infrastrukturförvaltarna bör därför övervaka och jämföra järnvägsinfrastrukturens och järnvägstransporttjänsternas prestanda. Infrastrukturförvaltarna bör när de fastställer sina egna prestationsmål i planen samråda med de nationella tillsynsmyndigheterna, de nationella ministerierna och kommissionen för att säkerställa att målen överensstämmer med unionens prestationsmål. Det är också** nödvändigt att inrätta ett transparent och objektivt system med indikatorer som ger återkoppling om prestandaaspekter som är relevanta för de olika operativa berörda parterna och för slutkunderna av järnvägstransporttjänster. Systemets huvudsakliga funktion bör vara att övervaka hur väl de operativa berörda parterna fullgör sina åtaganden, och framstegen i fråga om prestanda över tid, samtidigt som hänsyn tas till olika omständigheter och särdrag inom järnvägssektorn. För att inrätta ett sådant system och analysera dess resultat bör kommissionen **och ERA** kunna förlita sig på oberoende experter **med djupgående kunskaper om järnvägssektorn** i form av ett organ för prestationsgranskning. Detta organ bör ha möjlighet att ge oberoende **expertråd** till kommissionen **och ERA** på alla områden som påverkar utförandet av järnvägstjänster och infrastrukturförvaltning.

Ändring 22

Förslag till förordning

Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) För att förbättra järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör infrastrukturförvaltarna, i nära samarbete med kommissionen, organet för prestationsgranskning och relevanta berörda parter, **inrätta och** genomföra en gemensam ram för prestationsgranskning. Denna ram bör säkerställa att alla infrastrukturförvaltare i EU använder gemensamma principer och metoder för att mäta prestanda med hjälp av överenskomna indikatorer. Ramen bör göra det möjligt att identifiera prestandabrister på EU:s järnvägsnät. Den bör säkerställa att infrastrukturförvaltarna fastställer prestationsmål på ett sätt som tar hänsyn till särdragen hos det järnvägsnät som de förvaltar, men samtidigt säkerställer samstämmighet när det gäller att identifiera de mest relevanta prestandabristerna. Ramen bör göra det möjligt för infrastrukturförvaltare att samarbeta på EU-nivå i syfte att identifiera åtgärder för att ta itu med prestandabrister och övervaka effekterna av dessa brister. Infrastrukturförvaltare bör, i samarbete med det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, och med beaktande av yttrandet från organet för prestationsgranskning och kommissionen, regelbundet se över denna ram för att säkerställa att den är ändamålsenlig.

Ändring

(20) För att förbättra järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör infrastrukturförvaltarna, i nära samarbete med kommissionen, **ERA**, organet för prestationsgranskning och relevanta berörda parter, genomföra en gemensam ram för prestationsgranskning. Denna ram bör säkerställa att alla infrastrukturförvaltare i EU använder gemensamma principer och metoder för att mäta prestanda med hjälp av överenskomna indikatorer. Ramen bör göra det möjligt att identifiera prestandabrister på EU:s järnvägsnät. Den bör säkerställa att infrastrukturförvaltarna fastställer prestationsmål på ett sätt som tar hänsyn till särdragen hos det järnvägsnät som de förvaltar, men samtidigt säkerställer samstämmighet när det gäller att identifiera de mest relevanta prestandabristerna. Ramen bör göra det möjligt för infrastrukturförvaltare att samarbeta på EU-nivå, **även inom ERA**, i syfte att identifiera åtgärder för att ta itu med prestandabrister och övervaka effekterna av dessa brister. Infrastrukturförvaltare bör, i samarbete med **ERA i** det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, och med beaktande av yttrandet från organet för prestationsgranskning och kommissionen, regelbundet se över denna ram för att säkerställa att den är ändamålsenlig.

Ändring 23

Förslag till förordning

Skäl 22

Kommissionens förslag

(22) Regleringsorganen på järnvägsområdet bör samarbeta på unionsnivå för att säkerställa en enhetlig tillämpning av regelverket och en enhetlig behandling av sökande i hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet. De bör göra detta genom det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet i syfte att utveckla gemensam praxis för att fatta de beslut som de har befogenhet att fatta enligt denna förordning. För att uppnå detta bör **det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet** utföra samordningsuppgifter och anta icke-bindande rekommendationer och yttranden, vilket inte bör påverka järnvägsregleringsorganens eller infrastrukturförvaltarnas befogenheter.

Ändring

(22) Regleringsorganen på järnvägsområdet bör samarbeta på unionsnivå för att säkerställa en enhetlig tillämpning av regelverket och en enhetlig behandling av sökande i hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet. De bör göra detta genom det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet **(ENRRB)** i syfte att utveckla gemensam praxis för att fatta de beslut som de har befogenhet att fatta enligt denna förordning. För att uppnå detta bör **ENRRB** utföra samordningsuppgifter och anta icke-bindande rekommendationer och yttranden, vilket inte bör påverka järnvägsregleringsorganens eller infrastrukturförvaltarnas befogenheter. **ENRRB bör kontrollera att de europeiska ramarna är förenliga med förordningens regleringsmål. Den lagstadgade tillsynen bör utformas så att nationella beslut inte undergräver de harmoniserade förfaranden som beskrivs i de europeiska ramarna, om inte annat föreskrivs i denna förordning.**

Ändring 24

Förslag till förordning

Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) En effektiv förvaltning av järnvägskapaciteten och järnvägstrafiken kräver utbyte av data och information mellan infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter. Detta utbyte kan bli betydligt mer ändamålsenligt och effektivt med stöd av interoperabla digitala verktyg och, där så är möjligt, automatisering. Specifikationer för driftskompatibilitet bör därför genomföras som en prioriterad fråga och vidareutvecklas för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och de nya processer som föreslås i denna förordning.

Ändring

(23) En effektiv förvaltning av järnvägskapaciteten och järnvägstrafiken kräver utbyte av data och information mellan infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter. Detta utbyte kan bli betydligt mer ändamålsenligt och effektivt med stöd av interoperabla digitala verktyg och, där så är möjligt, automatisering. Specifikationer för driftskompatibilitet bör därför genomföras som en prioriterad fråga och vidareutvecklas för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och de nya processer som föreslås i denna förordning.
För att säkerställa en snabb utveckling och ett snabbt genomförande bör kommissionen ges befogenhet att anta en delegerad akt för genomförande och styrning av en integrerad digital europeisk järnvägstrafikledning. Eftersom ERA är den europeiska systemmyndigheten för telematikapplikationer bör den vara nära involverad i utvecklingen och genomförandet av de digitala verktyg som avses i artikel 62 i denna förordning för att säkerställa att de överensstämmer med TSD:n för telematikapplikationer enligt definitionen i direktiv (EU) 2016/797 och i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2016/796.

Ändring 25

**Förslag till förordning
Skäl 23a (nytt)**

(23a) Arbetstagare är avgörande för att järnvägssektorn ska fungera effektivt. För att tjänsterna ska bli mer effektiva och för att höja kvaliteten är digitaliseringen avgörande. Digitaliseringen och automatiseringen av järnvägskapacitet och trafikledning måste åtföljas av utveckling av digital kompetens för sektorns anställda. Ytterligare utbildning och investeringar i utökad digital kompetens med avseende på nya digitala krav gör det möjligt för arbetstagarna att anpassa sig och bidra positivt till sektorns välfungerande genom förbättrad kommunikation och kapacitet att hantera oväntade händelser.

Ändring 26

Förslag till förordning Skäl 29

(29) I efterhandsutvärderingen av förordning (EU) nr 913/2010 drogs slutsatsen²⁰ att förordningens inverkan var för begränsad för att bidra till en omställning från vägtransporter till järnvägstransporter. Dessutom var samarbetet mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna när det gäller förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen fortfarande ineffektivt i fråga om gränsöverskridande transporter. Utvärderingen visade också att det inte är effektivt att separat förvalta kapaciteten i godskorridorerna och i resten av järnvägsnätet. Ett gemensamt regelverk

(29) I efterhandsutvärderingen av förordning (EU) nr 913/2010 drogs slutsatsen²⁰ att förordningens inverkan var för begränsad för att bidra till en omställning från vägtransporter till järnvägstransporter. Dessutom var samarbetet mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna när det gäller förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen fortfarande ineffektivt i fråga om gränsöverskridande transporter. Utvärderingen visade också att det inte är effektivt att separat förvalta kapaciteten i godskorridorerna och i resten av järnvägsnätet. Ett gemensamt regelverk

bör gälla för användningen av järnvägsnätets kapacitet, vilket konsoliderar de relaterade bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och i förordning (EU) nr 913/2010. Förordning (EU) nr 913/2010 och bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstilldelning bör därför upphävas och ersättas med den här förordningen.

²⁰ SWD(2021) 134 final av den 2 juni 2021.

bör gälla för användningen av järnvägsnätets kapacitet, vilket konsoliderar de relaterade bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och i förordning (EU) nr 913/2010. Förordning (EU) nr 913/2010 och bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstilldelning bör därför upphävas och ersättas med den här förordningen.

Relevanta artiklar i förordning 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet bör ändras i enlighet med detta.

²⁰ SWD(2021) 134 final av den 2 juni 2021.

Ändring 27

Förslag till förordning Skäl 29a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(29a) På samma sätt bör anpassningen till följande genomförandeförordningar säkerställas för tilldelningsreglerna för anläggningar för tjänster (genomförandeförordning 2017/2177) och för förfaranden och kriterier för ramavtal (genomförandeförordning 2016/545).

Ändring 28

Förslag till förordning Skäl 30

Kommissionens förslag

(30) Utarbetandet av tågplanen kräver förberedande åtgärder under de år som föregår ikraftträdandet av den nämnda tågplanen. Övergången från det regelverk som inrättats genom direktiv **2013/34/EU** och förordning (EU) nr 913/2010 till det regelverk som inrättas genom den här förordningen innebär därför att förberedelserna för tågplaner enligt det nya regelverket bör inledas parallellt med tillämpningen av reglerna enligt det nuvarande regelverket. Följaktligen måste en dubbel ordning tillämpas under en övergångsfas, varvid nödvändiga förberedande åtgärder för en viss tågplan bör vara förenliga med den rättsliga ram som är tillämplig på den specifika tågplanen. Ramavtal som ingås enligt det nuvarande regelverket bör innehålla möjligheten till fortsatt tillämpning **under en övergångsperiod enligt den nya ordningen.**

Ändring

(30) Utarbetandet av tågplanen kräver förberedande åtgärder under de år som föregår ikraftträdandet av den nämnda tågplanen. Övergången från det regelverk som inrättats genom direktiv **2012/34/EU** och förordning (EU) nr 913/2010 till det regelverk som inrättas genom den här förordningen innebär därför att förberedelserna för tågplaner enligt det nya regelverket bör inledas parallellt med tillämpningen av reglerna enligt det nuvarande regelverket. Följaktligen måste en dubbel ordning tillämpas under en övergångsfas, varvid nödvändiga förberedande åtgärder för en viss tågplan bör vara förenliga med den rättsliga ram som är tillämplig på den specifika tågplanen. Ramavtal som ingås enligt det nuvarande regelverket bör innehålla möjligheten till fortsatt tillämpning **tills deras avtal löper ut.**

Ändring 29

Förslag till förordning Skäl 31

Kommissionens förslag

(31) Enligt det nya regelverket bör de förberedande stegen för en tågplan inledas med offentliggörandet av en kapacitetsstrategi fem år innan en viss tågplan träder i kraft. För att det nya regelverket ska börja tillämpas så snart som möjligt och med beaktande av det förberedande arbete som sektorn redan utfört, skulle tågplanerna för de två första

Ändring

(31) Enligt det nya regelverket bör de förberedande stegen för en tågplan inledas med offentliggörandet av en kapacitetsstrategi fem år innan en viss tågplan träder i kraft. För att det nya regelverket ska börja tillämpas så snart som möjligt och med beaktande av det förberedande arbete som sektorn redan utfört, skulle tågplanerna för de två första

arbetsplanerna kunna förkortas till 38 månader genom att kapacitetsstrategins fas förkortas. Den första tågplanen som omfattas av det nya regelverket bör därför vara den tågplan som börjar den [9 december 2029]. Alla berörda parter bör utan dröjsmål inleda de nödvändiga förberedelserna för att följa det nya regelverket.

arbetsplanerna kunna förkortas till 38 månader genom att kapacitetsstrategins fas förkortas. Den första tågplanen som omfattas av det nya regelverket bör därför vara den tågplan som börjar den [9 december 2029]. Alla berörda parter bör utan dröjsmål inleda de nödvändiga förberedelserna för att följa det nya regelverket. ***Ett tidigare tillämpningsdatum kan övervägas av medlemsstater som kan bevisa att de har vidtagit alla nödvändiga åtgärder före förordningens antagande.***

Ändring 30

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. I denna förordning fastställs också regler och förfaranden för genomförandet av ett integrerat digitalt europeiskt system för ledning av järnvägstrafiken.

Ändring 31

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

2. Denna förordning ska tillämpas på den användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som avses i artikel 1.2 i direktiv

2. Denna förordning ska tillämpas på ***unionens järnvägssystem enligt definitionen i artikel 2.1 i direktiv (EU) 2016/797***, den användning av

2012/34/EU, inbegripet anläggningar för tjänster enligt definitionen i artikel 3.11 i det direktivet.

järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som avses i artikel 1.2 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet anläggningar för tjänster enligt definitionen i artikel 3.11 i det direktivet.

Ändring 32

Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Kapitlen II till V i denna förordning ska inte tillämpas på järnvägsinfrastruktur eller järnvägstrafik som är undantagen från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.3, 2.3a, 2.4, 2.8, 2.8a och 2.10 i det direktivet under giltighetstiden för de relevanta undantagen.

Ändring

3. Kapitlen II till V i denna förordning ska inte tillämpas på järnvägsinfrastruktur eller järnvägstrafik som är undantagen från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.3, 2.3a, 2.4, 2.8, 2.8a, **2.9** och 2.10 i det direktivet under giltighetstiden för de relevanta undantagen.

Ändring 33

Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag

a) på bästa möjliga sätt utnyttja den tillgängliga infrastrukturkapaciteten i enlighet med artikel 26 i direktiv 2012/34/EU,

Ändring

a) på bästa möjliga sätt utnyttja den tillgängliga infrastrukturkapaciteten i enlighet med artikel 26 i direktiv 2012/34/EU **i syfte att öka andelen järnvägstransporter, både för person- och godstrafik i enlighet med unionens klimatmål,**

Ändring 34

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 3 – led d

Kommissionens förslag

- d) möjliggöra sömlös järnvägstrafik över mer än ett järnvägsnät,

Ändring

- d) möjliggöra sömlös **och punktlig** järnvägstrafik över mer än ett järnvägsnät **och över gränserna genom att sträva efter att undanröja flaskhalsar och driftsrelaterade hinder,**

Ändring 35

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 3 – led f

Kommissionens förslag

- f) se över och förbättra järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas prestanda i nära samarbete med järnvägsoperatörer,

Ändring

- f) se över och förbättra järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas prestanda i nära samarbete med järnvägsoperatörer, **inbegripet anläggningar för tjänster som är direkt involverade i en järnvägstjänst,**

Ändring 36

Förslag till förordning

Artikel 2 – punkt 3 – led g

Kommissionens förslag

- g) bidra till genomförandet och utvecklingen av det gemensamma

Ändring

- g) bidra till genomförandet och utvecklingen av det gemensamma

europiska järnvägsområdet.

europiska järnvägsområdet, **särskilt genom gemensamma europeiska tekniska och operativa regler och standarder, krav på teknisk utrustning och certifiering av personal.**

Ändring 37

Förslag till förordning Artikel 4 – stycke 2 – led 1

Kommissionens förslag

(1) force majeure: oförutsebar **eller ovanlig** händelse eller situation som ligger utanför infrastrukturförvaltarens **eller** järnvägsföretagets kontroll och som inte kan **undvikas eller** förebyggas med rimlig framförhållning och omsorg **eller** lösas genom åtgärder som ur teknisk, finansiell eller ekonomisk synvinkel rimligen är möjliga **för dem, som** faktiskt **har** inträffat och **kan** verifieras objektivt, och **som gör** det omöjligt för infrastrukturförvaltaren att tillfälligt eller permanent fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning eller direktiv 2012/34/EU, eller för järnvägsföretaget att uppfylla sina avtalsenliga skyldigheter gentemot en eller flera infrastrukturförvaltare.

Ändring

(1) force majeure: oförutsebar, **oundviklig eller exceptionell** händelse eller situation som ligger utanför infrastrukturförvaltarens, järnvägsföretagets **eller sökandens** kontroll och som inte kan förebyggas med rimlig framförhållning och omsorg **och som inte kan** lösas genom åtgärder som ur teknisk, finansiell eller ekonomisk synvinkel rimligen är möjliga, **inbegripet gränsöverskridande omledning. Denna händelse måste** faktiskt **ha** inträffat och **måste kunna** verifieras objektivt, och **ska göra** det omöjligt för infrastrukturförvaltaren att tillfälligt eller permanent fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning eller direktiv 2012/34/EU, eller för järnvägsföretaget att uppfylla sina avtalsenliga skyldigheter gentemot en eller flera infrastrukturförvaltare.

Ändring 38

Förslag till förordning Artikel 4 – stycke 2 – led 2a (nytt)

(2a) sökande: järnvägsföretag eller internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, såsom till exempel behöriga myndigheter enligt definitionen i artikel 2 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007^{1a} och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.

^{1a} Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

Ändring 39

Förslag till förordning Artikel 4 – stycke 2 – led 3

(3) operativ berörd part: sökande, **järnvägsföretag**, infrastrukturförvaltare, **operatörer av anläggning för järnvägstjänster**, tillhandahållare av järnvägsrelaterade tjänster och varje annan enhet som är direkt involverad i upprätthållandet av en järnvägstransporttjänst. europeisk samordnare:

(3) operativ berörd part: sökande, **sammanslutning av sökande**, infrastrukturförvaltare, **tjänsteleverantörer**, tillhandahållare av järnvägsrelaterade tjänster och varje annan enhet som är direkt involverad i upprätthållandet av en järnvägstransporttjänst.

Ändring 40

Förslag till förordning

Artikel 4 – stycke 2 – led 17a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(17a) systematiska tåglägen: tåglägen som baseras på artiklarna 11 och 20 i denna förordning och som förplaneras enligt en regelbunden tidtabell under tågplanen,

Ändring 41

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändring

1. Infrastrukturförvaltare ska sträva efter att följa gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet. I detta syfte ska ENIM utveckla och anta en "europeisk ram för kapacitetsförvaltning" i enlighet med bestämmelserna i kapitel II senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande].

1. Infrastrukturförvaltare ska sträva efter att följa gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet. I detta syfte ska ENIM **i samråd med ERP** utveckla och anta en "europeisk ram för kapacitetsförvaltning" i enlighet med bestämmelserna i kapitel II senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande].

Ändring 42

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning när de utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, särskilt det innehåll som anges i bilaga IV till den här förordningen. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet **förklara** skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer och förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring

4. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning när de utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, särskilt det innehåll som anges i bilaga IV till den här förordningen. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet **motivera** skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer och förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning. **Avvikelser ska endast tillåtas i undantagsfall och med förbehåll för det nationella regleringsorganets godkännande.**

Ändring 43

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att fastställa gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och för att ändra punkt 2 i denna artikel Dessa delegerade akter ska antas senast ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande].

Ändring 44

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Sökande ska begära infrastrukturkapacitet. För att använda sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Detta påverkar inte sökandes rätt att ingå ramavtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 31 i denna förordning.

Ändring

1. Sökande ska begära infrastrukturkapacitet. För att använda sådan infrastrukturkapacitet ska de sökande, **som inte är järnvägsföretag**, ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Detta påverkar inte sökandes rätt att ingå ramavtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 31 i denna förordning.

Ändring 45

Förslag till förordning

Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Infrastrukturförvaltaren **får** ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen infrias. Sådana krav ska vara lämpliga, transparenta och icke-diskriminerande. De ska specificeras i beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med punkt **1 b** i bilaga IV. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att begära infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

Ändring

2. Infrastrukturförvaltaren **ska** ställa krav på sökande för att se till att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen infrias. Sådana krav ska vara lämpliga, transparenta och icke-diskriminerande. De ska specificeras i beskrivningen av järnvägsnätet i enlighet med punkt **2 c** i bilaga IV. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att begära infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.

Ändring 46

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Kommissionen **får** anta genomförandeakter för att närmare specificera de kriterier som ska följas för tillämpningen av punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Ändring

3. Kommissionen **ska senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** anta genomförandeakter för att närmare specificera de kriterier som ska följas för tillämpningen av punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3 **och ska ersätta den liknande bestämmelse som avses i punkt 2.**

Ändring 47

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna om statligt stöd **får** medlemsstaterna, när så är lämpligt, bevilja infrastrukturförvaltaren ersättning som motsvarar intäktsförluster som uteslutande beror på behovet av att följa den strategiska vägledningen för användningen av järnvägens infrastrukturkapacitet.

Ändring

Utan att det påverkar tillämpningen av reglerna om statligt stöd **ska** medlemsstaterna, när så är lämpligt, bevilja infrastrukturförvaltaren ersättning som motsvarar intäktsförluster som uteslutande beror på behovet av att följa den strategiska vägledningen för användningen av järnvägens infrastrukturkapacitet.

Ändring 48

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 4 – stycke 2 – inledningen

Kommissionens förslag

Dessa förfaranden ska omfatta bedömningar av alternativa lösningar för användning av infrastrukturkapacitet, på grundval av följande socioekonomiska och miljömässiga kriterier, beroende på tillgången till data:

Ändring

Dessa förfaranden ska omfatta bedömningar av alternativa lösningar för användning av infrastrukturkapacitet, på grundval av följande socioekonomiska och miljömässiga kriterier, beroende på tillgången till **standardiserade data som sökanden ska ställa till infrastrukturens förvaltarens förfogande. Kriterierna ska omfatta, men inte begränsas till:**

Ändring 49

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 4 – stycke 2 – led c

Kommissionens förslag

c) Konnektivitet och tillgänglighet för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna.

Ändring

c) Konnektivitet och tillgänglighet, **både som en näteffekt på de övergripande näten och nätsegmenten,** för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna.

Ändring 50

Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 4 – stycke 2 – led ea (nytt)

ea) Trafikomställningseffekter till järnväg.

Ändring 51

**Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 5 – inledningen**

Kommissionens förslag

5. ENIM ska förbereda och anta de förfaranden som hänvisas till i punkt 4 och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Förfarandena ska omfatta följande:

Ändring

5. ENIM ska **i samråd med ERP** förbereda och anta de förfaranden som hänvisas till i punkt 4 och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Förfarandena ska omfatta följande:

Ändring 52

**Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 5 – led a**

Kommissionens förslag

a) Utforma alternativa scenarier för att dela upp den tillgängliga kapaciteten för **olika typer** av järnvägstransporttjänster, inbegripet, när så är möjligt, att tillhandahålla kapacitet på andra färdvägar eller alternativa tidpunkter med jämförbara egenskaper.

Ändring

a) Utforma alternativa scenarier för att dela upp den tillgängliga kapaciteten för **varje typ** av järnvägstransporttjänster **som ansöker om samma kapacitet**, inbegripet, när så är möjligt, att tillhandahålla kapacitet på andra färdvägar eller alternativa tidpunkter med jämförbara egenskaper **både för inrikes och gränsöverskridande tjänster**.

Ändring 53

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 5 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

aa) Utforma alternativa scenarier för att hantera kapacitetskonflikter mellan två begäranden, av vilka ingen av dem är förenlig med den strategiska kapacitetsplaneringen.

Ändring 54

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändring

6. ENIM ska utveckla de metoder som avses i punkt 5 b. Dessa metoders parametrar ska göra det möjligt att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis. ENIM ska inkludera dessa metoder i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

6. ENIM ska **i samråd med ERP** utveckla de metoder som avses i punkt 5 b **i denna artikel**. Dessa metoders parametrar ska göra det möjligt att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis. ENIM ska inkludera dessa metoder i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 55

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Med beaktande av erfarenheterna av utarbetandet och genomförandet av den ram som avses i punkt 6 **får** kommissionen anta **genomförandeakter** som fastställer de särskilda förfaranden, kriterier och metoder som ska tillämpas för att hantera den otillräckliga kapaciteten. Dessa **genomförandeakter** ska antas **i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.**

Ändring

7. Med beaktande av erfarenheterna av utarbetandet och genomförandet av den ram som avses i punkt 6 ska kommissionen **ges befogenhet att** anta **delegerade akter i enlighet med artikel 71** som fastställer de särskilda förfaranden, **standardiserade data som återspeglar olika marknadssegment för de** kriterier och **standardiserade** metoder som ska tillämpas för att hantera den otillräckliga kapaciteten **och för att ändra punkt 6 i den här artikeln.** Dessa **delegerade akter** ska antas **senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.**

Ändring 56

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltare ska förse berörda parter, särskilt sökande, potentiella sökande och regleringsorgan, med korrekt och aktuell information om tillgänglig infrastrukturkapacitet under hela kapacitetsförvaltningsprocessen, inbegripet under den strategiska planeringsfas som avses i avsnitt 2, under de planerings- och tilldelningsprocesser som anges i avsnitt 3 och när det sker ändringar av tilldelad kapacitet enligt avsnitt 4.

Ändring

Infrastrukturförvaltare ska förse berörda parter, särskilt sökande, potentiella sökande och regleringsorgan, med korrekt och aktuell information om tillgänglig infrastrukturkapacitet under hela kapacitetsförvaltningsprocessen, inbegripet under den strategiska planeringsfas som avses i avsnitt 2, under de planerings- och tilldelningsprocesser som anges i avsnitt 3 och när det sker ändringar av tilldelad kapacitet enligt avsnitt 4, **beroende på tillgången till den offentligt gjorda kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och**

Ändring 57

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. På begäran av sökande ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla den information som avses i punkt 1 på grundval av konkreta specifikationer för kommersiella och operativa behov (genomförbarhetsbedömningar). När det gäller gränsöverskridande tjänster ska infrastrukturförvaltarna ta emot och besvara sådana begäranden på en enda plats och genom en enda åtgärd eller via ett enda gränssnitt.

Ändring

3. På begäran av sökande ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla den information som avses i punkt 1 **i denna artikel** på grundval av konkreta specifikationer för kommersiella och operativa behov (genomförbarhetsbedömningar). När det gäller gränsöverskridande tjänster ska infrastrukturförvaltarna ta emot och besvara sådana begäranden på en enda plats och genom en enda åtgärd eller via ett enda gränssnitt **som upprättas i enlighet med artikel 27.4.**

Ändring 58

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 7c och 7e i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare planera infrastrukturarbetet i enlighet med verksamhetsplanen och med de investerings- och finansieringsprogram som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Om ändringar av dessa

Ändring

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 7c och 7e i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare planera infrastrukturarbetet i enlighet med verksamhetsplanen och med de investerings- och finansieringsprogram som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Om ändringar av dessa

program efter antagandet av verksamhetsplanen påverkar eller sannolikt kommer att påverka planeringen av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en översikt över sådana ändringar och deras sannolika inverkan.

program efter antagandet av verksamhetsplanen påverkar eller sannolikt kommer att påverka planeringen av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en översikt över sådana ändringar och deras sannolika inverkan. ***Medlemsstaten ska förse infrastrukturförvaltaren med stabil flerårig finansiering i rätt tid för underhåll, förnyelse och nybyggnation av järnvägsinfrastruktur under en rullande period på minst fem år genom det fleråriga prestationsavtalet i syfte att stödja infrastrukturförvaltarna för att förhindra försämringen av järnvägsinfrastrukturen och minimera inverkan på eventuella kapacitetsbegränsningar. Infrastrukturförvaltarnas årliga budget ska vara öppen för insyn och fördelas på ett tillförlitligt sätt.***

Ändring 59

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 2 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Finansieringen från medlemsstaten till infrastrukturförvaltaren ska syfta till att upprätta en sådan balans. Den information som infrastrukturförvaltaren behöver för att uppfylla denna bestämmelse ska tillhandahållas av sökande i god tid.

Ändring 60

Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 2 – stycke 2b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Finansieringen från medlemsstaten till infrastrukturförvaltaren ska syfta till att upprätta en sådan balans. Den information som infrastrukturförvaltaren behöver för att följa denna bestämmelse ska tillhandahållas av sökande i god tid.

Ändring 61

Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

3. Infrastrukturförvaltarna ska samråda med sökande om infrastrukturarbetena inom ramen för de samordningsmekanismer som avses i artikel 7e i direktiv **2012/34/EU** och, när det gäller gränsöverskridande järnvägstrafik, i enlighet med artikel 54 i denna förordning.

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 62

Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 5 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändring

Samordningen ska särskilt inriktas på optimering av tidsplanen för

Samordningen ska särskilt inriktas på optimering av tidsplanen för

infrastrukturarbeten och tillhandahållande av alternativ kapacitet på den berörda färdvägen och på alternativa linjer, med beaktande av **de** sökandes operativa och kommersiella behov.

infrastrukturarbeten och tillhandahållande av alternativ kapacitet på den berörda färdvägen och på alternativa linjer, med beaktande av **olika** sökandes operativa, **infrastrukturmässiga** och kommersiella behov.

Ändring 63

Förslag till förordning

Artikel 10 – punkt 5 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Styrningen av godstransporter på järnväg ska lämna en rekommendation om samordning av arbetet till sina respektive infrastrukturförvaltare tre månader före den period som anges i punkt 4.

Ändring 64

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändring

Innehållet i och tidsplanen för utarbetandet av dessa dokument anges i avsnitten 1 och 2 i bilaga I.

Innehållet i och tidsplanen för utarbetandet av dessa dokument anges i avsnitten 1 och 2 i bilaga I. ***Allt innehåll ska göras tillgängligt av infrastrukturförvaltaren på medlemsstatens officiella språk och på engelska.***

Ändring 65

Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 2 – stycke 4

Kommissionens förslag

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra avsnitten 1 och 2 i bilaga I för att säkerställa en effektiv strategisk planeringsprocess och återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheterna hos ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och **ENRB** vid genomförandet av detta avsnitt.

Ändring

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra avsnitten 1 och 2 i bilaga I för att säkerställa en effektiv strategisk planeringsprocess och återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av **en rekommendation från ERA och** erfarenheterna hos ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och **ENRRB** vid genomförandet av detta avsnitt.

Ändring 66

Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 3 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Med förbehåll för principen om förvaltningsmässigt oberoende som fastställs i artikel 4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning på grundval av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU. Denna vägledning kan särskilt omfatta/innehålla följande:

Ändring

Med förbehåll för principen om förvaltningsmässigt oberoende som fastställs i artikel 4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning på grundval av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU. **Vägledningen ska tillhandahållas av medlemsstaterna i god tid så att infrastrukturförvaltare och operativa berörda parter kan följa de tidsfrister som anges i bilaga I i denna förordning.** Denna

vägledning kan särskilt omfatta/innehålla följande:

Ändring 67

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 3 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

b) En översikt över utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, med beaktande av relevanta planer och strategier på nationell eller regional nivå och de arbetsplaner för de europeiska transportkorridorerna som avses i artikel **53** i [den nya TEN-T-förordningen].

Ändring

b) En översikt över utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, med beaktande av relevanta planer, ***inbegripet långsiktiga strategiska infrastrukturplaner*** och strategier på nationell eller regional nivå och de arbetsplaner för de europeiska transportkorridorerna som avses i artikel **54** i ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/...***^{1a} [den nya TEN-T-förordningen].

^{1a} ***Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/... av den ...om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT ...).***

Ändring 68

Förslag till förordning

Artikel 11 – punkt 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska samordna ***för att***

Ändring

Medlemsstaterna ska samordna

säkerställa samstämmighet mellan de respektive strategiska vägledningarna som de tillhandahåller i enlighet med denna punkt i syfte att stödja utvecklingen av internationell person- och godstrafik på järnväg.

tillhandahållandet av vägledning i rätt tid och säkerställa samstämmighet mellan de respektive strategiska vägledningarna som de tillhandahåller i enlighet med denna punkt i syfte att stödja utvecklingen av internationell person- och godstrafik på järnväg. ***Mot bakgrund av artikel 8 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna säkerställa särskilda anslag av finansiella resurser till infrastrukturförvaltarna för regelbundet underhåll av infrastruktur och finansiella resurser för infrastrukturutveckling som beskrivs i den kapacitetsstrategi som avses i artikel 16 i denna förordning. Medlemsstaterna ska samordna sina långsiktiga strategiska planer för infrastruktur och tidtabeller, sin infrastrukturutveckling på grundval av dessa planer och samordna tidsplanerna för genomförandet av dem.***

Ändring 69

Förslag till förordning Artikel 11 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Med beaktande av erfarenheterna från utarbetandet och genomförandet av den strategiska vägledning som avses i punkt 3 får kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att fastställa den särskilda rättsliga status, mall, förfaranden, kriterier och metoder som ska tillämpas för att anta nationell strategisk vägledning för att säkerställa överensstämmelse mellan de strategiska vägledningarna som utfärdats av medlemsstaterna och som är nödvändiga för att stödja utvecklingen av internationella gods- och

Ändring 70

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet av denna förordning får ENIM vid behov fastställa en mer detaljerad förteckning som ytterligare skiljer mellan olika typer av järnvägstransporttjänster. För att stödja enhetlighet över gränserna för den strategiska planeringsprocessen ska en harmoniserad förteckning ingå i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring

Mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet av denna förordning får ENIM **i samarbete med ERP** vid behov fastställa en mer detaljerad förteckning som ytterligare skiljer mellan olika typer av järnvägstransporttjänster. För att stödja enhetlighet över gränserna för den strategiska planeringsprocessen ska en harmoniserad förteckning ingå i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 71

Förslag till förordning

Artikel 12 – punkt 4 – led c

Kommissionens förslag

c) Synpunkter från samrådet med nuvarande och potentiella sökande i enlighet med artikel 13.

Ändring

c) **Tillkännagivanden om kapacitetsbehov från operativa berörda parter och** synpunkter från samrådet med nuvarande och potentiella sökande i enlighet med artikel 13.

Ändring 72

Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 4 – led fa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

fa) Så långt det är möjligt, de socioekonomiska och miljömässiga konsekvenserna av att använda infrastrukturkapacitet.

Ändring 73

Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta **linjedelen av TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät som avses i artikel 6 i och bilaga I till [den nya TEN-T-förordningen]. Infrastrukturförvaltare får inkludera andra linjer och knutpunkter i det järnvägsnät som de förvaltar.**

Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta **det gemensamma europeiska järnvägsområdet.**

Ändring 74

Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 8 – led b

Kommissionens förslag

Ändring

b) Förändringar i efterfrågan på infrastrukturkapacitet på marknaden.

b) Förändringar i efterfrågan på infrastrukturkapacitet på marknaden, **med beaktande av de behov som tillkännagivits av sökande för nya eller ändrade tjänster.**

Ändring 75

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 9

Kommissionens förslag

9. ENIM ska utarbeta riktlinjer med gemensamma principer, förfaranden och metoder för strategisk kapacitetsplanering. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6 i denna förordning. Dessa riktlinjer bör åtminstone innehålla de element som förtecknas i bilaga III till denna förordning. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till dessa riktlinjer i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer, förfaranden och metoder som fastställts i riktlinjerna.

Ändring

9. ENIM ska **senast... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** utarbeta riktlinjer med gemensamma principer, förfaranden och metoder för strategisk kapacitetsplanering. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6 i denna förordning. Dessa riktlinjer bör åtminstone innehålla de element som förtecknas i bilaga III till denna förordning. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till dessa riktlinjer i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer, förfaranden och metoder som fastställts i riktlinjerna.

Ändring 76

Förslag till förordning Artikel 12 – punkt 9a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

9a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att fastställa gemensamma principer, förfaranden och metoder för

strategisk kapacitetsplanering och för att ändra punkt 9 i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska antas senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring 77

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Infrastrukturförvaltare ska samråda med alla operativa berörda parter som driver förbindelser för järnvägstrafik i flera nät om strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artiklarna 53 och 54

Ändring

2. Infrastrukturförvaltare ska samråda med alla operativa berörda parter som driver förbindelser för järnvägstrafik i flera nät om strategisk kapacitetsplanering ***under hela fasen för strategisk kapacitetsförvaltning, och åtminstone i enlighet med de delmål som anges i bilaga I*** i enlighet med artiklarna 53 och 54.

Ändring 78

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2a. Infrastrukturförvaltarna ska ge sökande möjlighet att tillkännage sina kapacitetsbehov i ett strukturerat format under hela processen för kapacitetsförvaltning, för vilket ENIM ska ange lämpliga tidsramar.

Infrastrukturförvaltarna ska göra sitt yttersta för att integrera de behov som tillkännagivits av de sökande i de dokument för strategisk kapacitetsplanering som avses i artikel 11.2. Om alternativ inte är tillgängliga för alla tillkännagivna kapacitetsbehov ska infrastrukturförvaltarna göra sitt yttersta för att lösa potentiella konflikter genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.

Ändring 79

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2b. Regleringsorganet ska övervaka infrastrukturförvaltarens verksamhet vid strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artikel 63.

Ändring 80

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 1 – stycke 2 – led d

Kommissionens förslag

Ändring

d) Att alla operativa berörda parter, regleringsorgan och det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB), de europeiska samordnarna och, vid behov, medlemsstaternas myndigheter och andra berörda parter deltar.

d) Att alla operativa berörda parter **och ERP**, regleringsorgan och det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB), de europeiska samordnarna och, vid behov, medlemsstaternas myndigheter och andra berörda parter deltar.

Ändring 81

Förslag till förordning Artikel 14 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Styrningen av godstransporter på järnväg ska lämna en rekommendation om samordnad kapacitetsstrategi till respektive infrastrukturförvaltare tre månader före den period som anges i artikel 10.4.

Ändring 82

Förslag till förordning Artikel 15 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändring

1. Infrastrukturförvaltare och ENIM ska regelbundet övervaka och analysera transportmarknaderna för att få underlag till sin övergripande verksamhetsstrategi, kapacitetsförvaltning och beredskapshantering samt sina investeringsbeslut. Infrastrukturförvaltare ska meddela resultaten av denna analys till andra berörda parter för liknande ändamål, inbegripet till de europeiska samordnarna.

1. Infrastrukturförvaltare och ENIM ska **i samråd med ENRRB och ERP** regelbundet övervaka och analysera transportmarknaderna **och relevanta multimodala aspekter för järnvägen** för att få underlag till sin övergripande verksamhetsstrategi, kapacitetsförvaltning och beredskapshantering samt sina investeringsbeslut. Infrastrukturförvaltare ska meddela resultaten av denna analys till andra berörda parter för liknande ändamål, inbegripet till de europeiska samordnarna.

Ändring 83

Förslag till förordning
Artikel 15 – punkt 3 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ca) Om möjligt, inverkan av prognostiserade klimatförändringseffekter på både infrastruktur och de tjänster som tillhandahålls.

Ändring 84

Förslag till förordning
Artikel 15 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändring

4. ENIM ska samråda med sökande, kunder till järnvägstransporttjänster och deras sammanslutningar samt nationella och europeiska offentliga myndigheter om undersökningens mandat, särskilt när det gäller undersökningens syfte och processen för de berörda parternas deltagande.

4. ENIM ska samråda med sökande, **ERP**, kunder till järnvägstransporttjänster och deras sammanslutningar samt nationella och europeiska offentliga myndigheter om undersökningens mandat, särskilt när det gäller undersökningens syfte och processen för de berörda parternas deltagande.

Ändring 85

Förslag till förordning
Artikel 15 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Alla data i studien och studien i sig ska offentliggöras och vara fritt

tillgängliga. Dessa data ska vara maskinläsbara.

Ändring 86

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta, offentliggöra och **regelbundet** uppdatera kapacitetsstrategin i enlighet med den tidsplan och det innehåll som anges i avsnitt 2 i bilaga I.

Ändring

4. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta, offentliggöra och **vid behov** uppdatera kapacitetsstrategin i enlighet med den tidsplan och det innehåll som anges i avsnitt 2 i bilaga I.

Ändring 87

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande om kapacitetsstrategin i enlighet med artikel 13 och samordna kapacitetsstrategier med andra infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

Ändring

5. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande **och berörda anläggningar för tjänster** om kapacitetsstrategin i enlighet med artikel 13 och samordna kapacitetsstrategier med andra infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

Ändring 88

Förslag till förordning Artikel 16 – punkt 5a (ny)

5a. Infrastrukturförvaltaren ska lämna in kapacitetsstrategin till regleringsorganet. Inom tre månader efter offentliggörandet ska regleringsorganet efter analysen ha befogenhet att kräva att infrastrukturförvaltaren ändrar den.

Ändring 89

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 2

2. Kapacitetsmodellen ska åtminstone innehålla information om den totala kapacitetsvolym som är tillgänglig per banavsnitt, den kapacitetsandel som reserverats för olika segment av järnvägstransporttjänsterna och om kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten. Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta och offentliggöra kapacitetsmodellen för varje tågplaneperiod och **regelbundet** uppdatera kapacitetsmodellen i enlighet med det innehåll och den tidsplan som anges i avsnitten 1 och 2 i bilaga I.

2. Kapacitetsmodellen ska åtminstone innehålla information om den totala kapacitetsvolym som är tillgänglig per banavsnitt, den kapacitetsandel som reserverats för olika segment av järnvägstransporttjänsterna och om kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten. **Den ska också innehålla information om kapaciteten hos de respektive anläggningar för tjänster som avses i artikel 29.1.** Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta och offentliggöra kapacitetsmodellen för varje tågplaneperiod och **vid behov** uppdatera kapacitetsmodellen i enlighet med det innehåll och den tidsplan som anges i avsnitten 1 och 2 i bilaga I.

Ändring 90

Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Infrastrukturförvaltare ska dokumentera och, i förekommande fall, motivera eventuella avvikelser mellan kapacitetsmodellen och kapacitetsstrategin för samma tågplanepериод. ***Vid behov ska kapacitetsstrategin ses över mot bakgrund av utvecklingen sedan antagandet av eller den senaste uppdateringen av kapacitetsstrategin.***

Ändring

3. Infrastrukturförvaltare ska dokumentera och, i förekommande fall, motivera eventuella avvikelser mellan kapacitetsmodellen och kapacitetsstrategin för samma tågplanepериод. Kapacitetsstrategin ***behöver inte uppdateras om kapacitetsmodellen redan har offentliggjorts för samma period.***

Ändring 91

Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande om kapacitetsmodellen i enlighet med artikel 13 och samordna kapacitetsstrategier med andra infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

Ändring

4. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande ***och regleringsorganet*** om kapacitetsmodellen i enlighet med artikel 13 och samordna kapacitetsstrategier med andra ***berörda*** infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

Ändring 92

Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 4a (ny)

4a. Infrastrukturförvaltaren ska lämna in kapacitetsmodellen till regleringsorganet för kontroll två månader före offentliggörandet. Regleringsorganet får fatta ett beslut senast en månad före offentliggörandet om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsmodellen innan den offentliggörs. I syfte att säkerställa gränsöverskridande konsekvens i kapacitetsmodellerna ska regleringsorganets beslut i förekommande fall beakta yttranden eller rekommendationer från ENIM, ERA eller andra regleringsorgan.

Ändring 93

Förslag till förordning

Artikel 18 – punkt 1 – stycke 1 – led a

a) infrastrukturkapacitet tillgänglig för tilldelning till sökande,

a) infrastrukturkapacitet tillgänglig för tilldelning till sökande ***i tågplanen och som skyddas för senare ansökningar enligt artikel 33, inbegripet anläggningar för tjänster, ”***

Ändring 94

Förslag till förordning

Artikel 18 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. I kapacitetsförsörjningsplanen får infrastrukturförvaltarna ange infrastrukturkapacitet som **förplanerad**. Förplanerad kapacitet innebär att infrastrukturförvaltaren definierar egenskaper och volymer för den kapacitet som sökanden kan begära, fastställer regler för tilldelning av sådan kapacitet och definierar förfarandet för hur sådan kapacitet kan begäras, i enlighet med artikel 20. De angivna egenskaperna, reglerna och tilldelningsprocesserna ska beaktas vid tilldelningen av förplanerad kapacitet.

Ändring

4. I kapacitetsförsörjningsplanen får infrastrukturförvaltarna ange infrastrukturkapacitet **och infrastrukturkapacitet i anläggningar för tjänster som det hänvisas till i artikel 29.1** som **förplanerade**. Förplanerad kapacitet innebär att infrastrukturförvaltaren definierar egenskaper och volymer för den kapacitet som sökanden kan begära, fastställer regler för tilldelning av sådan kapacitet och definierar förfarandet för hur sådan kapacitet kan begäras, i enlighet med artikel 20. De angivna egenskaperna, reglerna och tilldelningsprocesserna ska beaktas vid tilldelningen av förplanerad kapacitet.

Ändring 95

Förslag till förordning Artikel 18 – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltarna ska i kapacitetsförsörjningsplanen inkludera alla element som förtecknas i punkt 6 **för alla linjer och knutpunkter som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät enligt definitionen i [den nya TEN-T-förordningen]**.

Ändring

Infrastrukturförvaltarna ska i kapacitetsförsörjningsplanen inkludera alla element som förtecknas i punkt 6 **och säkerställa överensstämmelse med kapacitetsstrategin**.

Ändring 96

Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 9

Kommissionens förslag

9. Regleringsorganet ska analysera **kapacitetsförsörjningsplanen** och får fatta ett beslut om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsförsörjningsplanen. **Regleringsorganets beslut ska beakta yttranden eller rekommendationer från ENIM, om sådana har lämnats.**

Ändring

9. **Infrastrukturförvaltaren ska lämna in utkastet till kapacitetsförsörjningsplan till regleringsorganet för kontroll två månader före offentliggörandet.** Regleringsorganet ska analysera **denna plan** och får fatta ett beslut **senast en månad före offentliggörandet** om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsförsörjningsplanen.

Ändring 97

Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 9a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

9a. I syfte att säkerställa gränsöverskridande konsekvens i kapacitetsförsörjningsplanerna ska regleringsorganets beslut i förekommande fall beakta yttranden eller rekommendationer från ENRRB, ERA eller andra regleringsorgan.

Ändring 98

Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 10 – inledningen

Kommissionens förslag

10. ENIM ska anta riktlinjer, och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, i vilka följande ska anges:

Ändring

10. **ENIM ska senast ... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] och i samråd med ERP** anta riktlinjer, och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, i vilka följande ska anges:

Ändring 99

**Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 10a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

10a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att fastställa gemensamma principer, förfaranden och metoder för de riktlinjer som avses i punkt 10 i den här artikeln och för att ändra punkt 10 i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska antas senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring 100

**Förslag till förordning
Artikel 19 – punkt 2 – led a**

Kommissionens förslag

Ändring

a) Fastställande av alternativa linjer

a) Fastställande av alternativa linjer

som gör det möjligt att leda om trafiken om **de linjer som ingår i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T i enlighet med artikel 6 i och bilaga I till [den nya TEN-T-förordningen]** inte är **tillgängliga**.

som gör det möjligt att leda om trafiken om **en linje** inte är **tillgänglig**.

Ändring 101

Förslag till förordning Artikel 19 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Kommissionen ska anta **genomförandeakter** med närmare uppgifter om det förfarande och de kriterier som ska följas vid tillämpningen av punkt 2, särskilt i situationer som kan påverka gränsöverskridande trafik. **Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.**

Ändring

5. Kommissionen ska **ges befogenhet att** anta **delegerade akter i enlighet med artikel 71** med närmare uppgifter om det förfarande och de kriterier som ska följas vid tillämpningen av punkt 2 **i denna artikel**, särskilt i situationer som kan påverka gränsöverskridande trafik. **Dessa delegerade akter ska antas senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande],**

Ändring 102

Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kapacitetsplaneringsobjekt ska definiera kännetecknen och egenskaper hos olika typer av förplanerad kapacitet, inbegripet kapacitet som sökande kan begära, kapacitet som reserverats för infrastrukturarbeten och redan tilldelad

Ändring

2. Kapacitetsplaneringsobjekt ska definiera kännetecknen och egenskaper hos olika typer av förplanerad kapacitet, inbegripet kapacitet som sökande kan begära, kapacitet som reserverats för infrastrukturarbeten och redan tilldelad

kapacitet. Dessa kännetecken och egenskaper ska omfatta alla aspekter som är relevanta för specifika typer av förplanerad kapacitet, såsom färdväg, tidsplanering, garanterad eller erforderlig minimihastighet, teknisk kompatibilitet mellan rullande materiel och infrastruktur, parametrar och antal **tåglägen** som ingår.

kapacitet. Dessa kännetecken och egenskaper ska omfatta alla aspekter som är relevanta för specifika typer av förplanerad kapacitet, såsom färdväg, tidsplanering, garanterad eller erforderlig minimihastighet, teknisk kompatibilitet mellan rullande materiel och infrastruktur, parametrar och antal **tåg** som ingår.

Ändring 103

Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. ENIM ska utarbeta en gemensam ram för de kriterier och förfaranden som avses i punkt 1 och ska inkludera den i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. I denna gemensamma ram ska fördelarna med att reservera kapacitet för särskilda typer av järnvägstjänster eller tilldelningsprocesser balanseras mot behovet av att säkerställa flexibilitet för att tillgodose marknadens behov vad gäller kapacitetstilldelning. Därför ska det i den gemensamma ramen ges tillhandahållas möjlighet att beakta begäranden om kapacitetsrätt som inte är förenliga med förplanerad kapacitet inom ramen för den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.

Ändring

3. **ENIM ska senast den ... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] och i samråd med ERP** utarbeta en gemensam ram för de kriterier och förfaranden som avses i punkt 1 **i denna artikel** och ska inkludera den i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. I denna gemensamma ram ska fördelarna med att reservera kapacitet för särskilda typer av järnvägstjänster eller tilldelningsprocesser balanseras mot behovet av att säkerställa flexibilitet för att tillgodose marknadens behov vad gäller kapacitetstilldelning. Därför ska det i den gemensamma ramen ges tillhandahållas möjlighet att beakta begäranden om kapacitetsrätt som inte är förenliga med förplanerad kapacitet inom ramen för den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.

Ändring 104

Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. ENIM ska utarbeta och anta formella specifikationer för kapacitetsplaneringsobjekt i läsbart och maskinläsbart format. ENIM ska inkludera dessa specifikationer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. ENIM ska på grundval av sina erfarenheter av tillämpningen av denna artikel informera kommissionen om möjliga ändringar av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som föreskrivs i direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet, i enlighet med artikel 62.3 i den här förordningen.

Ändring

4. ENIM ska utarbeta och anta formella specifikationer för kapacitetsplaneringsobjekt i läsbart och maskinläsbart format. ENIM ska inkludera dessa specifikationer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6 **i denna förordning**. ENIM ska på grundval av sina erfarenheter av tillämpningen av denna artikel **och efter samråd med ERP** informera kommissionen om möjliga ändringar av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som föreskrivs i direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet, i enlighet med artikel 62.3 i den här förordningen.

Ändring 105

Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 med närmare uppgifter om det förfarande och de kriterier som ska följas vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel, särskilt i situationer som kan påverka gränsöverskridande trafik, och för att ändra punkt 1 i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska antas senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande].

Ändring 106

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Enskilda begäranden om kapacitet som står i konflikt med varandra och som avser tilldelning under tågplaneperioden får inte utgöra skäl för att förklara en del av infrastrukturen som starkt trafikerad eller överbelastad, såvida inte villkoren i punkt 1 är uppfyllda.

Ändring

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 107

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ta hänsyn till alla åtgärder och kriterier som antagits i enlighet med punkt 7.

Ändring

8. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ta hänsyn till alla åtgärder och kriterier som antagits i enlighet med punkt 6.

Ändring 108

Förslag till förordning Artikel 21 – punkt 9

Kommissionens förslag

9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 i syfte av att ändra bilaga II för att säkerställa en effektiv kapacitetsförvaltning på starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur och för att återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheter från ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och det europeiska nätverket av regleringsorgan vid genomförandet av denna artikel.

Ändring

9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 i syfte av att ändra bilaga II för att säkerställa en effektiv kapacitetsförvaltning på starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur och för att återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheter från ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och det europeiska nätverket av regleringsorgan **på järnvägsområdet** vid genomförandet av denna artikel.

Ändring 109

Förslag till förordning Artikel 22 – punkt 1 – stycke 3

Kommissionens förslag

Kapacitetsanalysen ska också innehålla en första vägledande uppsättning möjliga åtgärder som ska vidtas på kort, medellång och lång sikt för att minska överbelastningen och öka tillgången till kapacitet.

Ändring

Kapacitetsanalysen ska också innehålla en första vägledande uppsättning möjliga åtgärder som ska vidtas på kort, medellång och lång sikt för att minska överbelastningen och öka tillgången till kapacitet. **Kapacitetsanalysen ska skilja mellan åtgärder för starkt trafikerad infrastruktur och för överbelastad infrastruktur.**

Ändring 110

Förslag till förordning
Artikel 22 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturens egenskaper när det gäller kapacitet, förmåga och driftskompatibilitet, driftsförfaranden, arten av använda tjänster och effekten av alla dessa faktorer på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter, harmonisering av driftsförfaranden och förbättringar av infrastrukturen.

Ändring

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturens egenskaper när det gäller kapacitet, förmåga och driftskompatibilitet, driftsförfaranden, arten av använda tjänster och effekten av alla dessa faktorer på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, **även via olika nät om tillämpligt**, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter, harmonisering av driftsförfaranden och förbättringar av infrastrukturen.

Ändring 111

Förslag till förordning
Artikel 22 – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltarna ska ta hänsyn till resultaten av alla kapacitetsanalyser som utförts i enlighet med denna artikel vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen.

Ändring

Infrastrukturförvaltarna ska ta hänsyn till resultaten av alla kapacitetsanalyser som utförts, **inbegripet i andra berörda nät** i enlighet med denna artikel vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen.

Ändring 112

Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Senast sex månader efter det att den kapacitetsanalys som avses i artikel 22 har avslutats ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en kapacitetsförstärkningsplan.

Ändring

För infrastruktur som förklarats vara överbelastad i enlighet med artikel 21 och senast sex månader efter det att den kapacitetsanalys som avses i artikel 22 har avslutats ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en kapacitetsförstärkningsplan.

Ändring 113

Förslag till förordning

Artikel 23 – punkt 1 – stycke 2 – led d

Kommissionens förslag

d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

Ändring

d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive ***åtgärder som beskrivs i artikel 22.2 och*** sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

Ändring 114

Förslag till förordning

Artikel 23 – punkt 3 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

På grundval av en kapacitetsanalys ska medlemsstaten bygga eller uppgradera den infrastruktur som behövs.

Ändring 115

Förslag till förordning
Artikel 25 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

Vid uppdelningen av infrastrukturkapacitet i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artikel 8.

Ändring

Vid uppdelningen av infrastrukturkapacitet ***som förklarats vara överbelastad*** i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artikel 8.

Ändring 116

Förslag till förordning
Artikel 25 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artikel 8 om uppdelningen av infrastrukturkapacitet förklarats vara starkt trafikerad i enlighet med punkt 1 i denna artikel.

Ändring 117

Förslag till förordning
Artikel 25 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltaren ska ta hänsyn till behovet av kapacitet för förbindelse för järnvägstrafik i flera nät.

Ändring

Infrastrukturförvaltaren ska ta hänsyn till behovet av kapacitet för förbindelse för järnvägstrafik i flera nät, ***särskilt internationella godstransporter på***

Ändring 118

Förslag till förordning

Artikel 27 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

Sökande ska **ha rätt att** begära kapacitetsrätter för flera nät, och ta emot svar på sådana begäranden, på en enda plats och genom ett enda förfarande. Infrastrukturförvaltare ska samarbeta vid tilldelningen av kapacitet för förbindelser för järnvägstrafik i flera nät, inbegripet i synnerhet internationella godstransporttjänster och internationella persontrafiktjänster.

Ändring

Sökande ska begära kapacitetsrätter för flera nät, och **ska** ta emot svar på sådana begäranden, på en enda plats och genom ett enda förfarande **i enlighet med punkt 4 i denna artikel**. Infrastrukturförvaltare ska samarbeta vid tilldelningen av kapacitet för förbindelser för järnvägstrafik i flera nät, inbegripet i synnerhet internationella godstransporttjänster och internationella persontrafiktjänster.

Ändring 119

Förslag till förordning

Artikel 27 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som de erhåller.

Ändring

3. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som de erhåller, **särskilt när det gäller vertikalt integrerade järnvägsföretag. Information som den specifika linje som begäran avser, dess nummer eller frekvens ska anses vara konfidentiell.**

Ändring 120

Förslag till förordning

Artikel 27 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

För kapacitetsrätter för flera nät ska ENIM inrätta ett enda gränssnitt eller ett gemensamt system i enlighet med artikel 62 för att förvalta tilldelningen av kapacitet på en enda plats och genom ett enda förfarande.

Ändring

För kapacitetsrätter för flera nät ska ENIM, ***efter ERA:s godkännande av överensstämmelse med TSD:er och senast den ... [12 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]*** inrätta ***en gemensam kontaktpunkt i*** ett enda gränssnitt eller ett gemensamt system ***som utvecklats*** i enlighet med artikel 62. ***Infrastrukturförvaltarna ska använda detta enda gränssnitt*** för att förvalta tilldelningen av kapacitet på en enda plats och genom ett enda förfarande. ***Ansluten eller grupperad järnvägstrafik ska ha en infrastrukturförvaltare som gemensam kontaktpunkt. Sådan ansluten eller grupperad järnvägstrafik ska redovisas i kapacitetsansökan.***

Ändring 121

Förslag till förordning

Artikel 27 – punkt 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltaren ska återkalla en kapacitetsrätt som under minst en månad har utnyttjats under en tröskelkvot, som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om inte det berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över. ENIM ska fastställa intervallerna för tröskelkvoterna och inkludera dessa i den europeiska ram

Ändring

Infrastrukturförvaltaren ska återkalla en kapacitetsrätt som under minst en månad har utnyttjats under en tröskelkvot, som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om inte det berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över. ENIM ska ***samråda med ERP för att*** fastställa intervallerna för tröskelkvoterna och

för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 122

Förslag till förordning Artikel 27 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Om infrastrukturförvaltare i enlighet med punkt 6 återkallar kapacitetsrätter för flera nät ska det regleringsorgan som ansvarar för den berörda infrastrukturförvaltaren underrätta berörda regleringsorgan och ENRRB.

Ändring

7. Om infrastrukturförvaltare i enlighet med punkt 6 återkallar kapacitetsrätter för flera nät ska **denne underrätta** det regleringsorgan som ansvarar för den berörda infrastrukturförvaltaren.
Regleringsorganet ska underrätta berörda regleringsorgan och ENRRB.

Ändring 123

Förslag till förordning Artikel 27 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

7a. Infrastrukturförvaltaren ska i tillämpliga fall ha rätt att använda särskilda metoder för tidtabellläggning. Om infrastrukturförvaltaren beslutar att förplanera kapacitet genom att använda systematiska tåglägen med gränsöverskridande relevans ska infrastrukturförvaltaren samordna med angränsande infrastrukturförvaltare och andra berörda infrastrukturförvaltare för att finna ömsesidigt överenskomna lösningar för gränsöverskridande trafik. Oavsett vilket nationellt val

*medlemsstaterna väljer ska
infrastrukturförvaltarna säkerställa en
balanserad, rättvis och icke-
diskriminerande tilldelning av tåglägen.
När det gäller ersättning för ändringar av
kapacitetsrättigheter enligt artikel 40
som även inbegriper systematiska
tåglägen ska dess värde fastställas minst
1, 25 gånger det värde som definieras för
icke-systematiska tåglägen i enlighet med
förfarandet i artikel 40.*

Ändring 124

**Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 7b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

**7b. Infrastrukturförvaltare ska
informera regleringsorganet om alla
inkomna begäranden om kapacitet som
inte motsvarar parametrarna för den
tillgängliga kapaciteten enligt
kapacitetsförsörjningsplanen, oavsett om
de har godkänts eller avslagits. På
grundval av denna information ska
regleringsorganet utfärda ett yttrande
minst vartannat år, där det kan
rekommendera att
infrastrukturförvaltaren ändrar
kapacitetsmodellen,**

Ändring 125

**Förslag till förordning
Artikel 28 – punkt 2 – stycke 1 – led a**

Kommissionens förslag

- a) Att det utses en gemensam kontaktpunkt som ansvarar för kommunikationen med sökanden när det gäller begäran om kapacitetsrätter för flera nät, som ska meddelas sökanden utan dröjsmål efter mottagandet av begäran.

Ändring

- a) Att det utses en gemensam kontaktpunkt, **som avses i artikel 27.4**, som ansvarar för kommunikationen med sökanden när det gäller **varje** begäran om kapacitetsrätter för flera nät, som ska meddelas sökanden utan dröjsmål efter mottagandet av begäran. **Detta ska också gälla för gränsöverskridande tågförbindelser som utgör internationell tågtrafik till och från en destination i en annan medlemsstat.**

Ändring 126

Förslag till förordning Artikel 28 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. ENIM ska fastställa de detaljerade förfarandena och metoderna för genomförandet av denna artikel samt de minimikvalitetskrav som avses i punkt 2 b och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring

5. **ENIM ska senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] och i samråd med ERP** fastställa de detaljerade förfarandena och metoderna för genomförandet av denna artikel samt de minimikvalitetskrav som avses i punkt 2 b och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 127

Förslag till förordning Artikel 28 – punkt 5a (ny)

5a. Kommissionen ska senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] anta genomförandeakter med detaljerade förfaranden och metoder för att genomföra denna artikel och de minimikvalitetskrav som avses i punkt 2 b och för att ändra punkt 5 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3 De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring 128

Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 1

1. Operatör av anläggning som tillhandahåller vägledande information om tillgänglig kapacitet i anläggningar för tjänster i enlighet med artikel 6.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177²² ska samarbeta med infrastrukturförvaltare i syfte att dessa ska erbjuda tåglägen som inbegriper kapacitet i anläggningar för **järnvägstjänster**. Andra operatörer av anläggningar för tjänster får ingå avtal med infrastrukturförvaltare om gemensamt tillhandahållande av kapacitet.

1. Operatör av anläggning som tillhandahåller vägledande information om tillgänglig kapacitet i anläggningar för tjänster i enlighet med artikel 6.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177²² ska samarbeta med infrastrukturförvaltare i syfte att dessa ska erbjuda tåglägen som inbegriper kapacitet i anläggningar för **tjänster**. Andra operatörer av anläggningar för tjänster får ingå avtal med infrastrukturförvaltare om gemensamt tillhandahållande av kapacitet.

²² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (EUT L 307,

²² Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (EUT L 307,

Ändring 129

Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att sökande på en plats och hos en verksamhet kan begära kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur och de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.

Ändring

3. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att sökande på en plats **som fastställs i enlighet med artikel 27.4** och hos en verksamhet kan begära kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur och de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.

Ändring 130

Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Vid tillämpning av punkt 3 ska infrastrukturförvaltare och operatörer av anläggningar samordna kapaciteten och tillhandahålla kapacitetsrätter som inkluderar kapacitet i den anläggning för tjänster som uppfyller den sökandes krav eller ska anstränga sig för att hitta ett fungerande alternativ.

Ändring

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 131

Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Operatörer av anläggningar som avses i punkt 1 ska, **på begäran eller** i realtid **vid behov**, förse infrastrukturförvaltaren med information om den tillgängliga kapaciteten i ett digitalt format i enlighet med artikel 62.

Ändring

5. Operatörer av **berörda** anläggningar som avses i punkt 1 ska i realtid förse infrastrukturförvaltaren med information om den tillgängliga kapaciteten i ett digitalt format i enlighet med artikel 62.

Ändring 132

Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Vid begäran om kapacitetsrättigheter för tillträde till en anläggning för tjänster ska de sökande dokumentera tjänsteanläggningens ägares samtycke till att ta emot deras fordon.

Ändring 133

Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 6

Kommissionens förslag

Ändring

6. Vid tillämpning av denna artikel och i enlighet med artikel 62 ska ENIM tillhandahålla vägledning om de funktionsmässiga och tekniska kraven för

6. Vid tillämpning av denna artikel och i enlighet med artikel 62 ska ENIM, **efter godkännande av ERA och senast den ... [24 månader efter denna förordnings**

utbyte av information mellan operatörer av anläggningar för **järnvägstjänster** och infrastrukturförvaltare **för denna artikels syften**. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2 i genomförandeförordning (EU) 2017/2177 kan operatörer av anläggningar för tjänster begära att undantas från tillämpningen av denna artikel. Sådana begäranden ska lämnas till regleringsorganet och ska vara vederbörligen underbyggda. Regleringsorganen får besluta att förlänga ett undantag i vederbörligen motiverade fall.

ikraftträdande], tillhandahålla vägledning om de funktionsmässiga och tekniska kraven för utbyte av information mellan operatörer av anläggningar för **tjänster** och infrastrukturförvaltare. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2 i genomförandeförordning (EU) 2017/2177 kan operatörer av anläggningar för tjänster begära att undantas från tillämpningen av denna artikel. Sådana begäranden ska lämnas till regleringsorganet och ska vara vederbörligen underbyggda. Regleringsorganen får besluta att förlänga ett undantag i vederbörligen motiverade fall.

Ändring 134

Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet ska övervaka tillämpningen av punkt **7** och lämna rekommendationer om de kriterier som ska användas vid bedömningen av begäranden om undantag.

Ändring

7. Det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet ska övervaka tillämpningen av punkt **6** och lämna rekommendationer om de kriterier som ska användas vid bedömningen av begäranden om undantag.

Ändring 135

Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

7a. Infrastrukturförvaltare ska informera regleringsorganet om alla inkomna begäranden om kapacitet som inte motsvarar parametrarna för den tillgängliga kapaciteten enligt kapacitetsförsörjningsplanen och som därför avslogs. På grundval av denna information ska regleringsorganet utfärda ett yttrande minst vartannat år, där det kan rekommendera att infrastrukturförvaltaren ändrar kapacitetsmodellen,

Ändring 136

**Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 7b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

7b. Kommissionen ska senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] anta genomförandeakter med närmare uppgifter om de funktionella och tekniska kraven för utbyte av information mellan operatörer av anläggningar för järnvägstjänster och infrastrukturförvaltare vid tillämpningen av denna artikel och för att ändra punkt 6 i den. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Ändring 137

Förslag till förordning
Artikel 30 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Infrastrukturförvaltarna ska **fortlöpande** uppdatera tågplanen fram till tågplaneperiodens utgång, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom det rullande planeringsförfarande som avses i artikel 33, kapacitet som tilldelats genom det ad hoc-förfarande som avses i artikel 34, ändringar av kapacitetsrätter i enlighet med artikel 39 och omläggning i samband med hantering av trafikstörning och krishantering i enlighet med artikel 41.

Ändring

2. Infrastrukturförvaltarna ska **regelbundet** uppdatera tågplanen fram till tågplaneperiodens utgång, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom det rullande planeringsförfarande som avses i artikel 33, kapacitet som tilldelats genom det ad hoc-förfarande som avses i artikel 34, ändringar av kapacitetsrätter i enlighet med artikel 39 och omläggning i samband med hantering av trafikstörning och krishantering i enlighet med artikel 41.

Ändring 138

Förslag till förordning
Artikel 31 – punkt 1 – stycke 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Ramavtal ska anmälas till regleringsorganet och godkännas av det. Vid ramavtal om flera nät ska godkännandet beakta ENRRB:s yttrande.

Ändring 139

Förslag till förordning
Artikel 31 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Infrastrukturförvaltare ska ingå ramavtal endast om den kapacitetsrätt som begärs överensstämmer med planeringsdokumenten för den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 11.2. Infrastrukturförvaltarna ska i dessa planeringsdokument ange den kapacitet som de planerar att reservera för tilldelning genom ramavtal.

Ändring

3. Infrastrukturförvaltare ska ingå ramavtal endast om den kapacitetsrätt som begärs överensstämmer med planeringsdokumenten för den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 11.2. Infrastrukturförvaltarna

ska ***efter samråd med grannäten*** i dessa planeringsdokument ange den kapacitet som de planerar att reservera för tilldelning genom ramavtal.

Ändring 140

Förslag till förordning Artikel 31 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen. Därför ska infrastrukturförvaltarna fastställa de maximala andelar av den totala kapaciteten som kan tilldelas genom ramavtal och inkludera dessa i beskrivningen av järnvägsnätet.

Ändring

4. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen. Därför ska infrastrukturförvaltarna, ***efter samråd med regleringsorganet***, fastställa de maximala andelar av den totala kapaciteten som kan tilldelas genom ramavtal och inkludera dessa i beskrivningen av järnvägsnätet.

Infrastrukturförvaltare i grannländer som har ingått gränsöverskridande ramavtal ska anpassa dessa maximala andelar av den totala kapaciteten och göra dem så enhetliga som möjligt.

Ändring 141

Förslag till förordning
Artikel 31 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Ramavtalen ska i princip omfatta den period som anges i avsnitt 5 i bilaga I. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än den period som anges i **punkt 5** i bilaga I ska motiveras av kravet på särskilda investeringar av nya aktörer eller av att tjänsten till stora delar är ny.

Ändring

7. Ramavtalen ska i princip omfatta den period som anges i avsnitt 5 i bilaga I. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än den period som anges i **avsnitt 5** i bilaga I ska motiveras av kravet på särskilda investeringar av nya aktörer eller av att tjänsten till stora delar är ny.

Ändring 142

Förslag till förordning
Artikel 31 – punkt 11

Kommissionens förslag

11. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet **kan** kommissionen anta en genomförandeakt för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för en enhetlig tillämpning av denna artikel och artikel 33. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Ändring

11. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet **ska** kommissionen **senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** anta en genomförandeakt för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för en enhetlig tillämpning av denna artikel och artikel 33. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Ändring 143

Förslag till förordning
Artikel 32 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. I händelse av en konflikt mellan två eller flera begäranden om kapacitet ska infrastrukturförvaltarna först försöka lösa konflikten genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.

Ändring

3. I händelse av en konflikt mellan två eller flera begäranden om kapacitet, **eller om begärandena inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen**, ska infrastrukturförvaltarna först försöka lösa konflikten genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.

Ändring 144

Förslag till förordning
Artikel 32 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

I enlighet med artiklarna 18 och 20 ska infrastrukturförvaltaren prioritera begäranden som överensstämmer med den förplanerade kapacitet som anges i kapacitetsförsörjningsplanen. **Följaktligen får infrastrukturförvaltare antingen godta eller avslå begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen.**

Ändring

I enlighet med artiklarna 18 och 20 ska infrastrukturförvaltaren prioritera begäranden som överensstämmer med den förplanerade kapacitet som anges i kapacitetsförsörjningsplanen, **under förutsättning att operativa berörda parter vederbörligen har rådfrågats och att deras kapacitetsmeddelanden har beaktats i största möjliga utsträckning.**

Ändring 145

Förslag till förordning
Artikel 32 – punkt 5 – stycke 2

Kommissionens förslag

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen godtas ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att upprätthålla den övergripande balansen mellan de aspekter av kapacitetsförsörjningsplanen som förtecknas i artikel 18.6.

Ändring

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen godtas ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att upprätthålla den övergripande balansen mellan de aspekter av kapacitetsförsörjningsplanen som förtecknas i artikel 18.6 **och själva begäran. Dessa ansökningar ska beaktas om det finns tillräckligt med ledig kapacitet tillgänglig utan att behoven av efterföljande begäranden begränsas.**

Ändring 146

Förslag till förordning

Artikel 32 – punkt 5 – stycke 3

Kommissionens förslag

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen **avslås** ska infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål informera den berörda sökande om sin avsikt att avslå en begäran. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.

Ändring

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen **behandlas bör infrastrukturförvaltaren erbjuda ett alternativ och om det är möjligt i tid före samråd med berörda sökande. Om inget annat erbjudande är möjligt när en begäran avslås** ska infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål informera den berörda sökande om sin avsikt att avslå en begäran. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.

Ändring 147

Förslag till förordning
Artikel 32 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. Infrastrukturförvaltaren ska beakta begäranden som inkommer efter utgången av den initiala tidsfristen, men före den slutliga tidsfrist som anges i **punkt 4** i bilaga I. I sådana fall ska infrastrukturförvaltarna tilldela kapacitetsrätter i enlighet med avsnitt 4 punkt 2 i bilaga I.

Ändring

8. Infrastrukturförvaltaren ska beakta begäranden som inkommer efter utgången av den initiala tidsfristen, men före den slutliga tidsfrist som anges i **avsnitt 4** i bilaga I. I sådana fall ska infrastrukturförvaltarna tilldela kapacitetsrätter i enlighet med avsnitt 4 punkt 2 i bilaga I.

Ändring 148

Förslag till förordning
Artikel 33 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela kapacitet genom det rullande planeringsförfarandet i enlighet med de tidsfrister som anges i **punkt 6** i bilaga I. Infrastrukturförvaltare ska reservera kapacitet för detta ändamål i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.

Ändring

1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela kapacitet genom det rullande planeringsförfarandet i enlighet med de tidsfrister som anges i **avsnitt 6** i bilaga I. Infrastrukturförvaltare ska reservera kapacitet för detta ändamål i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.

Ändring 149

Förslag till förordning
Artikel 33 – punkt 2 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

b) Kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar som går utöver den tågplaneperiod som omfattar den första dag som ingår i begäran, för en maximal period som anges i **punkt 6** i bilaga I.

Ändring

b) Kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar som går utöver den tågplaneperiod som omfattar den första dag som ingår i begäran, för en maximal period som anges i **avsnitt 6** i bilaga I.

Ändring 150

Förslag till förordning Artikel 33 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18 ska infrastrukturförvaltare tilldela kapacitet som är reserverad för det rullande planeringsförfarandet i enlighet med den tilldelningsprincip som anges i avsnitt 5 punkt 2 i bilaga I.

Ändring

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18 ska infrastrukturförvaltare tilldela kapacitet som är reserverad för det rullande planeringsförfarandet i enlighet med den tilldelningsprincip som anges i avsnitt 6 punkt 2 i bilaga I.

Ändring 151

Förslag till förordning Artikel 33 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. I enlighet med de regler och förfaranden som anges i artikel 20 **får** infrastrukturförvaltare **avslå** begäranden om **tilldelning av** kapacitet inom det rullande planeringsförfarandet om begärandena inte överensstämmer med den kapacitetsförsörjningsplan som

Ändring

4. I enlighet med de regler och förfaranden som anges i artikel 20 **ska** infrastrukturförvaltare **göra sitt yttersta för att erbjuda alternativa** begäranden om kapacitet inom det rullande planeringsförfarandet om begärandena inte överensstämmer med den

antagits i enlighet med artikel 18. **Detta avslag ska meddelas sökanden utan dröjsmål.** Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.

kapacitetsförsörjningsplan som antagits i enlighet med artikel 18. **Om det inte är möjligt att erbjuda ett alternativ får infrastrukturförvaltaren vägra att tilldela kapacitet till en sådan inkonsekvent begäran.** Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.

Ändring 152

Förslag till förordning Artikel 33 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. **Infrastrukturförvaltare ska informera regleringsorganet om alla inkomna begäranden om kapacitet som inte motsvarar parametrarna för den tillgängliga kapaciteten enligt kapacitetsförsörjningsplanen, oavsett om de har godkänts eller avslagits. På grundval av denna information ska regleringsorganet utfärda ett yttrande minst vartannat år, där det kan rekommendera att infrastrukturförvaltaren ändrar kapacitetsmodellen,**

Ändring

5. **Utgår**

Ändring 153

Förslag till förordning Artikel 36 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. ENIM ska utarbeta riktlinjer för den frivilliga mekanismen för konfliktlösning

Ändring

8. **ENIM ska senast ... [24 månader efter det att denna förordning har trätt i**

när det gäller begäranden om kapacitet i flera nät och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

kraft] och efter samråd med ERP utarbeta riktlinjer för den frivilliga mekanismen för konfliktlösning när det gäller begäranden om kapacitet i flera nät och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 154

Förslag till förordning Artikel 36 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

8a. Kommissionen ska senast [24 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft] anta en genomförandeakt med närmare uppgifter om det förfarande och de kriterier som ska följas för den frivilliga mekanismen för konfliktlösning för begäranden om kapacitet i flera nät och för att ändra punkt 8 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring 155

Förslag till förordning Artikel 37 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

2. I samband med ***det*** formella ***konfliktlösningsförfarandet*** ska

2. I samband med ***den*** formella ***mekanismen för konfliktlösning*** ska

begäranden om kapacitetsrätter för flera nät beaktas i sin helhet. Om det, i enlighet med artikel 8.6 är olika nationella parametrar som är tillämpliga ska dessa parametrar användas för de respektive avsnitten.

begäranden om kapacitetsrätter för flera nät beaktas i sin helhet. Om det, i enlighet med artikel 8.6 är olika nationella parametrar som är tillämpliga ska dessa parametrar användas för de respektive avsnitten.

Ändring 156

Förslag till förordning Artikel 37 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. I detta avseende ska ENRRB sammanställa riktlinjer för att underlätta en harmoniserad tillämpning av artikel 3.

Ändring 157

Förslag till förordning Artikel 39 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Om kapacitet reserveras men inte används ska en ersättning tillämpas i enlighet med artikel 40.

Ändring 158

Förslag till förordning Artikel 39 – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda sökanden alternativa kapacitetsrätter inom de tidsfrister som anges i avsnitt 8 i bilaga I. Om **detta inte är möjligt** ska infrastrukturförvaltaren förse sökanden med relevant information som gör det möjligt för sökanden att inkomma med en ny begäran om infrastrukturkapacitet. I de fall då detta är relevant ska det i informationen hänvisas till den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 och till den tågplan som avses i artikel 19.

Ändring

Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda sökanden alternativa kapacitetsrätter inom de tidsfrister som anges i avsnitt 8 i bilaga I. Om **inget alternativt erbjudande är genomförbart i enlighet med artiklarna 32.5 och 33.4** ska infrastrukturförvaltaren förse sökanden med relevant information som gör det möjligt för sökanden att inkomma med en ny begäran om infrastrukturkapacitet. I de fall då detta är relevant ska det i informationen hänvisas till den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 och till den tågplan som avses i artikel 19.

Ändring 159

Förslag till förordning Artikel 39 – punkt 8 – stycke 1

Kommissionens förslag

ENIM ska förbereda och anta harmoniserade förfaranden för att hantera ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring

ENIM ska senast ... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] förbereda och anta harmoniserade förfaranden för att hantera ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 160

Förslag till förordning Artikel 39 – punkt 8a (ny)

8a. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att fastställa regler och förfaranden för att hantera ändringar av kapacitetsrättigheter efter tilldelning och för att ändra punkt 8 i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska antas senast den ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring 161

Förslag till förordning Artikel 40 – punkt 3

3. Efter samråd med ENRRB ska ENIM fastställa harmoniserade villkor för rätten till ersättning. Dessa villkor ska ta hänsyn till de regler som fastställs i artikel 39.4 och 39.8. ENIM ska inkludera dessa villkor i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. ENRRB ska offentliggöra ett yttrande om de villkor som fastställts av ENIM.

3. Efter samråd med ENRRB **och ERP** ska ENIM **senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** fastställa harmoniserade villkor för rätten till ersättning. Dessa villkor ska ta hänsyn till de regler som fastställs i artikel 39.4 och 39.8. ENIM ska inkludera dessa villkor i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. ENRRB ska offentliggöra ett yttrande om de villkor som fastställts av ENIM.

Ändring 162

Förslag till förordning Artikel 40 – punkt 6

Kommissionens förslag

6. Regleringsorganen ska besluta om tvister som rör orsaken till ändringen av en kapacitetsrätt, eller **försenad** ersättning, och ska fatta ett beslut utan dröjsmål och inom en månad från det att de samlat in all information som är nödvändig för att bedöma orsaken till ändringen. Regleringsorganen ska informera och får rådfråga ENRRB om sådana beslut. ENRRB ska säkerställa att sådana beslut är konsekventa och baseras på allmänt erkända principer.

Ändring

6. Regleringsorganen ska besluta om tvister som rör orsaken till ändringen av en kapacitetsrätt, eller **förseningar i utbetalningen av** ersättning, och ska fatta ett beslut utan dröjsmål och inom en månad från det att de samlat in all information som är nödvändig för att bedöma orsaken till ändringen. Regleringsorganen ska informera och får rådfråga ENRRB om sådana beslut. ENRRB ska säkerställa att sådana beslut är konsekventa och baseras på allmänt erkända principer.

Ändring 163

Förslag till förordning Artikel 40 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Kommissionen **får** anta **genomförandeakter** som fastställer under vilka villkor som ersättning ska betalas samt kategoriseringen av ändringar av kapacitetsrätter och metoder för fastställande av ersättningsnivåerna. Dessa **genomförandeakter** ska antas **i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.**

Ändring

7. Kommissionen **ska ges befogenhet att** anta **delegerade akter i enlighet med artikel 71** som fastställer under vilka villkor som ersättning ska betalas samt kategoriseringen av ändringar av kapacitetsrätter och metoder för fastställande av ersättningsnivåerna **och för att ändra punkt 2 i denna artikel.** Dessa **delegerade akter** ska antas **senast ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.**

Ändring 164

Förslag till förordning
Artikel 41 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

ENIM ska på ett transparent och icke-diskriminerande sätt utarbeta och anta riktlinjer för förvaltning och tilldelning av infrastrukturkapacitet i händelse av en störning i nätet. ENIM ska i synnerhet tillhandahålla riktlinjer för tillämpningen av förfarandet för samtidig kapacitetstilldelning och den kronologiska turordningen.

Ändring

ENIM ska **senast... [tolv månader efter denna förordnings ikraftträdande]** på ett transparent och icke-diskriminerande sätt utarbeta och anta riktlinjer för förvaltning och tilldelning av infrastrukturkapacitet i händelse av en störning i nätet. ENIM ska i synnerhet tillhandahålla riktlinjer för tillämpningen av förfarandet för samtidig kapacitetstilldelning och den kronologiska turordningen.

Ändring 165

Förslag till förordning
Artikel 41 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Om förfarandet för samtidig kapacitetstilldelning gäller ska ENIM tillhandahålla riktlinjer för de förfaranden som ska tillämpas, vid behov med användning av **det** frivilliga **förfarande** för konfliktlösning som avses i artikel 36 och **det** formella **förfarande** för konfliktlösning som avses i artikel 37. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring

Om förfarandet för samtidig kapacitetstilldelning gäller ska ENIM tillhandahålla riktlinjer för de förfaranden som ska tillämpas, vid behov med användning av **den** frivilliga **mekanism** för konfliktlösning som avses i artikel 36 och **den** formella **mekanism** för konfliktlösning som avses i artikel 37. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Ändring 166

Förslag till förordning
Artikel 41 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Vid omplanering ska infrastrukturförvaltare inte ensidigt ändra eller återkalla befintliga kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar. Baserat på regleringsorganens, infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens erfarenheter, samt ENIM:s och ENRRB:s verksamhet, **får** dock kommissionen anta **en genomförandeakt** för att fastställa kriterierna och förfarandena för omplanering, inbegripet ensidiga ändringar av tilldelade kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar i nätet. **Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.**

Ändring

3. Vid omplanering ska infrastrukturförvaltare inte ensidigt ändra eller återkalla befintliga kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar. Baserat på regleringsorganens, infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens erfarenheter, samt ENIM:s och ENRRB:s verksamhet, **ska** dock kommissionen **ges befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 71** för att fastställa kriterierna och förfarandena för omplanering, inbegripet ensidiga ändringar av tilldelade kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar i nätet **och för att ändra punkt 2 i denna artikel. Dessa delegerade akter ska antas senast ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.**

Ändring 167

Förslag till förordning
Artikel 42 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2a. Infrastrukturförvaltarna ska offentliggöra och tillgängliggöra de särskilda regler och förfaranden som avses i punkt 2. De ska anmäla dessa till kommissionen.

Ändring 168

Förslag till förordning

Artikel 43 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Infrastrukturförvaltare ska införa regler och förfaranden för att hantera avvikelser från tågplanen för tågtrafik. Dessa regler och förfaranden ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och ska omfatta trafikledning i de situationer som anges i artikel 42.1 a, b och c i denna förordning.

Ändring

1. ***Infrastrukturförvaltare ska senast ... [18 månader efter denna förordnings ikraftträdande]*** införa regler och förfaranden för att hantera avvikelser från tågplanen för tågtrafik. Dessa regler och förfaranden ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och ska omfatta trafikledning i de situationer som anges i artikel 42.1 a, b och c i denna förordning.

Ändring 169

Förslag till förordning

Artikel 43 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. De regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska syfta till att minimera de totala konsekvenserna för tågtrafiken av avvikelser från tågplanen, med beaktande av behoven för alla typer av trafik.
Principerna kan inbegripa prioriteringsregler för ledningen av olika typer av trafik och de särskilda förfaranden, kriterier och mål som ska tillämpas i en optimeringsbaserad metod som baseras på optimeringen av en målfunktion, såsom minimering av antalet förseningsminuter och den tid det tar att återgå till normal drift, snarare än uttryckliga prioriteringsregler.

Ändring

2. De regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska syfta till att minimera de totala konsekvenserna för tågtrafiken av avvikelser från tågplanen, med beaktande av behoven för alla typer av trafik.
Reglerna och förfarandena kan inbegripa prioriteringsregler för ledningen av olika typer av trafik och de särskilda förfaranden, kriterier och mål som ska tillämpas i en optimeringsbaserad metod som baseras på optimeringen av en målfunktion, såsom minimering av antalet förseningsminuter och den tid det tar att återgå till normal drift, snarare än uttryckliga prioriteringsregler.

Ändring 170

Förslag till förordning Artikel 43 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren genomföra en beredskapsplan i enlighet med artikel 19. I händelse av en störning som har en potentiell inverkan på gränsöverskridande trafik ska de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med varandra för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala i enlighet med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

Ändring

3. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren **utan dröjsmål** vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren genomföra en beredskapsplan i enlighet med artikel 19. I händelse av en störning som har en potentiell inverkan på gränsöverskridande trafik ska de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med varandra för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala i enlighet med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

Ändring 171

Förslag till förordning Artikel 43 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Avvikelser ska endast tillåtas av vederbörligen motiverade skäl och ska godkännas av det nationella regleringsorganet.

Ändring 172

Förslag till förordning Artikel 43 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

I händelse av force majeure, och om det är absolut nödvändigt på grund av en incident som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar, får tilldelade kapacitetsrätter återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.

Ändring

I händelse av force majeure, och om det är absolut nödvändigt på grund av en incident som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar, får tilldelade kapacitetsrätter återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet **samtidigt som alla ansträngningar görs för att tillhandahålla möjliga alternativ.**

Ändring 173

Förslag till förordning Artikel 43 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Vid återkallelse av kapacitet ska infrastrukturförvaltarna i god tid informera järnvägsföretagen om deras tidshantering, om hur reparationerna fortskrider och om möjliga alternativ till deras tilldelade kapacitet.

Ändring 174

Förslag till förordning Artikel 43 – punkt 6a (ny)

6a. Kommissionen ska senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] anta genomförandeakter med gemensamma principer, förfaranden och metoder för att hantera avvikelser från tågplanen i samband med tågrörelser och för att ändra punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Ändring 175

Förslag till förordning Artikel 44 – punkt 1 – stycke 2

ENIM ska utarbeta den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering i samarbete med operativa berörda parter och andra berörda parter genom det samrådsförfarande som avses i artikel 54, med beaktande av arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar som inrättats i enlighet med avsnitt IV i förordning (EU) **2012/2085**.

ENIM ska utarbeta den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering i samarbete med operativa berörda parter och andra berörda parter genom det samrådsförfarande som avses i artikel 54, med beaktande av arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar som inrättats i enlighet med avsnitt IV i förordning (EU) **2021/2085**.

Ändring 176

Förslag till förordning Artikel 44 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering ska omfatta riktlinjer för samordningen mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter.

Ändring

2. Den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering ska omfatta riktlinjer för samordningen mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter, ***inbegripet ENRRB.***

Ändring 177

**Förslag till förordning
Artikel 44 – punkt 3a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Med beaktande av den ram som antagits av ENIM i enlighet med punkt 1 ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att fastställa närmare bestämmelser för samordningen av gränsöverskridande trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering och för att ändra punkt 2 i den här artikeln. Dessa delegerade akter ska antas senast ... [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande].

Ändring 178

**Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 2**

Kommissionens förslag

2. Om incidenten har, eller sannolikt kommer att ha, en inverkan på mer än ett nät ska **infrastrukturförvaltaren för det nät** där incidenten inträffade deklarerar en trafikstörning i flera nät och samordna åtgärder i enlighet med artiklarna 44, 45 och 53.

Ändring

2. Om incidenten har, eller sannolikt kommer att ha, en inverkan på mer än ett nät ska **förvaltaren av den infrastruktur** där incidenten inträffade deklarerar en trafikstörning i flera nät och samordna åtgärder i enlighet med artiklarna 44, 45 och 53.

Ändring 179

**Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 3**

Kommissionens förslag

3. ENIM ska fastställa en harmoniserad metod för att uppskatta den sannolika varaktigheten och de sannolika konsekvenserna av nätstörningar och inkludera den i den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

Ändring

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändring 180

**Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 4a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Vid ett partiellt eller fullständigt avbrott i trafiken till följd av ett tekniskt fel, en incident eller en olycka på en

gränsöverskridande linje som varar längre än 15 dagar ska de berörda infrastrukturförvaltarna inom 30 dagar efter händelsen utarbeta en incidentrapport. Incidentrapporten ska minst innehålla följande:

a) Information om alla operativa åtgärder som vidtagits för att säkerställa alternativa rutter.

b) Information om alla åtgärder som vidtagits för att återställa trafiken på den avbrutna linjen.

Rapporten ska offentliggöras och uppdateras regelbundet tills avbrottet hävs.

ERA får utfärda rekommendationer om förbättrade åtgärder för att hantera störningar och begränsningar av trafikkapaciteten som orsakas av olyckan.

Ändring 181

Förslag till förordning Artikel 47 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

De berörda medlemsstaterna ska säkerställa att nödåtgärderna i möjligaste mån följer de principer för kapacitetsförvaltning och trafikledning som anges i denna förordning och att de utnyttjar befintliga planer som utarbetats i enlighet med artikel 19. **De** ska samordna sådana nödåtgärder med andra medlemsstater.

Ändring

De berörda medlemsstaterna ska säkerställa att nödåtgärderna i möjligaste mån följer de principer för kapacitetsförvaltning och trafikledning som anges i denna förordning och att de utnyttjar befintliga planer som utarbetats i enlighet med artikel 19. **Den** ska samordna sådana nödåtgärder med andra medlemsstater.

Ändring 182

Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. I enlighet med artikel 7f d i direktiv 2012/34/EU ska ENIM övervaka och jämföra prestandan för järnvägsinfrastrukturtjänster med beaktande av **de allmänna mål som anges i artikel 2 i den här förordningen. Järnvägsinfrastrukturförvaltarna ska också övervaka järnvägstransporttjänsternas prestanda.**

Ändring

1. **Kommissionen ska anta unionens prestationsmål för de prestationsområden som anges i bilaga VII. Målen ska vara förenliga med trafikomställningsmålen och ska uppdateras regelbundet.** I enlighet med artikel 7f d i direktiv 2012/34/EU ska ENIM, **med stöd av järnvägsinfrastrukturförvaltarna,** övervaka och jämföra prestandan för järnvägsinfrastrukturtjänster **och järnvägstransporttjänster** med beaktande av **unionens och infrastrukturförvaltarnas prestationsmål. ENIM ska regelbundet informera organet för prestationsgranskning och kommissionen.**

Ändring 183

Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. För detta ändamål ska infrastrukturförvaltarna fastställa sina egna prestationsmål i den plan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU, med beaktande av eventuella mål som anges i de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30 i det direktivet. De ska fastställa och genomföra förfaranden för att övervaka och rapportera om arbetet med att uppnå målen, identifiera orsakerna till brister i prestandan med operativa

Ändring

2. För detta ändamål ska infrastrukturförvaltarna fastställa sina egna prestationsmål i den plan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU, med beaktande av eventuella mål som anges i de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30 i det direktivet.
Infrastrukturförvaltarna ska samråda med relevanta nationella och europeiska organ för att säkerställa att dessa mål överensstämmer med unionens

berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan. Dessa förfaranden ska ta hänsyn till den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för prestationsgranskning.

prestationsmål. De ska fastställa och genomföra förfaranden för att övervaka och rapportera om arbetet med att uppnå målen, identifiera orsakerna till brister i prestandan med operativa berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan. Dessa förfaranden ska ta hänsyn till den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för prestationsgranskning. **Avvikelser tillåts endast i vederbörligen motiverade fall och ska godkännas av regleringsorganet.**

Ändring 184

Förslag till förordning Artikel 50 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. ENIM **ska** senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] inrätta och genomföra en europeisk ram för prestationsgranskning. Denna ram ska särskilt beakta de principer som definieras i artikel 2.3, artikel 8.4 och artikel 42.3 samt de operativa krav, prestationsmål och målvärden som anges i [artikel **18** i den nya TEN-T-förordningen].

Ändring

1. **ERA ska med stöd av** ENIM senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] inrätta och genomföra en europeisk ram för prestationsgranskning. Denna ram ska särskilt beakta de principer som definieras i artikel 2.3, artikel 8.4 och artikel 42.3 samt de operativa krav, prestationsmål och målvärden som anges i artikel **19** i förordning (EU) 2024/... [den nya TEN-T-förordningen].

Ändring 185

Förslag till förordning
Artikel 50 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. ENRRB ska anta en rekommendation om den europeiska ramen för prestationsgranskning senast [sex månader efter denna förordnings ikraftträdande]. Vid upprättandet och genomförandet av den europeiska ramen för prestationsgranskning ska ERA beakta den rekommendation som utfärdats av ENRRB.

Ändring 186

Förslag till förordning
Artikel 50 – punkt 5

Kommissionens förslag

Ändring

5. Kommissionen **får** anta genomförandeakter med utförliga regler avseende de moment som anges i punkt 2 b-d i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 72.2. Vid antagandet ska kommissionen **beakta det arbete som utförts av ENIM i enlighet med punkt 3 och eventuella rekommendationer från** organet för prestationsgranskning.

5. Kommissionen **ska senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** anta genomförandeakter med **enhetliga villkor för tillämpningen av de moment som avses i punkt 2 i denna artikel senast ... [36 månader efter denna förordnings ikraftträdande, inklusive** utförliga regler avseende de moment som anges i punkt 2 b-d **och prestationsmålen. Dessa genomförandeakter ska antas i** enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 72.2. Vid antagandet ska kommissionen **samråda med ENIM, ERP, ENRRB,** organet för prestationsgranskning, **ERA och det gemensamma företaget för Europas järnvägar.**

Ändring 187

Förslag till förordning

Artikel 51 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 i direktiv 2012/34/EU och artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100²³ ska ENIM senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utarbeta och offentliggöra en rapport om den europeiska prestationsgranskningen på grundval av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning och **offentliggöra** den varje år.

²³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 av den 7 juli 2015 om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter inom ramen för övervakning av järnvägsmarknaden (EUT L 181, 9.7.2015, s. 1).

Ändring

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 i direktiv 2012/34/EU och artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100²³ ska ENIM senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utarbeta och offentliggöra **ett utkast till** en rapport om den europeiska prestationsgranskningen på grundval av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning och **uppdatera** den varje år. **På grundval av denna rapport ska ERA stödja kommissionen i övervakningen av och rapporteringen om framstegen när det gäller unionens mål för järnvägen, inbegripet den prognostiserade ökningen av järnvägstrafiken som planeras för 2030 och 2050. Utkastet till rapporten om den europeiska prestationsgranskningen ska skickas till organet för prestationsgranskning.**

²³ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 av den 7 juli 2015 om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter inom ramen för övervakning av järnvägsmarknaden (EUT L 181, 9.7.2015, s. 1).

Ändring 188

Förslag till förordning
Artikel 51 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Organet för prestationsgranskning ska utarbeta **ett separat avsnitt i** rapporten med sin bedömning av järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda, rekommendationer om prestationsfrågor **som ska prioriteras och rekommendationer om** åtgärder för att förbättra prestandan.

Ändring

2. Organet för prestationsgranskning ska utarbeta **och anta** rapporten **om den europeiska prestationsgranskningen** med sin bedömning av järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda, **tvister som tagits upp och rekommendationer om** prestationsfrågor, **inbegripet** åtgärder för att förbättra prestandan, **vilken ska ingå i det kommande programmet i enlighet med artikel 55.8.**

Ändring 189

Förslag till förordning
Artikel 51 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Rapporten om prestationsgranskningen ska minst omfatta de linjer som ingår i **de europeiska transportkorridorer som avses i förordning [ny TEN-T-förordning]** och innehålla den information som krävs enligt [artikel 53.3 g] **i den förordningen**. Informationen i rapporten ska vara tillräckligt detaljerad i fråga om geografisk spridning och bör omfatta en tillräckligt lång tidsperiod för att möjliggöra meningsfulla jämförelser.

Ändring

3. Rapporten om **den europeiska** prestationsgranskningen ska minst omfatta de linjer som ingår i **det gemensamma europeiska järnvägsområdet** och innehålla den information som krävs enligt artikel 54.2 g **i förordning (EU) 2024/...[ny TEN-T-förordning]**. Informationen i rapporten ska vara tillräckligt detaljerad i fråga om geografisk spridning och bör omfatta en tillräckligt lång tidsperiod för att möjliggöra meningsfulla jämförelser.

Ändring 190

Förslag till förordning
Artikel 51 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Rapporten om **prestationsgranskning** ska innehålla ett särskilt avsnitt om hur samordningen mellan infrastrukturförvaltare framskrider i enlighet med artikel 53 och om den samrådsmekanism som avses i artikel 54 i denna förordning.

Ändring

4. Rapporten om **den europeiska prestationsgranskningen** ska innehålla ett särskilt avsnitt om hur samordningen mellan infrastrukturförvaltare framskrider i enlighet med artikel 53 och om den samrådsmekanism som avses i artikel 54 i denna förordning.

Ändring 191

Förslag till förordning
Artikel 51 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Rapporten om den europeiska prestationsgranskningen ska innehålla ett separat avsnitt om genomförandet av de processer som införts genom ENIM. Den ska också innehålla en analys av framstegen i genomförandet i olika medlemsstater, inklusive rapporter om nationella undantag och rekommendationer för ytterligare harmonisering.

Ändring 192

Förslag till förordning
Artikel 52 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. *I enlighet med det förfarande som avses i artikel 73.3 får kommissionen inrätta eller utse ett opartiskt och behörigt organ som ska fungera som organ för prestationsgranskning.*

Ändring

1. *Senast [sex månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska ett organ för prestationsgranskning inrättas som ett opartiskt, kompetent och fristående organ. Dess medlemmar ska utses på grundval av meriter samt för att säkerställa en blandning av färdigheter och erfarenheter som är relevanta för förvaltningen av järnvägskapaciteten.*

Ledamöterna i organet för prestationsgranskning ska utses av kommissionen genom ett förfarande för expertinbjudan. Kommissionen ska ges befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 71 för att närmare fastställa organisationen, styrningen och finansieringen av organet för prestationsgranskning. Den delegerade akten ska antas senast... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande].

När organet för prestationsgranskning utför de uppgifter som den tilldelas genom denna förordning ska den vara självständig och inte efterfråga eller följa instruktioner från någon medlemsstats regering, kommissionen, ERA eller någon annan offentlig eller privat enhet.

Ändring 193

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Organet för prestationsgranskning ska på begäran av kommissionen eller de europeiska samordnarna ge dessa råd i

Ändring

2. Organet för prestationsgranskning ska på begäran av kommissionen, **ERA** eller de europeiska samordnarna ge dessa

frågor som rör
järnvägsinfrastruktur tjänsternas och
järnvägstransporttjänsternas prestanda.

och ENIM råd i frågor som rör
järnvägsinfrastruktur tjänsternas och
järnvägstransporttjänsternas prestanda.

Ändring 194

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag

a) Ge rekommendationer till ENIM när det gäller inrättande och översyn av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50, inbegripet om prestationsområden, prestationsfrågor som ska behandlas inom vart och ett av prestationsområdena, harmonisering av metoder, förfaranden, kriterier samt definitioner för insamling och analys av data som rör prestanda och prestationsindikatorer.

Ändring

a) Ge rekommendationer till **kommissionen och** ENIM när det gäller inrättande och översyn av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50, inbegripet om prestationsområden, prestationsfrågor som ska behandlas inom vart och ett av prestationsområdena, harmonisering av metoder, förfaranden, kriterier samt definitioner för insamling och analys av data som rör prestanda och prestationsindikatorer.

Ändring 195

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag

b) Ge rekommendationer till ENIM, ENRRB, infrastrukturförvaltare, sökande, regleringsorgan, myndigheter i medlemsstaterna och, i förekommande fall, andra intressenter som vidtar korrigerande åtgärder i frågor som rör kapacitetsförvaltning, trafikledning,

Ändring

b) Ge rekommendationer till ENIM, **ERA**, ENRRB, infrastrukturförvaltare, sökande, regleringsorgan, myndigheter i medlemsstaterna och, i förekommande fall, andra intressenter som vidtar korrigerande åtgärder i frågor som rör kapacitetsförvaltning, trafikledning,

hantering av störningar och krishantering.

hantering av störningar och krishantering.

Ändring 196

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 3 – led c

Kommissionens förslag

c) Granska utkastet till **europa***isk prestationsrapport* och utarbeta **det separata avsnitt** som avses i artikel 51.2.

Ändring

c) Granska utkastet till **rapport om den europeiska prestationsgranskningen** och utarbeta **den rapport** som avses i artikel 51.2.

Ändring 197

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. ENIM, nätverkssamordnaren, infrastrukturförvaltarna, regleringsorganen, ENRRB och, i förekommande fall, andra berörda parter, ska samarbeta med organet för prestationsgranskning, särskilt genom att **på eget initiativ** tillhandahålla information rörande prestanda **eller på organets begäran** och göra sitt yttersta för att beakta organets rekommendationer i sitt arbete med förvaltningen av järnvägarnas prestanda.

Ändring

5. ENIM, nätverkssamordnaren, infrastrukturförvaltarna, regleringsorganen, ENRRB, **ERA** och, i förekommande fall, andra berörda parter, ska samarbeta med organet för prestationsgranskning, särskilt genom att tillhandahålla information rörande prestanda och göra sitt yttersta för att beakta organets rekommendationer i sitt arbete med förvaltningen av järnvägarnas prestanda.

Ändring 198

Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

Samordningen ska **omfatta alla linjer** och knutpunkter som ingår i de europeiska transportkorridorer som anges i artikel 7 i och bilaga III till [den nya TEN-T-förordningen].

Ändring

Samordningen ska **särskilt stärkas för de TEN-T-linjer** och knutpunkter som ingår i de europeiska transportkorridorer som anges i artikel 7 i och bilaga III till [den nya TEN-T-förordningen].

Ändring 199

Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 3 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna och de offentliga myndigheterna kan utvidga täckningen till andra linjer.

Ändring 200

Förslag till förordning
Artikel 54 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändring

1. ENIM ska utarbeta, anta och genomföra riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter och inbegripa dem i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för

1. ENIM ska, **senast ... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** utarbeta, anta och genomföra riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter, **inbegripet företrädare för ERA och medlemsstaterna, samt med de representativa organ som avses i artikel 38.4 i förordning (EU) 2016/796** och inbegripa dem i den europeiska ram för

prestationsgranskning som avses i artikel 50. **Förfarandet** ska utarbetas och genomföras med stöd av nätverkssamordnaren och med deltagande av de kontaktpunkter som utses av infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 60.

kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50. **Mekanismen** ska utarbetas och genomföras med stöd av nätverkssamordnaren och med deltagande av de kontaktpunkter som utses av infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 60.

Ändring 201

Förslag till förordning Artikel 54 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Om ENIM antar ett yttrande eller en rekommendation som sannolikt kommer att påverka järnvägsföretag, andra sökande, andra operativa berörda parter och berörda parter, ska ENIM offentliggöra ett utkast som alla parter som berörs får yttra sig om. Alla parter som berörs ska ges tillräckligt med tid för att kunna lämna synpunkter på utkastet till beslut. Medlemsstaternas myndigheter ska involveras när så krävs.

Ändring

2. Om ENIM antar ett yttrande eller en rekommendation som sannolikt kommer att påverka järnvägsföretag, andra sökande, andra operativa berörda parter och berörda parter, ***inbegripet företrädare för ERA och medlemsstaterna, samt de representativa organ som avses i artikel 38.4 i förordning (EU) 2016/796***, ska ENIM offentliggöra ett utkast som alla parter som berörs får yttra sig om. Alla parter som berörs ska ges tillräckligt med tid för att kunna lämna synpunkter på utkastet till beslut. Medlemsstaternas myndigheter ska involveras när så krävs. ***När ENIM fattar ett beslut som sannolikt kommer att påverka ERP ska ENIM samråda med respektive rådgivande grupper.***

Ändring 202

Förslag till förordning
Artikel 54 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. ENIM ska beakta återkopplingen från alla parter som berörs i enlighet med punkt 2 när det antar det slutliga yttrandet eller den slutliga rekommendationen. Om ENIM inte tar hänsyn till väsentliga delar av den återkoppling som lämnats ska ENIM ange skälen till detta.

Ändring

3. ENIM ska beakta återkopplingen från alla parter som berörs i enlighet med punkt 2 när det antar det slutliga yttrandet eller den slutliga rekommendationen. Om ENIM inte tar hänsyn till väsentliga delar av den återkoppling som lämnats ska ENIM ange **de motiverade** skälen till detta.

Ändring 203

Förslag till förordning
Artikel 54 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Vid avvikande åsikter mellan ENIM och de rådgivande organen ska de rådgivande organen informera ENRRB. ENRRB ska beakta sådana avvikande åsikter i sin rapport om den europeiska prestationsgranskningen enligt artikel 51.

Ändring 204

Förslag till förordning
Artikel 54 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3b. Kommissionen ska senast ... [24 månader efter denna förordnings

ikraftträdande] anta genomförandeakter för att fastställa enhetliga villkor för att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter och för att ändra punkt 1 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3. De ska ingå i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Ändring 205

Förslag till förordning Artikel 55 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Alla järnvägsinfrastrukturförvaltare, **som ansvarar för linjer som ingår i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T, som avses i [artikel 6 i och bilaga I till den nya TEN-T-förordningen],** ska vara medlemmar i ENIM. De ska utse en företrädare och en suppleant.

Ändring

2. Alla järnvägsinfrastrukturförvaltare i **det gemensamma europeiska järnvägsområdet** ska vara medlemmar i ENIM. De ska utse en företrädare och en suppleant.

Ändring 206

Förslag till förordning Artikel 55 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Kommissionen ska vara medlem utan rösträtt i ENIM. **Den** ska stödja nätverkets arbete och underlätta samordningen.

Ändring

7. Kommissionen **och ERA** ska vara medlem utan rösträtt i ENIM. **De** ska stödja nätverkets arbete och underlätta samordningen.

Ändring 207

Förslag till förordning Artikel 55 – punkt 8

Kommissionens förslag

8. ENIM ska fastställa sitt arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska omfatta en period på minst två år. ENIM ska samråda med sökande och andra operativa parter genom den samrådsmekanism som avses i artikel 54 om utkastet till arbetsprogram. Dessutom ska nätverket samråda med Europeiska kommissionen, Europeiska unionens järnvägsbyrå och det gemensamma företaget för Europas järnvägar och, när så är lämpligt, med andra berörda parter.

Ändring

8. ENIM ska fastställa sitt arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska omfatta en period på minst två år. ENIM ska samråda med **ERP, rådgivande grupper enligt artikel 55 a**, sökande och andra operativa parter genom den samrådsmekanism som avses i artikel 54 om utkastet till arbetsprogram. Dessutom ska nätverket samråda med Europeiska kommissionen, Europeiska unionens järnvägsbyrå och det gemensamma företaget för Europas järnvägar och, när så är lämpligt, med andra berörda parter.

Ändring 208

Förslag till förordning Artikel 55 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

8a. Vid utvecklingen av de europeiska ramarna för kapacitetshantering, trafikledning och prestationshantering ska ENIM samråda med ERP.

Ändring 209

Förslag till förordning Artikel 55 – punkt 8b (ny)

8b. Järnvägsinfrastrukturförvaltare och tilldelningsorgan i tredjeländer som ansvarar för linjer i det transeuropeiska transportnätet ska tillåtas att ansluta sig till ENIM som observatörer.

Ändring 210

Förslag till förordning Artikel 55a (ny)

Artikel 55a

Europeiska järnvägsplattformen

- 1. Den europeiska järnvägsplattformen (ERP) inrättas härmed som ENIM:s rådgivande organ.**
- 2. ERP ska bestå av företrädare för järnvägsföretag som använder europeisk järnvägsinfrastruktur. ERP kan också som medlem omfatta alla sökande som använder europeisk järnvägsinfrastruktur enskilt eller genom sammanslutningar, tjänsteleverantörer och terminaler, aktörer inom multimodal kapacitet såsom hamnar till havs och på inre vattenvägar samt ägare till andra anläggningar för järnvägsrelaterade tjänster. Varje ledamot ska utse en företrädare och en suppleant. Kommissionen och ERA ska också utses till observatörer inom ERP. Järnvägsindustrin kan inbjudas att delta i rådgivande grupper och diskussioner för att möjliggöra bättre information och beredskap.**
- 3. Kommissionen ska bistå ERP genom att**

fastställa närmare villkor för hur ERP ska fungera, inklusive villkor för tillträde till plattformen för företrädare för kategorierna enligt punkt 2.

4. Efter samråd med och godkännande av kommissionen ska ERP anta och offentliggöra sin arbetsordning. Nätverket ska organisera sin verksamhet i enlighet med arbetsordningen. ERP:s arbetsordning ska bland annat fastställa hur ofta möten ska hållas och hur dess verksamhet ska organiseras. ERP får organisera sin verksamhet i undergrupper som grupperar typer av berörda parter och regionala kluster.

5. ENIM ska samråda med ERP innan de europeiska ramarna för kapacitetshantering, trafikledning och resultatstyrning utarbetas och antas. ERP får avge egna yttranden som ska beaktas av ENIM. ERP får också avge yttranden på eget initiativ till ERA och/eller kommissionen.

6. Samråd enligt denna artikel ska inte påverka sökandenas rätt att överklaga ENIM:s beslut.

7. ERP ska till ERA och kommissionen överlämna en årlig verksamhetsrapport. Denna rapport ska offentliggöras.

Ändring 211

Förslag till förordning Artikel 57 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. ENIM ska bjuda in kommissionen, inbegripet de europeiska samordnarna och, i förekommande fall, företrädare för medlemsstaterna, till sina sammanträden i

Ändring

2. ENIM ska bjuda in kommissionen, inbegripet de europeiska samordnarna, **ERP** och, i förekommande fall, företrädare för **ERA och** medlemsstaterna, **samt de**

syfte att diskutera frågor som rör utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och för att säkerställa samarbete med de europeiska samordnarna, i enlighet med [den nya TEN-T-förordningen]. ENIM ska tillhandahålla den information som krävs enligt [artikel 53 tredje stycket i den nya TEN-T-förordningen].

representativa organ som avses i artikel 38.4 i förordning (EU) 2016/796, till sina sammanträden i syfte att diskutera frågor som rör utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och för att säkerställa samarbete med de europeiska samordnarna, i enlighet med [den nya TEN-T-förordningen]. ENIM ska tillhandahålla den information som krävs enligt [artikel 53 tredje stycket i den nya TEN-T-förordningen].

Ändring 212

Förslag till förordning Artikel 57a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 57a

ERA:s ansvarsområden

1. Utöver de uppgifter som anges i förordning (EU) 2016/796 ska ERA ansvara för alla uppgifter som det åläggs genom denna förordning. Uppgifterna omfattar att

a) på begäran av kommissionen ge stöd vid utarbetandet av de särskilda genomförandeakter och delegerade akter som föreskrivs i denna förordning,

b) samordna, som systemmyndighet, de uppgifter som anges i artikel 62 i denna förordning i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2016/796,

c) utföra uppgifterna i artikel 50 i denna förordning,

d) på begäran bistå regleringsorganen med att identifiera regler, förfaranden och verktyg som omfattas av denna förordning,

e) identifiera hinder för järnvägstrafik med flera nätverk.

2. Byrån ska i sitt arbete

a) utarbeta sina rekommendationer på grundval av det arbete som utförs av ENIM och nätverkssamordnaren,

b) i förekommande fall ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och erkänt forskningsarbete,

c) ta hänsyn till de beräknade kostnaderna och fördelarna med dess rekommendationer och understryka de mest genomförbara lösningarna,

d) uppfylla kriterierna för öppenhet, samförstånd och insyn enligt definitionen i bilaga II till förordning (EU) nr 1025/2012.

3. Beloppet av de ekonomiska resurserna för utförandet av ERA:s uppgifter enligt denna förordning bör tas från de outnyttjade marginalerna under taken i den fleråriga budgetramen eller mobiliseras genom de icke-tematiska särskilda instrumenten i den fleråriga budgetramen.

Ändring 213

**Förslag till förordning
Artikel 58 – punkt 1 – stycke 1**

Kommissionens förslag

Infrastrukturförvaltarna ska förse ENIM med de resurser som krävs för att ENIM ska kunna fullgöra sina uppgifter. För detta ändamål ska **de** senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utse en opartisk och kompetent enhet som ska fullgöra de uppgifter som avses i artikel 59.

Ändring

Infrastrukturförvaltarna ska förse ENIM med de resurser som krävs för att ENIM ska kunna fullgöra sina uppgifter. För detta ändamål ska **kommissionen, efter samråd med medlemsstaterna och ENIM**, senast [sex månader efter denna förordnings ikraftträdande] utse en opartisk och

Den enheten ska utses till nätverkssamordnare.

kompetent enhet som ska fullgöra de uppgifter som avses i artikel 59. Den enheten ska utses till nätverkssamordnare.
ENIM får besluta att byta ut den enhet som utsetts till nätverkssamordnare med kommissionens samtycke.

Ändring 214

Förslag till förordning Artikel 58 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Nätverkssamordnaren ska utföra sina uppgifter på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt och ska agera på ENIM:s vägnar. För detta ändamål ska samordnaren till ENIM överlämna sitt årliga arbetsprogram med avseende på de uppgifter som fastställs i denna förordning samt en årlig rapport om genomförandet av arbetsprogrammet.

Ändring

2. Nätverkssamordnaren ska utföra sina uppgifter på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt och ska agera på ENIM:s **och kommissionens** vägnar. För detta ändamål ska samordnaren till ENIM **och kommissionen** överlämna sitt årliga arbetsprogram med avseende på de uppgifter som fastställs i denna förordning samt en årlig rapport om genomförandet av arbetsprogrammet.

Ändring 215

Förslag till förordning Artikel 59 – stycke 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ga) Tillhandahålla befintliga och nya gemensamma B2B-tjänster till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag för att förbättra järnvägstjänsterna och främja den transeuropeiska järnvägstrafiken.

Ändring 216

Förslag till förordning Artikel 61 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. ENIM ska utarbeta och anta en gemensam struktur för den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, i vilken den information ska beaktas som förtecknas i bilaga IV till det direktivet och bilaga IV till denna förordning, och en gemensam tidsplan för samråden med berörda parter om utkastet till beskrivning av järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till denna struktur och tidsplan när de utarbetar beskrivningen av järnvägsnätet.

Ändring

1. ENIM ska **senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** utarbeta och anta en gemensam struktur för den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, i vilken den information ska beaktas som förtecknas i bilaga IV till det direktivet och bilaga IV till denna förordning, och en gemensam tidsplan för samråden med berörda parter om utkastet till beskrivning av järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till denna struktur och tidsplan när de utarbetar beskrivningen av järnvägsnätet.

Ändring 217

Förslag till förordning Artikel 62 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

b) förbättra transparensen i alla faser av förvaltningen av järnvägskapaciteten och trafikledningen,

Ändring

b) förbättra transparensen i alla faser av förvaltningen av järnvägskapaciteten och trafikledningen, **inbegripet digitala lösningar och realtidslösningar, som gradvis ska utarbetas tillsammans med relevanta intressenter,**

Ändring 218

Förslag till förordning
Artikel 62 – punkt 2 – stycke 1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

I tillämpliga fall ska de digitala verktygen och tjänsterna överensstämma med TSD:n TAF/TAP och registret över järnvägsinfrastruktur, som avses i artikel 49 i direktiv EU 2016/797, för att säkerställa driftskompatibilitet mellan relevanta system.

Ändring 219

Förslag till förordning
Artikel 62 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2a. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att de digitala verktygen och tjänsterna uppfyller kraven för den kapacitetsplanerings- och tilldelningsprocess som anges i avsnitt 3 i denna förordning. För att uppnå de förbättringar som anges i punkt 2 a i denna artikel ska infrastrukturförvaltarna också använda ett verktyg för digitalisering av tillfälliga kapacitetsbegränsningar och en digital illustration av de tåg som trafikerar det europeiska järnvägsnätet.

Ändring 220

Förslag till förordning
Artikel 62 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Om de digitala verktyg eller digitala tjänster som krävs för att stödja kapacitetsförvaltningen eller trafikledningen behöver omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller om befintliga specifikationer som omfattar eller delvis omfattar dessa verktyg, i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits enligt det direktivet, behöver ändras, ska ENIM och infrastrukturförvaltarna bidra till utarbetandet och underhållet av sådana specifikationer i samarbete med det gemensamma företaget för Europas järnvägar och genom det förfarande som avses i artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.

Ändring

3. Om de digitala verktyg eller digitala tjänster som krävs för att stödja kapacitetsförvaltningen eller trafikledningen behöver omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller om befintliga specifikationer som omfattar eller delvis omfattar dessa verktyg, i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits enligt det direktivet, behöver ändras, ska ENIM och infrastrukturförvaltarna bidra till utarbetandet och underhållet av sådana specifikationer i samarbete med **ERA och** det gemensamma företaget för Europas järnvägar och genom det förfarande som avses i artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.

Ändring 221

Förslag till förordning Artikel 62 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att de digitala verktyg och tjänster som avses i punkt 1 är fullt funktionsdugliga i enlighet med de tidsfrister som fastställs i denna förordning. Följande digitala europeiska system för styrning av järnvägskapacitet och trafikledning ska genomföras:

a) Ett europeiskt digitalt system för de kapacitetsförvaltningsprocesser som anges i kapitel II i denna förordning, bestående av

i) en digital visning av de

kapacitetsmodeller som avses i artikel 17 senast den 1 juli 2025 (nedan kallat det europeiska verktyget för kapacitetsförvaltning) som ska användas från och med perioden 2027,

ii) ett verktyg för att lämna in årliga ansökningar om kapacitet för flera nätverk och få svar på en enda plats och genom ett enda förfarande senast den 1 januari 2026 (nedan kallat system för samordning av tåglägen) som ska användas från och med perioden 2027,

iii) en digital visning av den kapacitetsförsörjningsplan i realtid som avses i artiklarna 9 och 18 senast den 1 december 2028 (nedan kallat det europeiska verktyget för kapacitetsförvaltning) och som ska användas från och med perioden 2030,

iv) en digital visning och ett verktyg för samordning av tillfälliga kapacitetsbegränsningar som avses i artikel 10 senast den 1 december 2027 (nedan kallat verktyget för tillfälliga kapacitetsbegränsningar) som ska användas från och med perioden 2029.

v) en kapacitetsombud för begäran om kapacitet för flera nätverk i enlighet med de processer som beskrivs i artiklarna 32–34 senast den 1 januari 2029 (nedan kallad kapacitetsombud) som ska användas från och med perioden 2030 .

b) Ett europeiskt digitalt system som stöd för konceptet för det europeiska nätverket för trafikledning för de trafikledningsprocesser som anges i kapitel III i denna förordning (nedan kallat informationssystemet för tåg), som föreskriver

i) en Europaomfattande översikt över tåg med flera nät från ursprung till destination från och med den dag då förordningen börjar tillämpas,

ii) ett regelbundet informationsutbyte om beräknad ankomsttid senast i december

2027,

iii) rapportering av incidenter till eller via detta gemensamma system senast i december 2030,

iv) en gemensam plattform för kommunikation och samarbete mellan nationella trafikkontrollcentrum senast i december 2030.

ERA ska i samarbete med ENIM och nätverkssamordnaren, i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) 2016/796, tillhandahålla senast ... [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande], en rekommendation till kommissionen om fastställande av verktyg för genomförande och styrning av det digitala europeiska systemet för järnvägskapacitet och trafikledning. Rekommendationen ska beakta de verktyg som redan är i drift eller utvecklas och de investeringar som gjorts samt de verktyg och tidsfrister som anges i denna punkt. På grundval av denna rekommendation ska kommissionen ges befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 71 för att fastställa dessa verktyg för genomförande och styrning av det digitala europeiska systemet för järnvägskapacitet och trafikledning och för att identifiera uppgifterna för det gemensamma företaget för Europas järnvägar, ERA, infrastrukturförvaltare, ENIM, ENRRB och nätverkssamordnaren i denna process.

Ändring 222

**Förslag till förordning
Artikel 62 – punkt 5b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

5b. ERA ska samordna dessa uppgifter.

Nätverkssamordnaren ska sköta de centrala verktygen för de europeiska systemen för digital kapacitet och trafikledning.

ERA ska säkerställa att de digitala system som utvecklas av sektorn överensstämmer med de tekniska standarderna för driftskompatibilitet.

Ändring 223

**Förslag till förordning
Artikel 62 – punkt 5c (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

5c. Kommissionen och medlemsstaterna ska stödja finansieringen av de verksamheter som anges i denna artikel, inbegripet från FSE, för att säkerställa ett snabbt, gränsöverskridande harmoniserat och driftskompatibelt genomförande av digitala verktyg och tjänster.

Ändring 224

**Förslag till förordning
Artikel 63 – punkt 1**

Kommissionens förslag

Ändring

1. De uppgifter och befogenheter som

1. De uppgifter och befogenheter som

fastställs i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU ska också utövas med avseende på de frågor som omfattas av denna förordning. Regleringsorganet ska särskilt övervaka infrastrukturförvaltarnas verksamheter enligt kapitlen II–V och kontrollera efterlevnaden av denna förordning på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande.

fastställs i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU ska också utövas med avseende på de frågor som omfattas av denna förordning. Regleringsorganet ska särskilt övervaka infrastrukturförvaltarnas **och den europeiska nätverkssamordnarens** verksamheter enligt kapitlen II–V **i denna förordning** och kontrollera efterlevnaden av denna förordning på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande.

Ändring 225

Förslag till förordning Artikel 63 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Regleringsorganet ska delta i och övervaka den strategiska kapacitetsplanering som föreskrivs i avsnitt II i denna förordning. Regleringsorganet ska också utvärdera proportionalitet, icke-diskriminering och öppenhet. Regleringsorganet får avge och dela yttranden med infrastrukturförvaltare, ENIM och ERP. Infrastrukturförvaltarna ska beakta regleringsorganens förslag vid utarbetandet av den strategiska kapacitetsplaneringen.

Ändring 226

Förslag till förordning Artikel 63 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Järnvägsföretag, sökande, potentiella sökande eller nationella, regionala eller lokala myndigheter med ansvar för transport ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet i enlighet med artikel 56 i direktiv 2012/34/EU om de anser sig orättvist behandlade, har diskriminerats eller på något annat sätt kränkts av infrastrukturförvaltaren i samband med dennes arbete inom de verksamheter som anges i kapitlen II, III, IV och V i denna förordning (**förvaltning av infrastruktur, trafikledning och krishantering, prestationsgranskning och prestationshantering, Europeiskt nätverk för samordning**).

Ändring

2. Järnvägsföretag, **andra** sökande, potentiella sökande eller nationella, regionala eller lokala myndigheter med ansvar för transport ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet i enlighet med artikel 56 i direktiv 2012/34/EU om de anser sig orättvist behandlade, har diskriminerats eller på något annat sätt kränkts av infrastrukturförvaltaren i samband med dennes arbete inom de verksamheter som anges i kapitlen II, III, IV och V i denna förordning.

Ändring 227

Förslag till förordning Artikel 64 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

För att fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning ska regleringsorganen samarbeta inom ramen för det regleringsorgan på järnvägsområdet som avses i artikel 57.1 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet genom gemensamma samråd och utredningar, genom att anta yttranden eller rekommendationer eller genom annan relevant verksamhet. Regleringsorganen ska lämna all nödvändig information till ENRRB.

Ändring

För att fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning ska regleringsorganen samarbeta inom ramen för det regleringsorgan på järnvägsområdet som avses i artikel 57.1 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet genom gemensamma samråd och utredningar, genom att anta yttranden eller rekommendationer eller genom annan relevant verksamhet. Regleringsorganen ska lämna all nödvändig information till ENRRB **och beakta de yttranden och rekommendationer som antagits av ENRRB**.

Ändring 228

Förslag till förordning Artikel 64 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Om ett regleringsorgan antar ett beslut som avviker från ett relevant yttrande eller en relevant rekommendation från ENRRB eller om det vägrar att anta ett beslut, ska det lämna en förklaring till ENRRB med en redogörelse för meningsskiljaktigheterna och anledningen till att det inte följer ENRRB:s yttranden eller rekommendationer.

Ändring

5. Om ett regleringsorgan antar ett beslut som avviker från ett relevant yttrande eller en relevant rekommendation från ENRRB eller om det vägrar att anta ett beslut, ska det lämna en förklaring till ENRRB med en redogörelse för meningsskiljaktigheterna och anledningen till att det inte följer ENRRB:s yttranden eller rekommendationer **och inkludera den relevanta förklaringen i sitt beslut.**

Ändring 229

Förslag till förordning Artikel 64 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

8a. ENRRB ska säkerställa att dess struktur, arbetsmetoder och all relevant information om dess arbete, inklusive yttranden och rekommendationer, offentliggörs på dess webbplats. Den ska innehålla arbetsgruppernas kontaktuppgifter.

Ändring 230

Förslag till förordning
Artikel 65 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2a. ENRB ska, innan de antas, bedöma de europeiska ramarna för kapacitetsförvaltning, trafikledning och prestationsgranskning samt den gemensamma strukturen i beskrivningen av järnvägsnätet och utfärda och dela ett yttrande med nationella regleringsorgan som får vidta åtgärder i enlighet med artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. ENRRB kan bedöma alla ENIM-beslut och utfärda och dela yttranden med ENIM, regleringsorgan, ERP och infrastrukturförvaltarna.

Ändring 231

Förslag till förordning
Artikel 65 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändring

3. På grundval av begäranden från sökande, infrastrukturförvaltare och andra berörda parter ska ENRRB avge yttranden eller rekommendationer som avser pågående eller antagna beslut rörande klagomål som lämnats in till regleringsorganen på järnvägsområdet.

3. utgår

Ändring 232

Förslag till förordning
Artikel 65 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. ENRRB ska lämna rekommendationer till ENIM när det gäller inrättande och översyn av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50, inbegripet om prestationsområden, prestationsfrågor som ska behandlas inom vart och ett av prestationsområdena, harmonisering av metoder, förfaranden, kriterier samt definitioner för insamling och analys av data som rör prestanda och prestationsindikatorer.

Ändring 233

Förslag till förordning
Artikel 65 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

6a. ENRRB ska bedöma de europeiska ramarna för kapacitetsförvaltning, trafikledning och prestationsgranskning samt den gemensamma strukturen för beskrivningen av järnvägsnätet och avge ett yttrande. Regleringsorganen ska ta största möjliga hänsyn till ENRRB:s yttrande när de kontrollerar beskrivningar av järnvägsnätet.

Ändring 234

Förslag till förordning
Artikel 66 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ENRRB ska säkerställa att dess arbetsmetoder och all relevant information om dess arbete offentliggörs på en gemensam webbplats. Den ska innehålla kontaktuppgifter för klagomål, kontaktuppgifter för särskilda arbetsgrupper och information om förfaranden.

Ändring 235

Förslag till förordning
Artikel 66 – stycke 2b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ENRRB ska offentliggöra sina yttranden och rekommendationer på en särskild webbplats.

Ändring 236

Förslag till förordning
Artikel 67 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändring

1. Regleringsorganens styrelse ska bestå av en ledamot med rösträtt från varje medlemsstat som har ett järnvägsnät i drift och en ledamot som utses av kommissionen.

1. Regleringsorganens styrelse ska bestå av en ledamot med rösträtt från varje medlemsstat som har ett järnvägsnät i drift och en ledamot som utses av kommissionen. **ERA ska vara en**

observatör utan rösträtt.

Ändring 237

Förslag till förordning
Artikel 68 – punkt 2 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

aa) anta yttranden och rekommendationer om beslut som fattats av ENIM i samarbete med nätverkssamordnaren inom ramen för denna förordning,

Ändring 238

Förslag till förordning
Artikel 68 – punkt 2 – led ab (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ab) till följd av klagomål från järnvägsföretag, operatörer av anläggningar för tjänster och andra berörda parter, anta ENRRB:s rekommendationer och yttranden i samband med de samråd som det hänvisas till i artikel 55a, samt de beslut som fattats av ENIM i samarbete med nätverkssamordnaren.

Ändring 239

Förslag till förordning
Artikel 68 – punkt 2 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ca) utarbeta och anta en rekommendation till ENIM om inrättande och översyn av den europeiska ramen för prestationsgranskning.

Ändring 240

Förslag till förordning
Artikel 69 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Styrelsen ska sammanträda regelbundet. Den ska välja en ordförande bland sina medlemmar med två tredjedelars majoritet av sina medlemmar och ska inneha en mandatperiod på ett år.

Ändring 241

Förslag till förordning
Artikel 69 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

2. Kommissionen ska **vara ordförande vid** styrelsens sammanträden. Den ska inte ha rösträtt.

2. Kommissionen ska **delta i, stödja och underlätta samordning under** styrelsens sammanträden. Den ska inte ha rösträtt.

Ändring 242

Förslag till förordning Artikel 70 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Arbetsgrupperna ska vara öppna för deltagande av experter från regleringsorgan på järnvägsområdet, kommissionen, **operativa berörda parter** och, i förekommande fall, från andra offentliga eller privata organ.

Ändring

3. Arbetsgrupperna ska **på inbjudan** vara öppna för deltagande av experter från regleringsorgan på järnvägsområdet, kommissionen, **ERA**, och, i förekommande fall, från **operativa berörda parter och** andra offentliga eller privata organ.

Ändring 243

Förslag till förordning Artikel 70 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Styrelsen eller ordförandena för arbetsgrupperna får vid behov bjuda in enskilda experter med erkänd kompetens på det relevanta området för att delta i arbetsgruppernas möten, efter en bedömning i varje enskilt fall.

Ändring

5. Styrelsen eller ordförandena för arbetsgrupperna får vid behov bjuda in **experter från regleringsorgan på järnvägsområdet, kommissionen, ERA, operativa berörda parter och, i förekommande fall, från andra offentliga eller privata organ samt** enskilda experter med erkänd kompetens på det relevanta området för att delta i arbetsgruppernas möten, efter en bedömning i varje enskilt fall.

Ändring 244

Förslag till förordning Artikel 71 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 10.8, 11.2, 21.9, 38.3, **39.9**, 46.6, 48.3 **och** 53.5 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [1 januari 2026]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före femårsperiodens utgång. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna **6.14a, 8.17, 10.8, 11.2 och 11.4a, 12.9a, 18.10a, 19.5, 20.4a, 21.9, 38.3, 39.8a och 9.4, 40.7, 41.3, 44.3a, 46.6, 48.3, 52.1, 53.5 och 62.5a, och** ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [1 januari 2026]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före femårsperiodens utgång. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring 245

Förslag till förordning

Artikel 74 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

c) Leden 20, 22, 23, 27 och 28 **ska** utgå.

Ändring

c) **I artikel 3 ska** leden 20, 22, 23, 27 och 28 utgå.

Ändring 246

Förslag till förordning

Artikel 74a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 74a

Ändringar av förordning (EU) 2016/796

1. Förordning (EU) 2016/796 ska ändras på följande sätt:

a) I artikel 19.1 ska följande led läggas till:

m) på begäran utfärda rekommendationer till kommissionen om utarbetande och uppdatering av genomförandeakter och delegerade akter som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) .../... [Förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010] .

Ändring 247

**Förslag till förordning
Artikel 74b (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 74b

Ändringar av direktiv (EU) 2016/797

1. Direktiv (EU) 2016/797 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 2 i bilaga II ska följande led läggas till:

2.9 Användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet: de strukturer, organ och förfaranden som avses i förordning (EU) .../... i

Ändring 248

Förslag till förordning Artikel 75 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Ramavtal som ingåtts i enlighet med artikel 42 i direktiv 2012/34/EU ska fortsätta att gälla tills de löper ut.

Ändring

1. Ramavtal som ingåtts i enlighet med artikel 42 i direktiv 2012/34/EU **före den 1 januari 2026** ska fortsätta att gälla tills de löper ut.

Ändring 249

Förslag till förordning Artikel 77 – punkt 2 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag

- a) Artiklarna 1, 2 och 3, kapitel II, med undantag för artikel 9.1 och 9.2 och **artikel 27.4**, och kapitel III, med undantag för artikel 48, i denna förordning ska endast tillämpas på aktiviteter och uppgifter som utförs i samband med de tågplaner som träder i kraft efter den [8 december **2029**].

Ändring

- a) Artiklarna 1, 2 och 3, kapitel II, med undantag för artikel 9.1 och 9.2 och **artiklarna 26, 27, 28, 31, 39 och 50**, och kapitel III, med undantag för artikel 48, i denna förordning ska endast tillämpas på aktiviteter och uppgifter som utförs i samband med de tågplaner som träder i kraft efter den 8 december **2027**.

Ändring 250

Förslag till förordning
Artikel 77 – punkt 2 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

b) Artikel 9.1 och 9.2 ska tillämpas från och med den [1 januari **2028**].

Ändring

b) Artikel 9.1 och 9.2 ska tillämpas från och med den [1 januari **2027**].

Ändring 251

Förslag till förordning
Artikel 77 – punkt 2 – stycke 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ca) Artikel 35 ska tillämpas från och med den 1 december 2028.

Ändring 252

Förslag till förordning
Artikel 77 – punkt 2 – stycke 1 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(cb) Artikel 40 ska tillämpas från och med den 1 december 2027.

Ändring 253

Förslag till förordning
Artikel 77 – punkt 2 – stycke 1 – led e

Kommissionens förslag

e) Artikel 74 ska tillämpas från och med den [9 december **2029**].

Ändring

e) Artikel 74 ska tillämpas från och med den 9 december **2027**.

Ändring 254
Förslag till förordning
Bilaga I – led 1 – tabellen
Kommissionens förslag

Resultat	Innehåll
Kapacitetsstrategi (Artikel 16)	– Planerad utveckling av fysisk infrastruktur, inbegripet nybyggnation, uppgradering, förnyelse och nedläggning/avveckling. – Förväntad utveckling av efterfrågan på järnvägstransporttjänster. – Strategisk vägledning om medlemsstaternas kapacitetsutnyttjande, inbegripet en prognos för utvecklingen av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. – Kapacitet som tilldelats genom ramavtal och kapacitet som krävs för att tillhandahålla transporttjänster enligt avtal om allmän trafik. – Infrastruktur som förklarats vara kraftigt utnyttjad eller överbelastad. – Större kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten.
Kapacitetsmodell (artikel 17)	– All information som ingår i kapacitetsstrategin, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad. – Kapacitetsvolym som är tillgänglig för sökande per marknadssegment för järnvägstransport och/eller per tilldelningsprocess.

	– Kapacitetsvolym som krävs för infrastrukturarbeten efter påverkan på trafiken (kategorier). – Geografisk täckning: Minst de linjer som ingår i <i>stomnätet</i> och det utvidgade stomnätet <i>i det transeuropeiska transportnätet</i> – Geografisk uppgift: uppdelning i lämpliga planeringssektioner som återspeglar infrastrukturens och efterfrågans egenskaper. – Tidsmässig omfattning: en tågplaneperiod. – Tidsuppgift: minst en årlig översikt (kapacitetsbegränsningar) och en eller flera representativa dagar (kapacitet tillgänglig för ansökningar).
Kapacitetsförsörjningsplan (artikel 18)	– All information som ingår i kapacitetsmodellen, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad. – Förplanerad kapacitet tillgänglig för ansökningar, definierad i form av kapacitetsobjekt. – Kapacitetsbegränsningar, definierade i form av kapacitetsobjekt. – Alternativ tillgänglig kapacitet under kapacitetsbegränsningar. – Alternativ tillgänglig kapacitet vid nätavbrott.

Ändring

Resultat	Innehåll
Kapacitetsstrategi (Artikel 16)	– Planerad utveckling av fysisk infrastruktur, inbegripet nybyggnation, uppgradering, förnyelse och nedläggning/avveckling. – Förväntad utveckling av efterfrågan på järnvägstransporttjänster. – Strategisk vägledning om medlemsstaternas kapacitetsutnyttjande, inbegripet en prognos för utvecklingen av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. – Kapacitet som tilldelats genom ramavtal och kapacitet som krävs för att tillhandahålla transporttjänster enligt

	avtal om allmän trafik. – Infrastruktur som förklarats vara kraftigt utnyttjad eller överbelastad. – Större kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten.
Kapacitetsmodell (artikel 17)	– All information som ingår i kapacitetsstrategin, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad. – Kapacitetsvolym som är tillgänglig för sökande per marknadssegment för järnvägstransport och/eller per tilldelningsprocess, inklusive skyddad kapacitet för senare ansökningar som tilldelats genom ramavtal. – Kapacitetsvolym som krävs för infrastrukturarbeten efter påverkan på trafiken (kategorier). – Geografisk täckning: åtminstone de linjer som ingår i TEN-T-stomnätet och det utvidgade stomnätet. – Geografisk uppgift: uppdelning i lämpliga planeringssektioner som återspeglar infrastrukturens och efterfrågans egenskaper. – Tidsmässig omfattning: en tågplaneperiod. – Tidsuppgift: minst en årlig översikt (kapacitetsbegränsningar) och en eller flera representativa dagar (kapacitet tillgänglig för ansökningar).
Kapacitetsförsörjningsplan (artikel 18)	– All information som ingår i kapacitetsmodellen, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad. – Förplanerad kapacitet tillgänglig för ansökningar, definierad i form av kapacitetsobjekt. – Kapacitetsbegränsningar, definierade i form av kapacitetsobjekt. – Alternativ tillgänglig kapacitet under kapacitetsbegränsningar. – Alternativ tillgänglig kapacitet vid nätavbrott.

Ändring 255

Förslag till förordning
Bilaga I – led 2 – led 1 – stycke 3 – tabellen

Kommissionens förslag

Resultat	Delmål	(senast) Tidsfrist
Kapacitetsstrategi (artikel 16)	<i>Offentliggörande av de första delarna av kapacitetsstrategin.</i>	X–60
	Första samrådet med berörda parter.	X–58
	Offentliggörande av utkastet till strategi och ett andra samråd med berörda parter.	X–38
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsstrategin efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X–36
Kapacitetsmodell (artikel 17)	Förberedelser inleds.	X–36
	Samråd med sökande och operativa berörda parter.	X–24
	Offentliggörande av utkast till kapacitetsmodell.	X–21
	Samordning med sökande och operativa berörda parter.	X–19
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsmodellen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X–18
Kapacitetsförsörjningsplan	Förberedelser inleds.	X–18
	Samråd med sökande och operativa berörda	X–14

(artikel 18)	parter.	
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3.1 i denna bilaga.	X-12
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsförsörjningsplanen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-11
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3.5 i denna bilaga.	X-4
	Ändrad användning av kapacitet som reserverats för tilldelning genom tågplanen för andra tilldelningsförfaranden.	X-2
	Uppdatering av kapacitetsförsörjningsplanen för att återspegla eventuella ändringar av förplanerad eller tilldelad kapacitet.	Till och med X + 12 utan dröjsmål.
Anmärkning: (1) Till och med X + 12 utan dröjsmål. Anmärkning:		

Ändring

Resultat	Delmål	(senast) Tidsfrist
Kapacitetsstrategi (artikel 16)	<i>Utarbetandefasen av kapacitetsstrategin</i>	X-60
	Första samrådet med berörda parter.	X-58
	Offentliggörande av utkastet till strategi och ett andra	<i>X- 48</i>

	samråd med berörda parter.	
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsstrategin efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-36
	<i>Offentliggörande av kapacitetsmodellen</i>	<i>X-18</i>
	<i>Offentliggörande av den slutliga kapacitetsförsörjningsplanen efter samrådet med infrastrukturförvaltaren och ERP</i>	<i>X - 11</i>
Kapacitetsmodell (artikel 17)	Förberedelser inleds.	X-36
	Samråd med sökande och operativa berörda parter.	X-24
	<i>Samordning mellan infrastrukturförvaltare och deltagare i insatser och genomförbarhetsbedömningar för tillhandahållna kapacitetsbehov som kanske inte beaktas fullt ut i utkastet till kapacitetsmodell</i>	<i>X-22</i>
	Offentliggörande av utkast till kapacitetsmodell <i>och inledande av det andra samrådet med de sökande och deltagarna i insatserna</i>	X-21
	Samordning med sökande och operativa berörda parter.	X-19
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsmodellen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-18
Kapacitetsförsörjning splan (artikel 18)	Förberedelser inleds.	X-18
	Samråd med sökande och operativa berörda parter.	X-14

	<i>Regleringsorganet ska analysera utkastet till kapacitetsförsörjningsplan och får fatta ett beslut om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsförsörjningsplanen.</i>	<i>X-14 till X-13</i>
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3.1 i denna bilaga.	X-12
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsförsörjningsplanen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-11
	<i>Uppdatering av kapacitetsförsörjningsplanen för sena ansökningar</i>	<i>X-6.5</i>
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3.5 i denna bilaga.	X-4
	Ändrad användning av kapacitet som reserverats för tilldelning genom tågplanen för andra tilldelningsförfaranden.	X-2
	Uppdatering av kapacitetsförsörjningsplanen för att återspegla eventuella ändringar av förplanerad eller tilldelad kapacitet.	Till och med X + 12 utan dröjsmål.
Anmärkning: (1) Till och med X + 12 utan dröjsmål. Anmärkning:		

Ändring 256

Förslag till förordning Bilaga I – led 3 – led 1

Kommissionens förslag

1. Tidsplan för samordning, samråd och offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av de infrastrukturarbeten som avses i artiklarna 10 och 35 När det gäller tillfälliga begränsningar av järnvägslinjernas kapacitet, till exempel på grund av infrastrukturarbeten, inbegripet därmed sammanhängande hastighetsbegränsningar, axellast, tåglängd, dragkraft eller fria rummet (kapacitetsbegränsningar), med en varaktighet på mer än sju på varandra följande dagar och för vilka mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag inställs, leds om eller ersätts med andra transportslag, ska de berörda infrastrukturförvaltarna offentliggöra alla kapacitetsbegränsningar och de preliminära resultaten av ett samråd med de sökande för första gången minst 24 månader och, i en uppdaterad form, för andra gången minst tolv månader före ändringen av den berörda tågplanen. Dessa infrastrukturbegränsningar ska ingå i den plan för kapacitetsförsörjning som avses i artikel 18.

Ändring

1. När det gäller tillfälliga begränsningar av järnvägslinjernas kapacitet, till exempel på grund av infrastrukturarbeten, inbegripet därmed sammanhängande hastighetsbegränsningar, axellast, tåglängd, dragkraft eller fria rummet (kapacitetsbegränsningar), med en varaktighet på mer än sju på varandra följande dagar och för vilka mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag inställs, leds om eller ersätts med andra transportslag, ska de berörda infrastrukturförvaltarna offentliggöra alla kapacitetsbegränsningar, ***i den mån de är kända***, och de preliminära resultaten av ett samråd med de sökande för första gången minst 24 månader och, i en uppdaterad form, för andra gången minst tolv månader före ändringen av den berörda tågplanen. Dessa infrastrukturbegränsningar ska ingå i den plan för kapacitetsförsörjning som avses i artikel 18.

Ändring 257

Förslag till förordning Bilaga I – led 3 – led 7

Kommissionens förslag

7. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 40 får infrastrukturförvaltaren besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 1–5 om

Ändring

7. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 40 får infrastrukturförvaltaren besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 1–5 om

kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik, om tidpunkten för begränsningarna är utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, **om tillämpningen av dessa frister skulle vara kostnadsineffektiv** eller onödigt skadlig när det gäller tillgångens livslängd eller skick eller om alla berörda sökande samtycker. I sådana fall och vid alla andra kapacitetsbegränsningar som inte är föremål för samråd i enlighet med andra bestämmelser i denna bilaga ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med de sökande och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna.

kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik, om tidpunkten för begränsningarna är utanför infrastrukturförvaltarens kontroll eller onödigt skadlig när det gäller tillgångens livslängd eller skick eller om alla berörda sökande samtycker. I sådana fall och vid alla andra kapacitetsbegränsningar som inte är föremål för samråd i enlighet med andra bestämmelser i denna bilaga ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med de sökande och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna.

Ändring 258

Förslag till förordning

Bilaga I – led 4 – led 1 – tabellen

<i>Kommissionens förslag</i>	
Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet(1)
Tågplanens giltighetstid (tågplaneperiod).	Ett år.
Ikraftträdande av tågplanen.	Midnatt den andra lördagen i december.
Offentliggörande av plan för kapacitetsförsörjning.	I enlighet med avsnitt 2 i denna bilaga.
Offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten.	I enlighet med avsnitten 2 och 3 i denna bilaga.
Tidsfrist för sökande att lämna in ansökningar om kapacitetsrättigheter.	X–8.5

Utarbetande av utkast till tågplan. Tidsfrist för infrastrukturförvaltare att lämna in ett utkast till kapacitetserbjudande till sökande.	X-6.5
Slutförande av samordningen med de sökande.	X-6
Sista dag för infrastrukturförvaltare att lämna in slutligt kapacitetserbjudande till sökande.	X-5.5
Offentliggörande av den slutliga tågplanen. Tidsfrist för infrastrukturförvaltaren att tilldela sökande kapacitetsrättigheter.	X-5.25
Omvandling av kapacitetsspecifikationer för tåglägen.	Ska specificeras i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
Anmärkning: (1) Med X-m avses m månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen (X).	
<i>Ändring</i>	
Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet(1)
Tågplanens giltighetstid (tågplaneperiod).	Ett år.
Ikraftträdande av tågplanen.	Midnatt den andra lördagen i december.
Offentliggörande av plan för kapacitetsförsörjning.	I enlighet med avsnitt 2 i denna bilaga.

Offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten.	I enlighet med avsnitten 2 och 3 i denna bilaga.
Tidsfrist för sökande att lämna in ansökningar om kapacitetsrättigheter.	X–8.5
Utarbetande av utkast till tågplan. Tidsfrist för infrastrukturförvaltare att lämna in ett utkast till kapacitetserbjudande till sökande.	X–6.5
Slutförande av samordningen med de sökande, för att säkerställa att alla förutsättningar är uppfyllda före detta 2 veckors slutförande av "fasen för synpunkter" .	X–6
Sista dag för infrastrukturförvaltare att lämna in slutligt kapacitetserbjudande till sökande.	X–5.5
Offentliggörande av den slutliga tågplanen. Tidsfrist för infrastrukturförvaltaren att tilldela sökande kapacitetsrättigheter.	X–5.25
Omvandling av kapacitetsspecifikationer för tåglägen.	Ska specificeras i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
Anmärkning: (1) Med X–m avses m månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen (X).	

Ändring 259

Förslag till förordning

Bilaga I – led 7 – stycke 1 – tabellen

<i>Kommissionens förslag</i>	
Tidsperiod	Varaktighet
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter för ett enda järnvägsnät.	1 dag.
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter för flera nät.	5 dagar.
<i>Ändring</i>	
Tidsperiod	Varaktighet
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter för ett enda järnvägsnät om ad hoc-begäran görs efter offentliggörandet av den slutliga tågplanen.	24 timmar.
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter för flera nät.	5 dagar.

Ändring 260

Förslag till förordning

Bilaga I – led 8 – stycke 1 – tabellen

<i>Kommissionens förslag</i>	
Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet

Längsta tid för infrastrukturförvaltaren att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt som omfattar ett enda järnvägsnät.	24 timmar.
Längsta tid för berörda infrastrukturförvaltare att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt för flera nät.	5 dagar.

Ändring

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet
Längsta tid för infrastrukturförvaltaren att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt som omfattar ett enda järnvägsnät <i>om den ska användas inom de närmaste två arbetsdagarna.</i>	24 timmar.
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt för flera nät <i>med särskilda parametrar (t.ex. extraordinära försändelser, testkörningar).</i>	5 <i>kalenderdagar.</i>

Ändring 261

Förslag till förordning

Bilaga II – led 1 – led 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Utnyttjande	Klassificering	Kapacitetsutnyttjande	Referensperiod
Heterogen trafik	Kraftigt utnyttjad	> 65 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Heterogen trafik	Överbelastad	> 95 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år
Homogen trafik	Kraftigt utnyttjad	> 80 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år

Homogen trafik	Överbelastad	> 95 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år
----------------	--------------	--	--

Ändring

Utnyttjande	Klassificering	Kapacitetsutnyttjande	Referensperiod
Heterogen trafik	Kraftigt utnyttjad	> av den teoretiska kapaciteten [värde som ska fastställas av ENIM]	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Heterogen trafik	Överbelastad	> av den teoretiska kapaciteten [värde som ska fastställas av ENIM]	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år
Homogen trafik	Kraftigt utnyttjad	> av den teoretiska kapaciteten [värde som ska fastställas av ENIM]	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Homogen trafik	Överbelastad	> av den teoretiska kapaciteten [värde som ska fastställas av ENIM]	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år

Ändring 262

Förslag till förordning

Bilaga IV – stycke 1 – led 2 – led a

Kommissionens förslag

a) De förfaranden enligt vilka sökande

Ändring

a) De förfaranden enligt vilka de

rådfrågas om strategisk kapacitetsplanering.

sökande rådfrågas, *som avses i artikel 55a*, om strategisk kapacitetsplanering.

Ändring 263

Förslag till förordning

Bilaga VII – tabell 1

<i>Kommissionens förslag</i>	
Prestationsområden som omfattas av den prestationsgranskning	Prestationsområden som omfattas av den prestationsgranskning
som avses i artikel 50	som avses i artikel 50
Prestationsområde	Relevanta frågor (vägledande)
Infrastruktur och utrustning	– Kapaciteten hos den fysiska infrastrukturen och dess utrustning, inbegripet införande av TEN-T-standarder. – Minskningar av infrastrukturens kapacitet på grund av att förnyelse, underhåll eller reparation av infrastruktur skjuts upp.
Infrastrukturkapacitet	– Kapacitetserbjudande i fråga om kvantitet och kvalitet. – Kapacitetsutnyttjande, outnyttjad kapacitet för att hantera trafikökning. – Överensstämmelse mellan tillgänglig kapacitet (planerad eller oplanerad) och marknadens behov. – Stabilitet i kapacitetserbjudandet, särskilt i samband med infrastrukturarbeten. – Överbelastad infrastruktur. – Planerade tider för

	stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Trafikledning	– Punktlighet/förseningar för olika typer av järnvägstrafik, vid avreseorten, mellanliggande hållplatser och bestämmelseorter och på operativt viktiga platser. – Inställd tågtrafik. – Faktiska tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Störningshantering och krishantering	– Andel trafik som kan omdirigeras eller läggas om under störningen eller krisen. – Störningarnas inverkan på järnvägstrafiken i form av förseningar och inställda avgångar. – Störningarnas inverkan på järnvägsoperatörerna och deras kunder. – Särskilda problem som påträffats (kvalitativa).
Införande av och prestanda hos digitala tjänster, verktyg och gränssnitt	– Stöd för processerna i samband med kapacitetsförvaltning, trafikledning och störningshantering. – Informationens och uppgifternas fullständighet och kvalitet. – Anpassning till den europeiska arkitektur som utvecklats i det gemensamma företaget för Europas järnvägar och till relevanta tekniska specifikationer i enlighet med direktiv (EU) 2016/797.
Efterlevnad av förordningen, Efterlevnad av förordningen, tillsyn	– Processindikatorer för övervakning av efterlevnaden av regler och förfaranden. – Klagomål som lämnats in till regleringsorgan och det

	européiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB).
<i>Ändring</i>	
Prestationsområden som omfattas av den prestationsgranskning	Prestationsområden som omfattas av den prestationsgranskning
som avses i artikel 50	som avses i artikel 50
Prestationsområde	Relevanta frågor (vägledande)
Infrastruktur och utrustning	– Kapaciteten hos den fysiska infrastrukturen och dess utrustning, inbegripet införande av TEN-T-standarder. – Minskningar av infrastrukturens kapacitet på grund av att förnyelse, underhåll eller reparation av infrastruktur skjuts upp.
Infrastrukturkapacitet	– Kapacitetserbjudande i fråga om kvantitet och kvalitet, inklusive överensstämmelse över nätgränserna. – Kapacitetsutnyttjande, outnyttjad kapacitet för att hantera trafikökning. – Överensstämmelse mellan tillgänglig kapacitet (planerad eller oplanerad) och marknadens behov. – Stabilitet i kapacitetserbjudandet, särskilt i samband med infrastrukturarbeten. – Överbelastad infrastruktur. – Planerade tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.

Trafikledning	– Punktlighet/förseningar för olika typer av järnvägstrafik, vid avreseorten, mellanliggande hållplatser och bestämmelseorter och på operativt viktiga platser. – Inställd tågtrafik. – Faktiska tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Störningshantering och krishantering	– Andel trafik som kan omdirigeras eller läggas om under störningen eller krisen. – Störningarnas inverkan på järnvägstrafiken i form av förseningar och inställda avgångar. – Störningarnas inverkan på järnvägsoperatörerna och deras kunder. – Särskilda problem som påträffats (kvalitativa).
Införande av och prestanda hos digitala tjänster, verktyg och gränssnitt	– Stöd för processerna i samband med kapacitetsförvaltning, trafikledning och störningshantering. – Informationens och uppgifternas fullständighet och kvalitet samt lättillgängligheten för operativa berörda parter. – Anpassning till den europeiska arkitektur som utvecklats i det gemensamma företaget för Europas järnvägar och till relevanta tekniska specifikationer i enlighet med direktiv (EU) 2016/797.
Efterlevnad av förordningen, Efterlevnad av förordningen, tillsyn	– Processindikatorer för övervakning av efterlevnaden av regler och förfaranden. – Klagomål som lämnats in till regleringsorgan och det

	europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB).
--	--
