



**EVROPSKA UNIJA**

**EVROPSKI PARLAMENT**

**SVET**

**Strasbourg, 20. maj 2026  
(OR. en)**

**2023/0271(COD)  
LEX 2519**

**PE-CONS 27/26**

**TRANS 261  
CODEC 804**

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O UPORABI ŽELEZNIŠKIH  
INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI NA ENOTNEM EVROPSKEM ŽELEZNIŠKEM  
OBMOČJU, SPREMEMBI DIREKTIVE 2012/34/EU IN RAZVELJAVITVI  
UREDBE (EU) ŠT. 913/2010**

**UREDBA (EU) 2026/...**  
**EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne 20. maja 2026**

**o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>1</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>2</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>3</sup>,

---

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

<sup>2</sup> UL C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>

<sup>3</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 12. marca 2024 (UL C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 21. aprila 2026 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V sporočilu Komisije z dne 11. decembra 2019 z naslovom „Evropski zeleni dogovor“ sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov za vsaj 50 % in se približati zmanjšanju za 55 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Oba cilja sta navedena v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup>. Evropski zeleni dogovor poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, hkrati pa si prizadeva za cilj ničelnega onesnaževanja, da bi do leta 2030 zmanjšali vplive emisij onesnaževal zraka na zdravje za več kot 55 % in delež ljudi, ki se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, za 30 %. Promet povzroča približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji, ki so se v zadnjih letih povečale. Evropski zeleni dogovor daje prednost prehodu znatnega dela 75 % notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, na železnice in celinske plovne poti. Ker je železniški promet večinoma elektrificiran in energijsko učinkovit način prevoza, bi morala večja uporaba storitev železniškega prometa prispevati k zmanjšanju emisij v prometu in porabe energije.

---

<sup>4</sup> Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (UL L 243, 9.7.2021, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) V sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ so določeni mejniki za prikaz poti prometnega sistema Unije k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. V tem sporočilu je predvideno, da se bo železniški tovorni promet do leta 2030 povečal za 50 %, do leta 2050 pa podvojil, da se bo promet na železniških progah za visoke hitrosti do leta 2030 podvojil in do leta 2050 potrojil ter da bi morala biti načrtovana skupinska potovanja, krajša od 500 km, do leta 2030 v Uniji ogljično nevtralna. Da bi dosegli te cilje, bi moral železniški promet postati privlačnejši v smislu cenovne dostopnosti, zanesljivosti in dostopnosti. Železniške prevozne storitve bi bilo treba tudi bolje prilagoditi potrebam potnikov in prevoznikov tovora.
- (3) Osnovni cilj te uredbe je povečati izkoriščenost železniške infrastrukture, ki bi z izboljšanjem načrtovanja in postopkov dodeljevanja ter z boljšim čezmejnimi usklajevanjem postala učinkovitejša, ter tako prispevati k povečanju obsega storitev železniškega prometa v skladu s cilji Unije glede razogljičenja. Vendar bodo za nadaljnje povečanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti potrebni dodatni ukrepi zunaj področja uporabe te uredbe na vseh ravneh, da bi zadostili povečanemu povpraševanju po železniških zmogljivostih, tako v potniškem kot tovornem prometu, ter povečali splošno konkurenčnost železnic.

- (4) V Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>5</sup> so določena pravila, ki se uporabljajo za upravljanje železniške infrastrukture in njeno obratovanje, ter načela in postopki, ki se uporabljajo za dodeljevanje zmogljivosti za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu.
- (5) V Uredbi (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>6</sup> je določena vzpostavitev koridorjev železniškega tovornega prometa in točk „vse na enem mestu“ za lažje vlaganje prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti za mednarodne storitve železniškega tovornega prometa.
- (6) Upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in upravljanje železniškega prometa je ključnega pomena za dobro delovanje železniškega sektorja. Izvajanje železniških prevoznih storitev, zlasti storitev čezmejnega železniškega prometa, je treba skrbno načrtovati in usklajevati, da bi vlakom z zelo različnimi značilnostmi, kot sta hitrost in zavorna razdalja, omogočili varno skupno uporabo istih tirov. Optimalno in usklajeno upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ustvarja več priložnosti za storitve železniškega prometa ter povečuje njihovo zanesljivost. Ta uredba bi morala upravljavcem infrastrukture omogočiti zadostno prožnost za učinkovito upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, hkrati pa zagotoviti pravično, pregledno in nediskriminatorno obravnavo vseh prosilcev pri dostopu do železniškega omrežja ter s tem pošteno konkurenco.

---

<sup>5</sup> Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>6</sup> Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) Direktiva 2012/34/EU državam članicam priznava pravico, da za določene dele železniškega omrežja ali za nekatere storitve železniškega prometa ne uporabljajo pravil o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, kadar tako izvzetje iz področja uporabe prava Unije ne vpliva na delovanje enotnega evropskega železniškega območja. Taka izvzetja bi bilo treba v strogo omejenih in ustrezno utemeljenih primerih še naprej uporabljati, države članice pa bi morale ohraniti pravico, da v prihodnje zahtevajo taka izvzetja tudi v zvezi s to uredbo.
- (8) Upravljanje stalne povezave pod Rokavskim prelivom urejata zlasti Pogodba med Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska ter Francosko republiko o gradnji in upravljanju stalne povezave pod Rokavskim prelivom s strani zasebnih koncesionarjev, ki je bila podpisana 12. februarja 1986 v Canterburyju (v nadaljnjem besedilu: pogodba iz Canterburyja), in koncesijska pogodba med državnim sekretarjem Združenega kraljestva za promet, francoskim ministrom za urbanizem, stanovanja in promet, The Channel Tunnel Group Limited ter France-Manche S.A., ki je bila podpisana 14. marca 1986 in od takrat večkrat spremenjena (v nadaljnjem besedilu: koncesijska pogodba). V skladu s pogodbo iz Canterburyja in koncesijsko pogodbo morajo koncesionarji upravljati železniško infrastrukturo in opravljati prevoze cestnih vozil. Direktiva 2012/34/EU se z izjemo nekaterih določb ne uporablja za prevoznike, katerih dejavnost je omejena izključno na opravljanje prevoza cestnih vozil prek stalne povezave pod Rokavskim prelivom ali prevoznih storitev v obliki prevozov cestnih vozil skozi navedeno stalno povezavo. Prav tako ni primerno, da se ta uredba uporablja za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti za opravljanje takih storitev. Če ni določeno drugače, bi bilo treba to uredbo uporabljati za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti za opravljanje drugih storitev, kot so storitve potniških in tovornih vlakov.

- (9) Pri izvajanju te uredbe v zvezi z delom železniškega omrežja Unije, ki je zaradi morja geografsko izoliran od preostalega železniškega omrežja Unije in za katerega ni konkretne potrebe po usklajevanju z drugimi državami članicami ali upravljavci infrastrukture, ki upravljajo železniško infrastrukturo v drugih državah članicah, ter v katerem so zmogljivosti stalno na voljo in v katerem se kratko- ali srednjeročno ne pričakuje pomembna sprememba, bi morali imeti države članice in upravljavci infrastrukture možnost, da uporabijo pragmatičen in sorazmeren pristop, da bi se izognili nesorazmernim stroškom in upravnemu bremenu, pri tem pa spoštovali obveznosti iz te uredbe.
- (10) Ta uredba državam članicam ne bi smela preprečevati, da sprejmejo ukrepe, potrebne za zaščito bistvenih varnostnih ali obrambnih interesov ali da sprejmejo ukrepe, potrebne za zagotovitev zadostnega dostopa vojske do železniške infrastrukture.

- (11) Prometna infrastruktura je hrbtenica gospodarstva in družbe kot celote. Nekateri deli železniške infrastrukture so bistveni za zagotavljanje dobrega delovanja ključnih družbenih funkcij in so strateško pomembni za nacionalno varnost. V nekaterih primerih bi dodelitev pravic do zmogljivosti prosilcu lahko ogrozila javno varnost ali javni red v Uniji, tudi na ravni držav članic, na primer kadar namerava prevoznik v železniškem prometu po železniški infrastrukturi države članice prevažati nevarno blago ali orožje, ki je bilo nezakonito uvoženo v Unijo. Da bi zagotovili nemoten, varen in zanesljiv železniški prevoz ter zaščito železniške infrastrukture držav članic, bi jim bilo treba dovoliti, da od upravljavcev infrastrukture zahtevajo, da prosilcu zavrnejo ali odvzamejo pravice do zmogljivosti, kadar dostop do njihove železniške infrastrukture ogroža javni red ali javno varnost, vključno z nacionalno varnostjo in obrambo. Vsaka taka odločitev bi morala biti ustrezno utemeljena, nujno potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem, pri čemer bi bilo treba upoštevati tudi vpliv te odločitve na konkurenco in kontinuiteto dobavnih verig, zlasti za dobavo kritičnih virov, in kadar je pravica do zmogljivosti, za katero se zaprosi, pravica do zmogljivosti v več omrežjih. Zadevna država članica bi morala pri ocenjevanju tveganja za javno varnost ali javni red med drugimi dejavniki upoštevati dejstvo, da za prosilca veljajo omejevalni ukrepi, ki jih je sprejela Unija, in razloge za sprejetje takih ukrepov, da je prosilec v lasti ali pod dejanskim nadzorom oziroma deluje v imenu ali po navodilih osebe ali subjekta, za katerega veljajo omejevalni ukrepi, ki jih je sprejela Unija, ali da prosilec oziroma zadevna oseba ali subjekt sodeluje pri nezakonitih dejavnostih ali dejavnostih, ki olajšujejo razvoj vojaških zmogljivosti tretje države, ki ogrožajo nacionalno varnost države članice. Država članica bi morala tako odločitev redno pregledovati, zlasti z ocenjevanjem, ali je še vedno utemeljena in sorazmerna. Država članica bi morala Komisijo, regulatorni organ in – v primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih – druge zadevne države članice obvestiti o sprejeti odločitvi in razlogih zanjo ter se s temi drugimi državami članicami usklajevati, če te izrazijo pomisleke glede sprejete odločitve. Kadar se pomislek, ki ga izrazi država članica, ne reši z usklajevanjem, bi morala zadevna država članica imeti možnost, da od Komisije zahteva priporočilo o odločitvi, ki jo je sprejela druga država članica.

- (12) Države članice bi morale imeti pravico, da upravljavcu infrastrukture predložijo strateške smernice za zagotovitev, da sta načrtovanje in uporaba železniških infrastrukturnih zmogljivosti skladna z njihovimi splošnimi cilji in političnimi usmeritvami. Države članice bi morale zlasti imeti možnost zahtevati, da upravljavci infrastrukture izvajajo posebne vzorce voznih redov, kot so integrirani redni vozni redi, rezervirajo minimalni obseg zmogljivosti za nekatere vrste prometa ter v parametrih metodologije za delitev zmogljivosti in reševanje sporov upoštevajo nacionalne okoliščine in prednostne naloge politike. Pri tem bi morale države članice spoštovati operativne odgovornosti upravljavcev infrastrukture in zagotoviti, da ti ohranijo zadostno donosnost iz poslovanja za izpolnjevanje vseh svojih nalog in odgovornosti.
- (13) Ker se lahko od upravljavcev infrastrukture zahteva, da uporabljajo posebni vzorec voznega reda, se lahko za storitve železniškega prometa v več omrežjih uporabljajo različni vzorci voznega reda. Glede na to, pa tudi glede na druge dejavnike, bi se morale države članice, pristojne za upravljavce infrastrukture, ki dodeljujejo pravice do zmogljivosti za storitev železniškega prometa v več omrežjih, za katero veljajo različni vzorci voznih redov, usklajevati, da bi zagotovile skladnost med svojimi strateškimi smernicami in nacionalnimi zahtevami. Ker se poleg tega v državah članicah uporabljajo različne prakse načrtovanja voznih redov, te prakse zahtevajo okrepljeno usklajevanje tudi med čezmejnimi upravljavci infrastrukture, zlasti kadar morajo upravljavci infrastrukture vnaprej načrtovati zmogljivosti z uporabo rednih voznih redov.

- (14) Pravila in postopki za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti bi morali nediskriminatorno upoštevati in zadovoljiti potrebe vseh segmentov železniškega trga. Zlasti bi morali upoštevati potrebo po dolgoročni stabilnosti razpoložljivih zmogljivosti za potniške storitve, tudi za storitve, ki se opravljajo v okviru obveznosti javnih storitev, in kratkoročni prožnosti tovarnega prometa, da bi se lahko odzival na povpraševanje na trgu. Zato postopek upravljanja zmogljivosti ne bi smel biti več osredotočen predvsem na leto, temveč bi moral biti urejen v treh zaporednih fazah: strateško načrtovanje zmogljivosti; načrtovanje storitev železniškega prometa in dodeljevanje zmogljivosti; ter prilagajanje in ponovno načrtovanje zmogljivosti. Uvedba bolj opredeljenih in strukturiranih faz, ki omogočajo dolgoročno načrtovanje in kratkoročno prilagoditev pri upravljanju zmogljivosti, bi koristila zlasti storitvam, ki jih je težje načrtovati vnaprej ali jih je težje organizirati, kot so tovorni vlaki in čezmejni potniški vlaki, vključno z nočnimi vlaki.
- (15) Vse večji del železniškega omrežja Unije je preobremenjen ali skoraj preobremenjen in ne more zadovoljiti potreb vseh prosilcev po železniških infrastrukturnih zmogljivostih ter podpirati nadaljnje rasti obsega železniškega prometa. Razvoj in digitalizacija infrastrukture v skladu s tehnično specifikacijo za interoperabilnost, razvito na podlagi Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>7</sup>, zlasti evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: sistem ERTMS), naj bi srednje- do dolgoročno povečala razpoložljive zmogljivosti. Kljub temu upravljavci infrastrukture verjetno ne bodo mogli ugoditi vsem prošnjam za dodelitev zmogljivosti za uporabo zelo izkoriščene ali preobremenjene železniške infrastrukture in bi se morali zanašati na dobro načrtovanje, da bi predvideli potrebe, prosilcem zagotovili zgodnje informacije in olajšali dodeljevanje zmogljivosti.

---

<sup>7</sup> Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Za zagotovitev optimalne uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti bi bilo treba pri postopkih načrtovanja in dodeljevanja upoštevati socialno-ekonomska, operativna in okoljska merila, zlasti pri ocenjevanju alternativnih možnosti delitve zmogljivosti pri delu železniške infrastrukture, ki je zelo izkoriščen ali preobremenjen, in za namene reševanja sporov. Zlasti za prosilce, ki zaprosijo za zmogljivosti v različnih državah članicah, bi bilo koristno, da bi upravljavci infrastrukture uporabljali skupno metodo in pregleden sklop meril, ki pojasnjujejo, kako so bila ta merila upoštevana in kako so vplivala na sprejete odločitve.
- (17) Evropska mreža upravljavcev infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: mreža ENIM) bi morala zagotoviti smernice o tem, kako vzpostaviti skupno objektivno, pregledno in nediskriminatorno metodologijo, ki bi temeljila na socialno-ekonomskih, operativnih in okoljskih merilih za delitev in dodeljevanje zmogljivosti. Ker je to nova metodologija za odločanje o delitvi zmogljivosti ali reševanju sporov in bo pomembno določiti vrednosti parametrov na pravilni ravni, bi morala mreža ENIM operativna, socialno-ekonomska in okoljska merila pred uporabo preskusiti in kalibrirati.
- (18) Upravljavci infrastrukture bi morali po potrebi prilagoditi standardne vrednosti parametrov, da bi upoštevali lokalne ali nacionalne okoliščine na podlagi sprejetih pristopov in empiričnih dokazov.

- (19) Strateško načrtovanje zmogljivosti, ki ga opravljajo upravljavci infrastrukture, bi moralo izboljšati izkoriščenost železniške infrastrukture s predvidevanjem povpraševanja po storitvah železniškega prometa, vključno z analizo pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev, in upoštevanjem načrtovanega razvoja, obnove in vzdrževanja železniške infrastrukture. Zagotoviti bi moralo dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti tako, da se čim bolj poveča vrednost storitev železniškega prometa za družbo. Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti, da se s strateškim načrtovanjem zmogljivosti postopno povečajo podrobne informacije o razpoložljivih zmogljivostih, pri čemer se upoštevajo povratne informacije operativnih deležnikov, in da je tako načrtovanje podlaga za dodeljevanje zmogljivosti.
- (20) Da se zagotovi razpoložljivost zmogljivosti za dodelitev različnim segmentom železniškega trga ter zlasti storitvam tovornega prometa in čezmejnega železniškega prometa, bi bilo treba upravljavcem infrastrukture dovoliti, da vnaprej načrtujejo uporabo zmogljivosti na preobremenjeni ali zelo izkoriščeni železniški infrastrukturi in po potrebi razširijo tako načrtovanje na druge odseke omrežja. Pri takem vnaprejšnjem načrtovanju zmogljivosti bi bilo treba upoštevati različne metode dodeljevanja zmogljivosti in značilnosti različnih segmentov železniškega trga. Omogočiti bi bilo treba boljšo izkoriščenost železniške infrastrukture tako, da bi se v fazi dodeljevanja zmogljivosti vlaki s podobnimi značilnostmi delovanja razvrstili v skupine.

- (21) Upravljavci infrastrukture bi morali pri dodeljevanju zmogljivosti upoštevati svoje strateško načrtovanje za zagotavljanje zmogljivosti in hkrati zagotavljati, da se zmogljivosti dodeljujejo pošteno in nediskriminatorno v skladu s povpraševanjem na trgu. V ta namen bi se lahko nekatere prošnje za dodelitev zmogljivosti, ki so neskladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, zavrnilo ali bi se jim dodelila manjša prednost v fazi dodeljevanja. Načrt oskrbe z zmogljivostmi bi bilo treba stalno posodabljati, da bi odražal razpoložljive zmogljivosti.
- (22) Prevozniki iz različnih segmentov železniškega trga imajo različne zmožnosti, da predvidijo svoje potrebe po železniških infrastrukturnih zmogljivostih. Zlasti nekateri ponudniki storitev tovornega prometa morda ne bodo mogli pravočasno opredeliti svojih potreb po zmogljivostih, da bi bile te potrebe lahko vključene v operativni vozni red, tj. v letni načrt vožnje vlakov in železniškega voznega parka, in morda ne bi ustrezale letnemu načrtu. Zato bi morali imeti upravljavci infrastrukture možnost ponuditi zmogljivosti zadostne kakovosti in količine tudi za storitve železniškega prometa, ki so brez stabilnega povpraševanja, se organizirajo v razmeroma kratkem času, vključujejo več kot eno vožnjo vlaka in bi lahko vozili večkrat v nekem obdobju, ki ne sovпада s trajanjem obdobja operativnega voznega reda. V ta namen bi moralo biti mogoče rezervirati zmogljivosti za vlakovne poti, ki jih je nato mogoče dodeliti v kratkem času.

- (23) Prosilci za železniške infrastrukturne zmogljivosti bi morali imeti možnost, da vsako leto na podlagi operativnega voznega reda načrtujejo železniške infrastrukturne zmogljivosti in zaprosijo zanje. Prav tako bi morali imeti možnost, da z okvirnimi pogodbami dovolj vnaprej zaprosijo za železniške infrastrukturne zmogljivosti za stabilne večletne storitve železniškega prometa. Nazadnje, morali bi imeti možnost, da zaprosijo za zmogljivosti tik pred obratovanjem, in sicer za posamezne vlake na podlagi ad hoc prošenj za dodelitev zmogljivosti, za ponavljajoče se storitve železniškega prometa pa na podlagi prošenj, ki temeljijo na tekočem načrtovanju. Ker je tekoče načrtovanje za storitve železniškega tovornega prometa zaradi značilnosti teh storitev še posebej primerno, bi se moralo dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje nanašati vsaj na storitve železniškega tovornega prometa.

- (24) Velik delež železniškega tovornega prometa je na dolge razdalje in zahteva čezmejno usklajevanje med upravljavci infrastrukture. Cilj politike, da se poveča železniški promet, je odvisen tudi od rastočih čezmejnih storitev potniškega prevoza. Za olajšanje in spodbujanje povečanja čezmejnega prometa na enotnem evropskem železniškem območju je treba zagotoviti večjo doslednost in usklajenost pravil in postopkov za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, pri tem pa se za njihovo opredelitev zanesti na izkušnje in strokovno znanje sektorja. V skladu s tem bi bilo treba okrepiti vlogo mreže ENIM tako, da bi se ji zaupalo oblikovanje smernic, s čimer bi se zagotovilo enotno izvajanje postopkov in metodologij te uredbe za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter dejavno usklajevanje čezmejnih zmogljivosti in prometa. Mreža ENIM bi morala zlasti razviti evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje ter za oceno uspešnosti. Pri razvoju teh evropskih okvirov bi se bilo treba posvetovati tudi s prevozniki v železniškem prometu, prosilci in drugimi operativnimi deležniki.

- (25) Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ter evropski okvir za oceno uspešnosti, ki jih je vse razvila mreža ENIM, bi morali zagotoviti smernice, ki določajo skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve, ki upravljavcem infrastrukture omogočajo enotno izvajanje te uredbe na celotnem enotnem evropskem železniškem območju, kar zadeva upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, usklajevanje čezmejnega prometa, obvladovanje motenj v prometu in kriznih razmer ter oceno uspešnosti. Čeprav bi morali biti ti okviri in njihovi elementi nezavezujoči ter bi morali upravljavci infrastrukture ohraniti odgovornost za svoje operativne odločitve, se od upravljavcev infrastrukture kljub temu pričakuje, da upoštevajo te okvire, razen če posebne okoliščine upravičujejo odstopanje od njih. V takih primerih bi morali upravljavci infrastrukture ravnati v skladu z načelom „upoštevaj ali pojasni“ in utemeljiti razloge za kakršno koli odstopanje od teh okvirov. Ta pristop omogoča vzpostavitev ravnovesja med potrebo po usklajevanju in uporabi enotnih pristopov na enotnem evropskem železniškem območju ter potrebo po prilagoditvi postopkov in metodologij posebnim okoliščinam na določenih geografskih območjih. Kadar mreža ENIM ne doseže dogovora o skupnih orodjih, metodologijah in postopkovnih ureditvah in zato ne more razviti evropskih okvirov ali kadar so v primeru takega dogovora ti okviri neustrezni za doseganje zastavljenih ciljev ali obstajajo znatna odstopanja od uporabe navedenih okvirov, ki ogrožajo enotno izvajanje te uredbe, bi morala Komisija sprejeti izvedbene akte, v katerih so določena zavezujoča pravila o skupnih orodjih, metodologijah in postopkovnih ureditvah, potrebnih za enotno izvajanje navedenih evropskih okvirov ali njihovih elementov.

- (26) Mreža ENIM bi morala imenovati koordinatorja mreže za izvajanje podpornih in operativnih nalog. Pri imenovanju koordinatorja mreže bi morala upoštevati neprofitno združenje z izkušnjami, ki je sodelovalo pri izboljšanju upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti.
- (27) Pravila o upravljanju čezmejnega železniškega prometa pod običajnimi pogoji in v primeru motenj bi morala spodbujati nemoteno, odporno in brezhibno delovanje železniških prevoznih storitev. Zagotoviti bi morala sistem strukturiranega usklajevanja med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki.
- (28) Obratovanje železniške infrastrukture ne zahteva le tesnega sodelovanja med upravljavci infrastrukture, temveč tudi tesno sodelovanje s prevozniki v železniškem prometu in drugimi deležniki, ki so neposredno vključeni v železniški in multimodalni promet ter logistične dejavnosti. Zato je treba zagotoviti strukturirano posvetovanje med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki. Evropska železniška platforma (v nadaljnjem besedilu: platforma ERP) bi morala biti platforma za izvedbo tega strukturiranega posvetovanja, saj naj bi jo sestavljali predstavniki vseh deležnikov, vključenih v železniške prevozne storitve, med drugim prevozniki v železniškem prometu, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev ali upravljavci multimodalnih prometnih terminalov. Platforma ERP bi morala imeti možnost, da mreži ENIM zagotovi svoja mnenja med razvojem evropskih okvirov ter konkretne izkušnje in praktične predloge za specifične izzive ter prispeva k nadaljnjemu izboljšanju delovanja evropskih železniških prevoznih storitev.

- (29) Med vidiki, ki jih uporabniki in prosilci v železniškem prometu najbolj cenijo, sta zanesljivost storitev železniškega prometa in dejstvo, da se precej vnaprej ve, kdaj se storitve lahko izvajajo. Zanesljivost voznih redov je tudi ključni vidik za nemoteno delovanje železniškega sistema, kjer obstajajo močne interakcije med storitvami in zunanjimi učinki omrežja. Zato bi bilo treba odstopanja od voznega reda čim bolj omejiti in uvesti sistem ustreznih spodbud za spodbujanje izpolnjevanja obveznosti s strani upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in drugih ustreznih deležnikov.

(30) S to uredbo bi bilo treba vzpostaviti sistem kazni, ki se plačajo, kadar bodisi upravljavec infrastrukture bodisi prosilec ne izpolnjuje svojih obveznosti v zvezi z dodeljeno pravico do zmogljivosti. Višina zadevne kazni bi morala biti učinkovita, sorazmerna, odvračilna in nediskriminatorna, da se zagotovi spoštovanje načrtovane uporabe zmogljivosti. Višino kazni bi moral odobriti tudi regulatorni organ. Upravljavec infrastrukture bi lahko kot podlago za predlog višine kazni uporabil uporabnine za dostop po tirih, plačane v železniškem omrežju. Pri modulaciji kazni bi bilo treba upoštevati več dejavnikov, vključno s časom uradnega obvestila o spremembi, kakovostjo nadomestnih zmogljivosti, zagotovljenih v smislu dodatne razdalje ali časa, tehničnih značilnosti in drugih pomembnih vidikov, oziroma tem, ali se lahko zmogljivost prerazporedi in jo uporabi drug prosilec. Uporabljena modulacija bi morala biti nizka, kadar je kakovost nadomestne možnosti visoka ali kadar je zmogljivost mogoče prerazporediti. Uporabljena modulacija bi morala biti višja, kadar se sprememba zahteva tik pred časom uporabe pravice do zmogljivosti ali kadar je kakovost prenizka v primerjavi s prvotno dodeljeno pravico do zmogljivosti. Upravljavci infrastrukture v državah članicah, katerih valuta ni euro, bi morali ravni kazni določiti v svoji valuti, ki ustrezajo ravnem, določenim v tej uredbi v eurih na dan začetka njene veljavnosti. Ti upravljavci infrastrukture naj redno pregledujejo ravni kazni tudi glede na razvoj deviznega tečaja. S tem sistemom kazni bi morali pospešiti reševanje sporov in zmanjšati število sodnih postopkov v zvezi z neizpolnjevanjem dodeljenih pravic do zmogljivosti ter upravljavcem infrastrukture in prosilcem zagotoviti gotovost, pravno varnost, predvidljivost in preglednost v zvezi z njihovimi zavezami glede dodeljenih pravic do zmogljivosti.

- (31) Stalno spremljanje kakovosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev je pogoj za izboljšanje uspešnosti teh storitev. Medtem ko bi morali upravljavci infrastrukture spremljati in primerjati uspešnost storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev na nacionalni ravni, bi morala mreža ENIM spremljati uspešnost na ravni Unije. Zato je treba vzpostaviti pregleden in objektivni sistem kazalnikov, ki zagotavljajo povratne informacije o vidikih uspešnosti, ki so pomembni za različne operativne deležnike in končne uporabnike železniških prevoznih storitev. Glavna funkcija navedenega sistema bi morala biti osredotočena na spremljanje izpolnjevanja obveznosti operativnih deležnikov in napredka pri uspešnosti skozi čas, pri tem pa upoštevati različne okoliščine in značilnosti v železniškem sektorju. Mreža ENIM in Komisija bi morali imeti možnost, da se pri vzpostavitvi takega sistema in analizi njegovih rezultatov opreta na neodvisne strokovnjake v okviru svetovalnega odbora za uspešnost. Svetovalni odbor za uspešnost bi moral imeti možnost, da mreži ENIM in Komisiji ter operativnim deležnikom in evropskim koordinatorjem zagotavlja neodvisno svetovanje na vseh področjih, ki vplivajo na uspešnost storitev železniškega prometa in upravljanje železniške infrastrukture. Prispevati bi moral tudi k poročilu o oceni uspešnosti.

- (32) Za izboljšanje uspešnosti storitev železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju bi morala mreža ENIM razviti evropski okvir za oceno uspešnosti. Njegov cilj bi moral biti zagotoviti, da vsi upravljavci infrastrukture v Uniji uporabljajo skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve za merjenje uspešnosti z dogovorjenimi kazalniki. Omogočati bi moral ugotavljanje pomanjkljivosti glede uspešnosti v železniškem omrežju Unije. Zagotavljati bi moral, da upravljavci infrastrukture določijo cilje uspešnosti tako, da upoštevajo posebnosti omrežja, ki ga upravljajo, obenem pa zagotavlja tudi skladnost pri ugotavljanju najpomembnejših pomanjkljivosti glede uspešnosti. Upravljavcem infrastrukture bi moral omogočati sodelovanje na ravni Unije pri opredeljevanju ukrepov za odpravo pomanjkljivosti glede uspešnosti in spremljanje njihovega učinka. Mreža ENIM bi morala redno pregledovati ta okvir, da bi zagotovili, da ustreza svojemu namenu.
- (33) Za zagotovitev učinkovitega usklajevanja upravljavcev infrastrukture na ravni Unije bi morala mreža ENIM postati bolj operativna. Vključevati bi morala mehanizme odločanja, ki upravljavcem infrastrukture omogočajo učinkovito usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti.

- (34) Vsi upravljavci infrastrukture iz držav članic, ki so odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega vseevropskega prometnega omrežja (v nadaljnjem besedilu: omrežje TEN-T), bi morali biti člani mreže ENIM. Tudi drugi upravljavci infrastrukture držav članic, ki so vključeni v strateško upravljanje zmogljivosti za proge zunaj jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T, bi morali imeti možnost sodelovati v razpravah mreže ENIM. Drugi upravljavci infrastrukture bi lahko bili povabljeni k sodelovanju pri delu mreže ENIM kot opazovalci, vendar brez glasovalnih pravic. Poleg tega je v interesu Unije, da se sodelovanje v mreži ENIM omogoči upravljavcem infrastrukture, odgovornim za proge jedrnega ali razširjenega jedrnega omrežja TEN-T držav, ki so članice Evropskega združenja za prosto trgovino, in pogodbenic Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti, ki jo je Unija podpisala v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2017/1937<sup>8</sup>, iz jugovzhodne Evrope, pod pogojem, da te države ali pogodbenice uporabljajo to uredbo na podlagi mednarodnega sporazuma, sklenjenega z Unijo. Načine njihovega sodelovanja v mreži ENIM bi bilo treba določiti v sporazumu, ki so ga navedene države in pogodbenice sklenile z Unijo. Zadevne države in pogodbenice so v prometnem sektorju tesno povezane z Unijo. Poleg tega ima večina od njih zaradi svoje geografske lege pomembne železniške povezave z državami članicami ali izvaja tranzitni promet med dvema ali več državami članicami. Zato je njihov prispevek k delu mreže ENIM pomemben.

---

<sup>8</sup> Sklep Sveta (EU) 2017/1937 z dne 11. julija 2017 o podpisu, v imenu Evropske unije, in začasni uporabi Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti (UL L 278, 27.10.2017, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Železniški regulatorni organi bi morali sodelovati na ravni Unije, da bi zagotovili skladno uporabo regulativnega okvira in dosledno obravnavo prosilcev na celotnem enotnem evropskem železniškem območju. To bi moralo potekati prek evropske mreže železniških regulatornih organov (v nadaljnjem besedilu: mreža ENRRB), da bi razvili skupne prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblašteni na podlagi te uredbe. V ta namen bi morala mreža ENRRB opravljati naloge usklajevanja ter lahko sprejema nezavezujoča priporočila, mnenja ali poročila v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa ter uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev. Priporočila in mnenja, ki jih sprejme mreža ENRRB, bi morala spodbujati nacionalne odločitve, ki podpirajo usklajene postopke, opisane v evropskih okvirih, in ne bi smela vplivati na pristojnosti železniških regulatornih organov ali upravljavcev infrastrukture.

- (36) Učinkovito upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in upravljanje železniškega prometa zahteva izmenjavo podatkov in informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci in drugimi operativnimi deležniki. Ta izmenjava je lahko precej uspešnejša in učinkovitejša ob podpori interoperabilnih digitalnih orodij in po možnosti avtomatizacije. Specifikacije za interoperabilnost bi bilo zato treba izvajati prednostno in jih nadalje razvijati, da bi sledili tehnološkemu razvoju in novim postopkom, določenim v tej uredbi. Agencija Evropske unije za železnice (ERA) bi morala biti kot evropski sistemski organ za telematske aplikacije vključena v razvoj in izvajanje digitalnih orodij iz te uredbe, da bi zagotovila, da so skladna s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost za telematske aplikacije, kakor so opredeljene v Direktivi (EU) 2016/797 in v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>9</sup>.
- (37) Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti usklajenost, zlasti v zvezi z digitalizacijo, z delom Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z Uredbo Sveta (EU) 2021/2085<sup>10</sup>, in sicer prek usmerjevalne skupine za sistemski steber in skupine za uvajanje v uporabo iz člena 96 oziroma 97 navedene uredbe.

---

<sup>9</sup> Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

<sup>10</sup> Uredba Sveta (EU) 2021/2085 z dne 19. novembra 2021 o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru Obzorja Evropa ter o razveljavitvi uredb (ES) št. 219/2007, (EU) št. 557/2014, (EU) št. 558/2014, (EU) št. 559/2014, (EU) št. 560/2014, (EU) št. 561/2014 in (EU) št. 642/2014 (UL L 427, 30.11.2021, str. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

- (38) Da bi zagotovili nemoten postopek upravljanja zmogljivosti in prometa za storitve mednarodnega železniškega prometa, čim bolj zmanjšali odpovedi dodeljenih zmogljivosti in prekinitve delovanja železniškega prometa zaradi motenj v železniškem omrežju ter upoštevali razvoj praks upravljavcev infrastrukture in uporabo novih metod dodeljevanja zmogljivosti ter informacijskih in komunikacijskih tehnologij, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) sprejema akte v zvezi z nekaterimi elementi rezultatov, ki izhajajo iz strateškega načrtovanja zmogljivosti; načrtom za strateško načrtovanje zmogljivosti in postopek dodeljevanja zmogljivosti; trajanjem za spremembe dodeljenih zmogljivosti in oblikovanje drugih rešitev za prosilce; nekaterimi elementi v zvezi z načrtom usklajevanja, posvetovanja in objave omejitev zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del; pragovi za izkoriščenost zmogljivosti zelo izkoriščene in preobremenjene železniške infrastrukture; prilagoditvijo ravni kazni inflaciji in informacijami, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje<sup>11</sup>. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

---

<sup>11</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

- (39) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za uvedbo tehničnih in operativnih zahtev za lažje nemoteno delovanje enotnega evropskega železniškega območja v zvezi z enotnimi merili za zahteve, ki jih upravljavci infrastrukture določijo v zvezi s prosilci, tehničnimi in operativnimi zahtevami za načrtovanje dela v izrednih razmerah, podrobnimi pravili glede postopka sklepanja okvirnih pogodb, oblike in vsebine takih okvirnih pogodb ter podrobnimi pravili glede postopka tekočega načrtovanja in v zvezi z evropskimi okviri. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>12</sup>. Kadar odbor, ustanovljen na podlagi Direktive 2012/34/EU, v okviru postopka pregleda ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne bi smela sprejeti.
- (40) Komisija je izrazila namero, da bo glede na načrtovano revizijo Uredbe (EU) 2016/796 ocenila izvedljivost in morebitne koristi razširitve pristojnosti ERA na železniške infrastrukturne zmogljivosti. Ocena bi lahko vključevala premisleke o uporabi obstoječih pristojnosti ERA za postopke posvetovanja na ravni celotnega sektorja, zlasti pri pripravi sekundarne zakonodaje, ter podporno vlogo pri omogočanju neodvisnega spremljanja uspešnosti in oceno proračunskih posledic.

---

<sup>12</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Pravila o dodeljevanju zmogljivosti iz Direktive 2012/34/EU se nadomestijo s pravili iz te uredbe. Zato bi bilo treba v tej uredbi opredeliti pravila o sodelovanju med upravljavci infrastrukture, pravila o sodelovanju med železniškimi regulatornimi organi, zahteve za elemente programa omrežja, v katerem so opisani narava železniške infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, pogoji dostopa do nje ter načela in merila za dodeljevanje zmogljivosti. Ta uredba ne bi smela vplivati na pravila o sodelovanju in usklajevanju ter elemente programa omrežja, ki niso povezani z upravljanjem zmogljivosti.
- (42) V naknadni oceni Uredbe (EU) št. 913/2010 je bilo ugotovljeno, da je učinek navedene uredbe preveč omejen, da bi prispeval k prehodu s cestnega na železniški promet. Poleg tega je bilo sodelovanje med državami članicami in upravljavci infrastrukture pri upravljanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti s čezmejnega vidika še vedno neučinkovito. Ocena je pokazala tudi, da ločeno upravljanje zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih in na preostalem omrežju ni učinkovito. Za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti bi bilo treba uporabljati enoten regulativni okvir, na podlagi katerega bi se pripravilo prečiščeno besedilo s tem povezanih določb Direktive 2012/34/EU in Uredbe (EU) št. 913/2010. Zato bi bilo treba po dovolj dolgem prehodnem obdobju Uredbo (EU) št. 913/2010 razveljaviti, določbe Direktive 2012/34/EU o dodeljevanju zmogljivosti pa nadomestiti s to uredbo.

- (43) Priprava operativnega voznega reda zahteva, da se pripravljalne dejavnosti izvedejo v letih pred začetkom njegove veljavnosti. Zato prehod z regulativnega okvira, vzpostavljenega z Direktivo 2012/34/EU in Uredbo (EU) št. 913/2010, na regulativni okvir, vzpostavljen s to uredbo, pomeni, da bi se morale priprave na operativne vozne rede v novem regulativnem okviru začeti vzporedno z uporabo pravil iz sedanjega okvira. Zato bi bilo treba v prehodnem obdobju uporabljati dvojno ureditev, pri čemer morajo biti potrebni pripravljalni ukrepi za operativni vozni red v skladu z regulativnim okvirom, ki se zanj uporablja. Okvirni sporazumi, ki so bili sklenjeni na podlagi sedanjega okvira, bi morali imeti možnost, da se ohranijo do izteka svoje veljavnosti.

- (44) Na podlagi novega regulativnega okvira bi se morali pripravljalni ukrepi za operativni vozni red začeti z začetkom faze strategije glede zmogljivosti pet let pred začetkom veljavnosti tega operativnega voznega reda. Ta časovni okvir je skladen s časovnim okvirom pogodbenih dogovorov, sklenjenih med državo članico in upravljavcem infrastrukture, ki vključujejo strukturo plačil, dogovorjenih za zagotovitev financiranja upravljavcu infrastrukture, in zajemajo obdobje, ki ni krajše od petih let, kot je določeno v Direktivi 2012/34/EU. Zaradi zgodnje uporabe novega regulativnega okvira in ob upoštevanju pripravljalnega dela, ki ga je sektor že opravil, bi se lahko načrt dejavnosti za določitev prvih dveh operativnih voznih redov poenostavil s skrajšanjem faze strategije glede zmogljivosti. V skladu s tem bi se moral prvi operativni vozni red, ki spada v novi regulativni okvir, začeti 14. decembra 2030. Za uskladitev z novim regulativnim okvirom bi morali vsi deležniki brez odlašanja začeti potrebne priprave.

(45) V Direktivi (EU) 2022/2557 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>13</sup> so določeni ukrepi za doseganje visoke ravni odpornosti kritičnih subjektov, ki zagotavljajo bistvene storitve v Uniji. Upravljalci infrastrukture, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, načeloma spadajo tudi na področje uporabe navedene direktive. Direktiva (EU) 2022/2557 od kritičnih subjektov zahteva, da sprejmejo ukrepe za okrepitev odpornosti. Ta uredba od upravljalcev infrastrukture zahteva tudi, da sprejmejo ukrepe za okrepitev odpornosti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer, ki vplivajo na železniški promet. Ukrepe za odpornost na podlagi te uredbe bi bilo treba uporabljati brez poseganja v Direktivo (EU) 2022/2557 in ob dopolnjevanju z njo. Upravljalci infrastrukture morajo zagotoviti, da izpolnjujejo tudi svoje obveznosti na podlagi Direktive (EU) 2022/2557. Kadar so upravljalci infrastrukture že sprejeli ukrepe in pripravili dokumente na podlagi te uredbe, pomembne za ukrepe za okrepitev odpornosti na podlagi Direktive (EU) 2022/2557, bi morali imeti možnost, da te ukrepe in dokumente uporabijo za izpolnitev zahtev glede ukrepov za odpornost na podlagi navedene direktive.

---

<sup>13</sup> Direktiva (EU) 2022/2557 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o odpornosti kritičnih subjektov in razveljavitvi Direktive Sveta 2008/114/ES (UL L 333, 27.12.2022, str. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) Ker cilja te uredbe, in sicer učinkovitejšega upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa ter s tem izboljšanja kakovosti storitev in omogočanja več prometa v železniškem omrežju, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi čezmejnih učinkov ukrepa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

# Poglavje I

## Splošne določbe

### *Člen 1*

#### *Predmet urejanja in področje uporabe*

1. Ta uredba določa načela, pravila in postopke, ki se uporabljajo za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, upravljanje prometa, krizno upravljanje in upravljanje uspešnosti, za storitve notranjega in mednarodnega železniškega prometa ter za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi operativnimi deležniki, pa tudi načela, pravila in postopke, ki se uporabljajo za izvajanje digitalnih orodij za podporo postopkom upravljanja zmogljivosti in prometa iz te uredbe. Določa tudi pravila za evropsko mrežo za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in z drugimi zadevnimi deležniki ter o nadzoru nad zmogljivostmi in upravljanjem prometa.
2. Ta uredba se uporablja na področju uporabe železniške infrastrukture za storitve notranjega in mednarodnega železniškega prometa iz člena 1(2) Direktive 2012/34/EU, vključno z objekti za izvajanje železniških storitev, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 11, navedene direktive.
3. Člena 2 in 3 poglavja I ter poglavja II do V te uredbe se ne uporabljajo za železniško infrastrukturo ali storitve železniškega prometa, ki jih je država članica v obdobju veljavnosti zadevnih izvzetij izvzela iz področja uporabe poglavja IV Direktive 2012/34/EU v skladu s členom 2(3), (3a), (4), (8) in (8a) navedene direktive.

4. Ta uredba se ne uporablja za storitve železniškega prometa, ki jih je država članica izvzela iz področja uporabe poglavja IV Direktive 2012/34/EU v skladu s členom 2(10) navedene direktive.
5. Ta uredba se ne uporablja za prevoznike ali prevozne storitve iz člena 2(9) Direktive 2012/34/EU.
6. Ta uredba se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunem ozemlju ne vzpostavi železniški sistem.
7. Ta uredba državam članicam ne preprečuje sprejetja ukrepov, ki so potrebni za zaščito bistvenih varnostnih ali obrambnih interesov, ali ukrepov za zagotovitev zadostnega dostopa vojske do železniške infrastrukture, zlasti za vojaške operacije in usposabljanje, vključno z vrstami ukrepov iz člena 49(1), točke (a) do (e).

## Člen 2

### *Splošne odgovornosti in načela*

1. Ta uredba ne posega v neodvisnost upravljanja upravljavcev infrastrukture iz člena 4 Direktive 2012/34/EU.
2. Brez poseganja v člen 7c Direktive 2012/34/EU so upravljavci infrastrukture odgovorni za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in upravljanje železniškega prometa.

Sklici na upravljavca infrastrukture v vseh določbah v zvezi z dodeljevanjem železniških infrastrukturnih zmogljivosti v tej uredbi se štejejo za sklice na organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 7a(3) Direktive 2012/34/EU.

3. Da bi upravljavci infrastrukture iz člena 58(3) olajšali zagotavljanje učinkovitega in uspešnega upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa v Uniji, sodelujejo v evropski mreži upravljavcev infrastrukture (ENIM) iz člena 7f Direktive 2012/34/EU in v skladu z določbami te uredbe o sodelovanju.

4. Upravljavci infrastrukture pri izpolnjevanju svojih nalog in odgovornosti v skladu s to uredbo:
- (a) optimalno učinkovito izkoristijo razpoložljivo železniško infrastrukturo z učinkovitim načrtovanjem in usklajevanjem, da bi povečale delež železniškega prometa v primerjavi z drugimi načini prevoza, tako za potniški kot za tovorni promet, v skladu s podnebnimi cilji Unije;
  - (b) v socialnem, gospodarskem in okoljskem smislu čim bolj povečajo družbeno vrednost železniških prevoznih storitev, ki jih omogoča železniška infrastruktura;
  - (c) zagotavljajo nediskriminatorno upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter pravičen in pregleden dostop do njih, tudi med železniškimi infrastrukturnimi deli, da se omogoči poštena konkurenca in zagotovi optimalna konkurenčnost storitev železniškega prometa;
  - (d) omogočajo nemoten železniški promet v več kot enem omrežju in prek meja, tako da si prizadevajo za odpravo ozkih grl in operativnih ovir;

- (e) zagotovijo preglednost glede stanja in razpoložljivosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti;
- (f) pregledajo in izboljšajo uspešnost železniške infrastrukture v tesnem sodelovanju z operativnimi deležniki;
- (g) prispevajo k vzpostavitvi in razvoju enotnega evropskega železniškega območja, zlasti s skupnimi evropskimi tehničnimi in operativnimi pravili in standardi.

### *Člen 3*

*Nepriistranskost upravljavca infrastrukture glede upravljanja zmogljivosti in prometa, vključno z načrtovanjem vzdrževanja*

1. Upravljavci infrastrukture opravljajo naloge upravljanja zmogljivosti in prometa, vključno z načrtovanjem vzdrževanja, na pravičen, pregleden in nediskriminatoren način. Na osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev v zvezi s temi nalogami, ne vpliva kakršno koli nasprotje interesov.
2. Upravljavci infrastrukture spoštujejo poslovno zaupnost informacij, ki jih pridobijo, v skladu s pravom Unije in nacionalnim pravom, po potrebi tudi z anonimizacijo informacij, ki se izmenjujejo z drugimi stranmi.

3. V zvezi z upravljanjem prometa upravljavci infrastrukture zagotovijo, da imajo operativni deležniki v primeru motenj, ki zadevajo te deležnike, celovit in pravočasen dostop do ustreznih informacij. Kadar upravljavec infrastrukture odobri dostop do postopka upravljanja prometa, to za zadevnega operativnega deležnika stori pravično, pregledno in nediskriminatorno.
4. V zvezi z upravljanjem zmogljivosti in dolgoročnim načrtovanjem večjega vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture se upravljavec infrastrukture posvetuje s prosilci, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 19, Direktive 2012/34/EU, v skladu s to uredbo in v največji možni meri upošteva pomisleke, ki jih izrazijo ti prosilci.

#### *Člen 4*

##### *Strateške smernice in nacionalne zahteve*

1. Države članice lahko upravljavcu infrastrukture zagotovijo strateške smernice na podlagi okvirnih strategij razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU. Navedene strateške smernice, ki morajo biti skladne s to uredbo, upoštevajo operativne odgovornosti upravljavca infrastrukture, ki mu omogočajo optimizacijo uporabe omrežja in učinkovito usklajevanje dodeljevanja zmogljivosti za čezmejni promet. Zagotovijo se pravočasno, da lahko upravljavci infrastrukture upoštevajo roke iz Priloge I k tej uredbi, in lahko zajemajo ali vsebujejo zlasti:
  - (a) splošne cilje nacionalne železniške politike, ki so pomembni za strateško načrtovanje zmogljivosti v okviru področja uporabe te uredbe;

- (b) obete glede razvoja železniške infrastrukture ob upoštevanju ustreznih načrtov in strategij na nacionalni ali regionalni ravni ter delovnih načrtov evropskih prometnih koridorjev;
- (c) splošne zahteve in smernice glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture upošteva pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v zvezi z zelo izkoriščeno in preobremenjeno železniško infrastrukturo iz člena 23 te uredbe;
- (d) obete glede načrtovanega razvoja storitev železniškega prometa, ki se opravljajo v okviru obveznosti javnih storitev, pri čemer se po potrebi upoštevajo stališča vključenih regionalnih ali lokalnih organov.

2. Države članice lahko določijo, da je eden ali več elementov smernic iz tega odstavka zavezujočih, tako da od upravljavcev infrastrukture zahtevajo, da:

- (a) izvajajo posebne vzorce vozniških redov za tovarne in potniške storitve, kot je integriran redni vozni red;

- (b) rezervirajo minimalni obseg zmogljivosti za vrste železniških prevoznih storitev iz člena 14, da se upoštevajo njihove prednostne naloge prometne politike;
- (c) vnaprej načrtujejo železniške infrastrukturne zmogljivosti na določenih odsekih in vozliščih v skladu s členom 20(5);
- (d) upoštevajo prednostne naloge nacionalne prometne politike z nacionalnimi parametri v metodologiji za delitev zmogljivosti v skladu s členom 27 in z nacionalnimi parametri v metodologiji za formalno reševanje sporov v skladu s členom 39.

Take zahteve ne določajo razpoložljivih zmogljivosti za noben del železniške infrastrukture v obsegu, ki bi upravljavcu infrastrukture onemogočal zadostno donosnost iz poslovanja za izpolnjevanje vseh nalog in odgovornosti iz člena 2(4).

Zagotavljanje železniških prevoznih storitev na podlagi posebnih vzorcev voznih redov, kot so integrirani redni vozni red, posvetovanje o strateškem načrtovanju zmogljivosti in dodeljevanje pravic do zmogljivosti, potrebnih za take storitve, ostane odprto za vse prosilce in prevoznike v železniškem prometu pod pravičnimi, preglednimi in nediskriminatornimi pogoji.

3. Kadar so države članice sprejele strateške smernice in zahteve na podlagi odstavkov 1 in 2, jih navedejo v enem samem dokumentu, tak dokument pa objavijo na svojem spletnem mestu. Mreža ENIM objavi povezave do teh dokumentov na svojem spletnem mestu.
4. Da bi podprle razvoj mednarodnih storitev železniškega potniškega in tovornega prometa, se države članice usklajujejo med seboj v skladu s členom 56, da bi zagotovile konsistentnost med zadevnimi strateškimi smernicami in zahtevami, ki jih zagotavljajo na podlagi tega člena.
5. Brez poseganja v pravila o državni pomoči lahko države članice upravljavcu infrastrukture po potrebi dodelijo nadomestilo, ki ustreza izgubam prihodkov, povezanim izključno z upoštevanjem strateških smernic in zahtev glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

*Člen 5*  
*Opredelitev pojmov*

V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 3 Direktive 2012/34/EU.

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „višja sila“ pomeni vsak nepredvidljivi, neizogibni ali izjemni dogodek ali položaj, na katerega operativni deležnik ne more vplivati in ki ga ni mogoče odpraviti z razumnimi predvidevanji in skrbnostjo, ni mogoče rešiti z ukrepi, ki so s tehničnega, finančnega ali gospodarskega vidika razumno izvedljivi za operativnega deležnika, in ki se je dejansko zgodil in je objektivno preverljiv ter ki operativnemu deležniku začasno ali trajno onemogoča, da bi izpolnil svoje obveznosti v skladu s to uredbo, Direktivo 2012/34/EU ali svoje pogodbene obveznosti;
- (2) „interoperabilnost“ pomeni interoperabilnost, kakor je opredeljena v členu 2, točka 2, Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev) (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (3) „operativni deležnik“ pomeni prosilca, prevoznika v železniškem prometu, upravljavca infrastrukture, pristojni organ iz Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>15</sup>, upravljavca objektov za izvajanje železniških storitev ali kateri koli drug subjekt, ki je neposredno vključen v izvajanje železniških prevoznih storitev;
- (4) „evropski koordinator“ pomeni koordinatorja, imenovanega na podlagi člena 52 Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>16</sup>;
- (5) „evropski prometni koridorji“ pomeni koridorje iz členov 7 in 11 Uredbe (EU) 2024/1679 ter Priloge III k navedeni uredbi;
- (6) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture v zvezi z železniškimi infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od enega obdobja operativnega voznega reda;

---

<sup>15</sup> Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

<sup>16</sup> Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (UL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- (7) „sočasno dodeljevanje zmogljivosti“ pomeni postopek, s katerim upravljavci infrastrukture dodeljujejo železniške infrastrukturne zmogljivosti na podlagi vrste prošelj za dodelitev zmogljivosti, prejetih do določenega roka, in z usklajevanjem teh prošelj zagotovijo najboljšo možno izkoriščenost železniške infrastrukture in dodelitev takih zmogljivosti, ki se čim bolj ujemajo s prošnjami;
- (8) načelo „prvi prispe, prvi dobi“ pomeni načelo za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, na podlagi katerega se daje prednost pri postopku dodeljevanja v skladu s kronološkim vrstnim redom prošelj za dodelitev zmogljivosti;
- (9) „vlakovna pot“ pomeni železniške infrastrukturne zmogljivosti, potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju, ki je opisana kot točna pot s časovnim okvirom za ta vlak, vključno z odhodnim in namembnim krajem, časom in dnevom vstopa ter časom in dnevom izstopa, pri čemer so vključeni vsa postajališča in vsi povezani časi odhoda;
- (10) „specifikacija zmogljivosti“ pomeni pravico do zmogljivosti, ki določa poslovne in operativne značilnosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti, pomembne za zadevnega prosilca, in ki upravljavcu infrastrukture zagotavlja zadostne informacije za pripravo posebnih vlakovnih poti, ki upoštevajo navedene značilnosti;

- (11) „storitve železniškega prometa v več omrežjih“ pomeni storitev železniškega tovornega ali potniškega prometa v notranjem ali mednarodnem prometu, ki se opravlja v dveh ali več omrežjih, ki jih upravljajo različni upravljavci infrastrukture; vlak se lahko združi in/ali razdeli, različni odseki pa imajo lahko različne odhodne in namembne kraje;
- (12) „pravica do zmogljivosti v več omrežjih“ pomeni vse pravice do zmogljivosti, ki omogočajo zagotavljanje storitev železniškega prometa v več omrežjih;
- (13) „delitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni dodelitev deležev skupne razpoložljive zmogljivosti dela železniške infrastrukture različnim vrstam železniških prevoznih storitev in omejitvam zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del;
- (14) „operativni vozni red“ pomeni stalno posodobljene podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni železniški infrastrukturi, kot je izraženo z dodeljenimi pravicami do zmogljivosti, v obdobju operativnega voznega reda;
- (15) „obdobje operativnega voznega reda“ pomeni časovno obdobje, v katerem je določen operativni vozni red veljaven;
- (16) „železniško infrastrukturno delo“ pomeni poseg na železniški infrastrukturi za namene razvoja, vzdrževanja, obnavljanja ali posodabljanja železniške infrastrukture, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 2a, 2c, 2d oziroma 2e Direktive 2012/34/EU;

- (17) „regulatorni organ“ pomeni regulatorni organ iz člena 55 Direktive 2012/34/EU;
- (18) „incident“ pomeni vsak dogodek ali niz dogodkov istega izvora, ki povzroči motnje v železniškem prometu;
- (19) „odseki in vozlišča“ pomeni prikaz železniškega omrežja v obliki diagrama, sestavljenega iz vozlišč, povezanih z odseki, ki je strukturiran tako, da omogoča upoštevanje ustreznih značilnosti ponudbe železniških infrastrukturnih zmogljivosti in povpraševanja po njih, zlasti za namene strateškega načrtovanja zmogljivosti;
- (20) „posebni vzorec voznega reda“ pomeni poseben način dogovarjanja o vlakovnih poteh v voznem redu, tudi pri prometu v več omrežjih, za uresničevanje specifičnih ciljev politike;
- (21) „izredni prevoz“ pomeni izredni prevoz, kakor je opredeljen v Dodatku J k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/773<sup>17</sup>;
- (22) „redni vozni red“ pomeni poseben vzorec voznega reda, s katerim se ponavljajo storitve železniškega prometa v rednih in doslednih časovnih presledkih, ter združujejo poti na odsekih in vozliščih omrežja ali dela omrežja, pri čemer se po potrebi upoštevajo povezave in čas prestopa med storitvami;

---

<sup>17</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 z dne 16. maja 2019 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o razveljavitvi Sklepa 2012/757/EU (UL L 139 I, 27.5.2019, str. 5, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/773/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj)).

- (23) „del železniške infrastrukture“ pomeni del tirov omrežja, ki ga določi upravljavec infrastrukture za namene uporabe posebnih določb te uredbe;
- (24) „omejitev zmogljivosti“ pomeni zmanjšanje zmogljivosti ali uspešnosti železniške infrastrukture pod njene konstrukcijsko določene vrednosti iz razlogov, na katere upravljavec infrastrukture lahko ali pa ne more vplivati, kot so železniška infrastrukturna dela, propadanja sredstev ali ekstremni vremenski dogodki.

## **Poglavje II**

### **Upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti**

#### **ODDELEK 1**

##### **SPLOŠNA NAČELA ZA UPRAVLJANJE**

##### **ŽELEZNIŠKIH INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI**

###### *Člen 6*

###### *Upravljanje zmogljivosti*

1. Upravljavci infrastrukture upravljajo železniške infrastrukturne zmogljivosti s postopkom načrtovanja in dodeljevanja, ki zajema tri faze:
  - (a) strateško načrtovanje zmogljivosti iz oddelka 2;

- (b) načrtovanje in dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti iz oddelka 3;
  - (c) prilagoditev in ponovno načrtovanje dodeljenih zmogljivosti iz oddelka 4.
2. Upravljavci infrastrukture poleg vsebine iz Priloge IV k Direktivi 2012/34/EU v program omrežja iz člena 27 navedene direktive vključijo:
- (a) oddelek o železniški infrastrukturi, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu;
  - (b) oddelek o upravljanju zmogljivosti;
  - (c) oddelek o operacijah, vključno z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem, ter
  - (d) oddelek o upravljanju uspešnosti v skladu s Prilogo V k tej uredbi.
3. Odločanje o upravljanju zmogljivosti iz odstavka 1 tega člena, ki vključuje opredelitev in oceno razpoložljivosti ter dodeljevanje pravic do zmogljivosti, je bistvena funkcija upravljavca infrastrukture v smislu člena 3, točka 2f, Direktive 2012/34/EU. Za odločanje o upravljanju zmogljivosti se uporabljajo določbe o bistvenih funkcijah iz navedene direktive.

## Člen 7

### *Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti*

1. Mreža ENIM do ... [18 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] razvije in sprejme „evropski okvir za upravljanje zmogljivosti“ v skladu z določbami člena 4 in poglavja II, v njem pa določi skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi operativnimi deležniki. Upravljavci infrastrukture pri upravljanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti v največji možni meri upoštevajo ta skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve.
2. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in člena 6(2) te uredbe v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih orodij, metodologij in postopkovnih ureditev, določenih v evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti.

3. Mreža ENIM objavi osnutek evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti za namene posvetovanja z Evropsko železniško platformo (v nadaljnjem besedilu: platforma ERP) in operativnimi deležniki. Platforma ERP in operativni deležniki lahko svoje odgovore v zvezi s posvetovanjem predložijo v treh mesecih po objavi omenjenega osnutka.
4. Mreža ENIM do ... [12 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] Evropski mreži železniških regulatornih organov (v nadaljnjem besedilu: mreža ENRRB) predloži končni osnutek evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti. Mreža ENRRB v treh mesecih od prejema osnutka, ki ga je pripravila mreža ENIM, tej mreži predloži priporočilo o evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti. Mreža ENIM to priporočilo v največji možni meri upošteva pri sprejemanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti.
5. Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti vključuje vsaj elemente iz Priloge III in se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje operativnih deležnikov in dejavnosti mreže ENIM. Pri posodabljanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti se mreža ENIM posvetuje s platformo ERP in operativnimi deležniki ter mreži ENRRB predloži končni osnutek in jo zaprosi za priporočilo v skladu z odstavkoma 3 in 4 tega člena.

6. Regulatorni organ pri izvajanju pooblastil v zvezi s programom omrežja v skladu s členom 56(1) in (2) Direktive 2012/34/EU upošteva priporočilo o evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti, ki ga je sprejela mreža ENRRB, v skladu z odstavkom 4 tega člena in brez poseganja v načelo neodvisnosti regulatornih organov.
7. Komisija je v skladu s členom 74 pooblaščen za sprejemanje izvedbenih aktov, ki določajo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, kot je navedeno v odstavku 1 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

### *Člen 8*

#### *Prosilci*

1. Prosilci zaprosijo za uporabo železniških infrastrukturnih zmogljivosti. Za uporabo takih železniških infrastrukturnih zmogljivosti prosilci, ki niso prevozniki v železniškem prometu, imenujejo prevoznika v železniškem prometu. Prevoznik v železniškem prometu sklene sporazum z upravljavcem infrastrukture v skladu s členom 28 Direktive 2012/34/EU. Sklenitev takega sporazuma s prevoznikom v železniškem prometu ne posega v pravico prosilcev, da sklenejo okvirne pogodbe z upravljavci infrastrukture na podlagi člena 33 te uredbe.

2. Upravljavec infrastrukture lahko prosilcem postavi zahteve za zaščito svojih upravičenih pričakovanj glede bodočih prihodkov in izkoriščenosti železniške infrastrukture. Take zahteve morajo biti primerne, pregledne in nediskriminatorne. Vključujejo lahko samo določbo o finančnem jamstvu, ki ni višje od primerne višine, sorazmerne s pričakovanim obsegom dejavnosti prosilca, in o zagotovitvi možnosti za pripravo skladnih ponudb za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti. Te zahteve se opredelijo v programu omrežja v skladu s Prilogo V, točka (2)(c).
3. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, v katerih podrobno določi merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

### *Člen 9*

#### *Upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti*

1. Upravljalci infrastrukture zagotovijo, da se železniške infrastrukturne zmogljivosti upravljajo v vseh fazah postopka upravljanja zmogljivosti iz člena 6 te uredbe ter v skladu z načeli iz člena 26 Direktive 2012/34/EU in člena 2 te uredbe.

2. Upravljavci železniške infrastrukture pri sprejemanju odločitev o infrastrukturnih zmogljivostih upoštevajo strateške smernice in nacionalne zahteve o izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih zagotovijo države članice v skladu s členom 4, kadar so države članice take smernice in zahteve predložile. Načrtovanje in dodeljevanje zmogljivosti potekata po pravičnih, preglednih in nediskriminatornih postopkih.
3. Upravljavci infrastrukture v največji možni meri načrtujejo in dodeljujejo zmogljivosti, pri tem vključijo zadevne prosilce, iščejo rešitve, ki so združljive s potrebami prosilcev po zmogljivostih in njihovimi prošnjami za pravice do zmogljivosti, pri čemer zagotovijo splošno optimalno uporabo železniške infrastrukture na zadevnem omrežju.

### *Člen 10*

#### *Informacije o železniških infrastrukturnih zmogljivostih*

1. Upravljavci infrastrukture prosilcem in regulatornim organom ter po potrebi drugim operativnim deležnikom zagotovijo točne in najnovejše informacije o razpoložljivosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti v celotnem postopku upravljanja zmogljivosti, tudi v fazi strateškega načrtovanja iz oddelka 2, med postopkom načrtovanja in dodeljevanja iz oddelka 3, ter ob vsaki spremembi dodeljenih zmogljivosti iz oddelka 4.

Upravljavci infrastrukture brez odlašanja objavijo vsako posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20 in operativnega voznega reda iz člena 32.

2. Upravljavci infrastrukture informacije iz odstavka 1 tega člena objavijo v skladu s členom 66(5).
3. Upravljavci infrastrukture na zahtevo prosilcev zagotovijo informacije iz odstavka 1 na podlagi konkretnih specifikacij poslovnih in operativnih potreb (v nadaljnjem besedilu: ocena izvedljivosti). V zvezi s čezmejnimi storitvami upravljavci infrastrukture take prošnje prejemajo in nanje odgovarjajo na enem samem mestu in z enim samim postopkom ali prek enotnega vmesnika.

### *Člen 11*

#### *Omejitve zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del in slabe železniške infrastrukture*

1. Brez poseganja v člene 7, 7a, 7c in 7e Direktive 2012/34/EU upravljavci infrastrukture načrtujejo železniška infrastrukturna dela v skladu s poslovnim načrtom ter naložbenimi in finančnimi programi iz člena 8(3), Direktive 2012/34/EU. Kadar spremembe navedenih programov po sprejetju poslovnega načrta vplivajo ali bi lahko vplivale na načrtovanje železniških infrastrukturnih del, upravljavec infrastrukture v programu omrežja zagotovi pregled takih sprememb in njihovih verjetnih vplivov.

2. Upravljavec železniške infrastrukture pri načrtovanju infrastrukturnih del ravna v skladu s členom 2(4) in členom 3.

Upravljavec infrastrukture zlasti uravnoteženo upošteva vpliv železniških infrastrukturnih del na lastno upravljanje sredstev in finančno stanje ter ocenjeni operativni in finančni vpliv na vse zadevne prosilce.

3. Upravljalci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o železniških infrastrukturnih delih v okviru usklajevalnih mehanizmov iz člena 7e Direktive 2012/34/EU, v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa pa v skladu s členom 57 te uredbe.
4. Upravljalci infrastrukture pravočasno vnaprej načrtujejo omejitve zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del, in o njih obvestijo prosilce ter se z njimi posvetujejo, pri čemer upoštevajo ocenjeni vpliv na prevoznike v železniškem prometu. V ta namen upravljalci infrastrukture upoštevajo načrt in zahteve iz oddelka 3 Priloge I.

5. Za omejitve zmogljivosti z večjim vplivom v smislu oddelka 3, točka 1, Priloge I lahko prosilci od upravljavca infrastrukture zahtevajo, da zagotovi nadomestno načrtovanje za omejitve zmogljivosti, da se opredeli in izbere možnost, pri kateri se uravnoteženo upoštevajo vplivi na prosilce in upravljavce infrastrukture. Upravljavec infrastrukture navedenim prosilcem zagotovi okvirni načrt nadomestnih zmogljivosti, ki so na voljo med omejitvijo zmogljivosti.

Okvirni načrt zajema zadevno in nadomestno pot, če take nadomestne poti obstajajo tudi na drugih omrežjih, ter se odraža v modelu zmogljivosti iz člena 19 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20.

6. Upravljavci infrastrukture upoštevajo in blažijo vpliv železniških infrastrukturnih del na čezmejni promet. Upravljavci infrastrukture v skladu s členom 55 usklajujejo vsaj vsa železniška infrastrukturna dela na železniških progah, ki so del evropskih prometnih koridorjev, in vsa druga železniška infrastrukturna dela s pomembnim čezmejnim vplivom.

Pri usklajevanju se obravnavata zlasti optimizacija načrta železniških infrastrukturnih del ter zagotavljanje nadomestnih zmogljivosti na zadevni progi in na nadomestnih poteh, kot je navedeno v odstavku 5, drugi pododstavek, pri čemer se upoštevajo operativne in poslovne potrebe prosilcev.

7. Zmanjšanja zmogljivosti ali uspešnosti železniške infrastrukture pod njene konstrukcijsko določene vrednosti, ki so posledica propadanja sredstev, kot so zmanjšanja dovoljene hitrosti ali osne obremenitve, se prav tako štejejo za omejitve zmogljivosti. Za take omejitve zmogljivosti se ne naložijo kazni na podlagi člena 42, razen če to povzroči spremembo značilnosti dodeljene pravice do zmogljivosti, za katero prosilec ob dodelitvi ni vedel, in je ta sprememba v skladu s členom 41(6) kategorizirana kot znatna. Za take omejitve zmogljivosti se uporabljajo obveznosti obveščanja iz člena 10.
8. Upravljalci infrastrukture čim prej objavijo informacije in se s prosilci posvetujejo o načrtovanih začasnih omejitvah zmogljivosti, njihovem vplivu na zmogljivosti, ki so na voljo za poslovne namene, in nadomestnih zmogljivostih.
9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 75 za spremembo oddelka 3 Priloge I, kadar so se v njem določeni elementi izkazali za neučinkovite ali so privedli do večjih težav pri izvajanju ali kadar je sektor razvil nove in splošno sprejete najboljše prakse, da se dodatno zmanjša vpliv omejitev zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del, na železniški promet in upravno breme za upravljalce infrastrukture, ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov ter izkušenj in mnenj mreže ENIM.

## *Člen 12*

### *Zavrnitev ali odvzem pravic do zmogljivosti zaradi javnega reda ali javne varnosti*

1. Država članica lahko od upravljavca infrastrukture zahteva, da prosilcu zavrne dodelitev pravice do zmogljivosti ali mu jo odvzame, če pristojni organi te države članice ugotovijo, da dodelitev takih pravic zadevnemu prosilcu pomeni resno in hudo tveganje za javni red ali javno varnost, vključno z nacionalno varnostjo in obrambo te države članice. Vsaka taka odločitev mora biti ustrezno utemeljena, nujno potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem.
2. Države članice brez poseganja v zaupnost tajnih podatkov v 10 dneh od sprejetja odločitve na podlagi odstavka 1 Komisijo, regulatorni organ in, v primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih, druge zadevne države članice obvestijo o sprejetju take odločitve in razlogih zanjo. Države članice vse tovrstne odločitve redno pregledujejo.
3. Kadar država članica izrazi pomisleke glede odločitve, ki jo je na podlagi odstavka 1 tega člena sprejela druga država članica, se zadevni državi članici medsebojno usklajujeta v skladu s členom 56.
4. V primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih lahko zadevna država članica od Komisije zahteva priporočilo o odločitvi, ki jo je sprejela druga država članica na podlagi odstavka 1.

## ODDELEK 2

### STRATEŠKO NAČRTOVANJE ZMOGLJIVOSTI

#### *Člen 13*

##### *Strateško načrtovanje zmogljivosti*

1. Strateško načrtovanje zmogljivosti vključuje vse dejavnosti iz členov 14 do 27.
2. Strateško načrtovanje zmogljivosti ima za posledico naslednje zaporedje dokumentov načrtovanja, ki zagotavljajo postopno povečanje podrobnih informacij o razpoložljivih zmogljivostih:
  - (a) strategijo glede zmogljivosti iz člena 18;
  - (b) model zmogljivosti iz člena 19;
  - (c) načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20.

Vsebina in načrt priprave navedenih rezultatov sta določena v oddelkih 1 in 2 Priloge I.

Upravljavec infrastrukture da dokumente, pripravljene na podlagi prvega pododstavka, točke (a), (b) in (c), na voljo v vsaj dveh uradnih jezikih institucij Unije.

3. Upravljavci infrastrukture sprejmejo dokumente načrtovanja kot podlago za naslednjo fazo v postopku načrtovanja.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 75 za spremembo:
  - (i) delov podrobne vsebine strategije glede zmogljivosti, modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi iz oddelka 1 Priloge I ter
  - (ii) rokov iz oddelka 2 Priloge I,kadar so se ti elementi izkazali za neučinkovite ali so privedli do večjih težav pri izvajanju ali kadar je železniški sektor razvil nove in splošno sprejete najboljše prakse, da se zagotovi učinkovit postopek strateškega načrtovanja in da se upoštevajo operativni pomisleki upravljavcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju oddelkov 1 in 2 Priloge I upoštevajo izkušnje in mnenja mreže ENIM, prosilcev, regulatornih organov in mreže ENRRB.
5. Strateško načrtovanje zmogljivosti ne vključuje dodelitve pravic do zmogljivosti posameznim prosilcem v skladu s členom 28.

## Člen 14

### *Splošne zahteve za strateško načrtovanje zmogljivosti*

1. Upravljalci infrastrukture pravično, pregledno in nediskriminatorno upoštevajo vse vrste železniških prevoznih storitev, za katere lahko prejmejo prošnje za dodelitev zmogljivosti, ne glede na njihov obseg, velikost prodajnega trga, stabilnost med zaporednimi voznimi redi, rednost ali pogostost v določenem obdobju operativnega voznega reda.
2. Upravljalci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti pri modelu zmogljivosti iz člena 19 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20, razlikujejo vsaj med naslednjimi vrstami železniških prevoznih storitev:
  - (a) storitvami tovornega prometa;
  - (b) storitvami medkrajevnega potniškega prevoza (na dolge razdalje);
  - (c) mestnimi in regionalnimi storitvami potniškega prevoza.

Mreža ENIM lahko glede na izkušnje, pridobljene pri izvajanju te uredbe, in za podpiranje čezmejne skladnosti postopka strateškega načrtovanja v posvetovanju z operativnimi deležniki in platformo ERP po potrebi pripravi podrobnejši in usklajen seznam, v katerem se nadalje razlikuje med vrstami železniških prevoznih storitev. Ta seznam se vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

3. Upravljalci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti pri modelu zmogljivosti iz člena 19 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20, navedejo vnaprej načrtovane zmogljivosti, primerne za zagotavljanje železniških storitev v več omrežjih.
4. Pri strateškem načrtovanju zmogljivosti se upoštevajo tudi:
  - (a) ugotovljena struktura in razvoj povpraševanja po železniških infrastrukturnih zmogljivostih, kot sta opredeljena pri dodeljevanju zmogljivosti v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda in spremljanju trga iz člena 15 Direktive 2012/34/EU;
  - (b) pričakovani razvoj potreb po prevozu in posledičnega povpraševanja po železniških prevoznih storitvah in železniških infrastrukturnih zmogljivostih, kot je bilo ugotovljeno z analizo iz člena 17 te uredbe;
  - (c) napovedi prosilcev glede potreb po zmogljivostih in prispevek s posvetovanj operativnih deležnikov v skladu s členom 15 te uredbe;
  - (d) pričakovani ali načrtovani razvoj železniških infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti kot je opredeljeno v okvirni strategiji razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU in poslovnem načrtu upravljavca infrastrukture iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU;

- (e) načrtovana železniška infrastrukturna dela, za katera se pričakuje, da bodo vplivala na omrežje;
  - (f) značilnosti različnih trgov storitev železniškega prometa, zlasti glede:
    - (i) hitrosti;
    - (ii) pogostosti;
    - (iii) tolerance za odstopanja od dodeljene vlakovne poti;
    - (iv) možnosti preusmeritve, ponovnega načrtovanja ali zamenjave storitev z drugimi načini v primeru motenj v omrežju;
    - (v) nestanovitnosti povpraševanja po železniškem prevozu in posledične potrebe po načrtovanju storitev železniškega prometa v drugačnem časovnem okviru.
5. Strateško načrtovanje zmogljivosti odraža zmogljivost, dodeljeno z okvirnimi pogodbami in na podlagi tekočega načrtovanja.
6. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema odseke in vozlišča, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T, kot je opredeljeno v Prilogi I k Uredbi (EU) 2024/1679. Upravljalci infrastrukture se lahko odločijo, da bodo v strateško načrtovanje zmogljivosti vključili druge odseke in vozlišča omrežja, ki jih upravljajo. Države članice lahko v skladu s strateškimi smernicami iz člena 4 določijo, da upravljavci infrastrukture izvajajo strateško načrtovanje zmogljivosti na drugih odsekih in vozliščih omrežja, ki jih upravljajo ti upravljavci infrastrukture.

Strateško načrtovanje zmogljivosti se izvaja na ravni, ki zagotavlja dovolj podrobnosti, da se omogoči načrtovanje zmogljivosti za omrežje. V ta namen je omrežje predstavljeno z odseki in vozlišči, ki omogočajo upoštevanje ustreznih značilnosti povpraševanja po zmogljivostih in njihove ponudbe.

Države članice upravljavcem infrastrukture naročijo, da te odseke in vozlišča navedejo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

7. Upravljavci infrastrukture za namene strateškega načrtovanja zmogljivosti pripravijo zemljevid strateških poti v smislu odsekov in vozlišč, v katerem je opredeljeno naslednje:
  - (a) geografsko področje uporabe strategije glede zmogljivosti iz člena 18, modela zmogljivosti iz člena 19 in načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20;
  - (b) nadomestne proge, obravnavane v primeru omejitev zmogljivosti iz člena 11 in v okviru načrtovanja dela v izrednih razmerah iz člena 21.

Države članice zagotovijo, da je zemljevid strateških poti javno dostopen in vključen v register infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

8. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema obdobje, ki začne teči pet let pred menjavo operativnega voznega reda, na katerega se nanaša. Upravljavci infrastrukture lahko to obdobje podaljšajo na več kot pet let, zlasti za podporo razvoju infrastrukture v okviru okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU.
9. Upravljavci infrastrukture pregledujejo in posodablajo rezultate strateškega načrtovanja zmogljivosti, pri čemer upoštevajo zlasti naslednje:
  - (a) razvoj železniške infrastrukture;
  - (b) spremembe tržnega povpraševanja po železniških infrastrukturnih zmogljivostih, tudi z napovedmi glede potreb po zmogljivostih;
  - (c) rezultate postopkov dodeljevanja iz oddelkov 3 in 4 tega poglavja v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda, vključno s stopnjo izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani prosilcev;
  - (d) spoznanja iz upravljanja prometa, izvedena v skladu s poglavjem III;
  - (e) rezultat obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, izvedenih v skladu s poglavjem III;
  - (f) rezultate ocene uspešnosti v skladu s poglavjem IV.

10. Mreža ENIM pripravi smernice, v katerih določi skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve za strateško načrtovanje zmogljivosti, ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.
11. Upravljalci infrastrukture upoštevajo navedene smernice v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU. V njem pojasnijo razloge za morebitno odstopanje od skupnih orodij, metodologij in postopkovnih ureditev, določenih v smernicah.

### *Člen 15*

#### *Posvetovanje z deležniki o strateškem načrtovanju zmogljivosti*

1. Upravljalci infrastrukture se v skladu s členom 7e Direktive 2012/34/EU o strateškem načrtovanju zmogljivosti, vključno z dokumenti načrtovanja iz člena 13(2) te uredbe posvetujejo z vsemi operativnimi deležniki, tudi tistimi, ki izvajajo storitve železniškega prometa v več omrežjih, v skladu z načrtom iz oddelka 2 Priloge I k tej uredbi.
2. Za namene posvetovanja z operativnimi deležniki, ki izvajajo storitve železniškega prometa v več omrežjih, se upravljalci infrastrukture med seboj usklajujejo v skladu s členom 55, v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami pa v skladu s členom 57.

## Člen 16

### *Usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti med upravljavci infrastrukture*

1. Upravljavci infrastrukture usklajujejo svoje dejavnosti v zvezi s strateškim načrtovanjem zmogljivosti v skladu s členom 55, kjer je to ustrezno.

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

- (a) skladnost strateškega načrtovanja v vseh zadevnih omrežjih, zlasti v zvezi s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti in načrtom oskrbe z zmogljivostmi, načrtovanjem železniških infrastrukturnih del in načrtovanjem dela v izrednih razmerah;
- (b) ustrezno upoštevanje potreb po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih v strategiji glede zmogljivosti, pri modelu zmogljivosti in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi;
- (c) oceno uspešnosti strateškega načrtovanja zmogljivosti in njegovih rezultatov v skladu s poglavjem IV;
- (d) sodelovanje vseh operativnih deležnikov in, kjer je to ustrezno, platforme ERP, regulatornih organov in mreže ENRRB, evropskih koordinatorjev ter organov držav članic in po potrebi drugih deležnikov.

2. Prosilci imajo pravico, da svoje pomisleke glede dokumentov načrtovanja iz člena 13(2) naslovijo na mrežo ENIM. Mreža ENIM lahko o teh pomislekih sprejme mnenje ali priporočilo in o tem obvesti mrežo ENRRB.
3. Upravljavci infrastrukture upoštevajo vsa priporočila, ki jih sprejme mreža ENIM v skladu z odstavkom 2. Če upravljavci infrastrukture priporočila ne upoštevajo, svoje razloge za to pojasnijo v dokumentih načrtovanja.
4. Mreža ENRRB spremlja postopek usklajevanja in njegovo izvajanje. Komisijo obvesti o svojih stališčih glede potrebe po odpravi morebitnih pomanjkljivosti postopka usklajevanja.

### *Člen 17*

#### *Analiza pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev*

1. Upravljavci infrastrukture redno spremljajo in analizirajo trge prevoznih storitev, da bi prispevali k svoji splošni poslovni strategiji, upravljanju zmogljivosti in obvladovanju izrednih razmer ter naložbenim odločitvam.
2. Koordinator mreže redno izvaja študijo trga prevoznih storitev o novostih pri razvoju omrežja in trga za storitve čezmejnega železniškega prometa. Koordinator mreže po potrebi pregleda in posodobi študijo trga prevoznih storitev, vsekakor pa vsaj vsakih pet let. Rezultati študije trga se javno objavijo.

3. Analiza trga prevoznih storitev v smislu odstavka 1 tega člena in študija trga iz odstavka 2 tega člena prispevata zlasti k strateškemu načrtovanju zmogljivosti iz člena 4, delitvi železniških infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 27 in dodeljevanju zmogljivosti na podlagi formalnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 39.

Upravljalci infrastrukture upoštevajo analizo trga prevoznih storitev v smislu odstavka 1 in študijo trga iz odstavka 2, da bi prispevali k svoji splošni poslovni strategiji, upravljanju zmogljivosti in obvladovanju izrednih razmer ter naložbenim odločitvam.

### *Člen 18*

#### *Strategija glede zmogljivosti*

1. Upravljavec infrastrukture sprejme strategijo glede zmogljivosti, v kateri navede svoja pričakovanja glede prihodnjega razvoja povpraševanja po železniških infrastrukturnih zmogljivostih in njihove ponudbe ter svojo vizijo o tem, kako upoštevati navedeni razvoj.

Strategija glede zmogljivosti se uporablja kot podlaga za komunikacijo, posvetovanje in usklajevanje med operativnimi deležniki.

2. Strategija glede zmogljivosti vsebuje informacije iz oddelka 1 Priloge I.
3. Upravljavec infrastrukture pripravi, objavi in po potrebi posodablja strategijo glede zmogljivosti v skladu z načrtom in vsebino iz oddelka 2 Priloge I.

### *Člen 19*

#### *Model zmogljivosti*

1. Upravljavec infrastrukture na podlagi rezultatov posvetovanja z operativnimi deležniki iz člena 15, tudi v obliki napovedi glede potreb po zmogljivostih iz člena 14(4), točka (c), ter posvetovalnih in usklajevalnih dejavnosti iz člena 16 oblikuje model zmogljivosti, ki izboljšuje strategijo glede zmogljivosti.

Model zmogljivosti podpira uravnoteženo upoštevanje potreb po zmogljivostih različnih segmentov železniških prevoznih storitev in potreb upravljavcev infrastrukture glede vzdrževanja, obnavljanja in razvoja železniške infrastrukture, vključno s posodabljanjem obstoječe in gradnjo nove železniške infrastrukture. Uporablja se kot podlaga za komunikacijo, posvetovanje in usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti med operativnimi deležniki.

2. Model zmogljivosti vsebuje informacije iz oddelka 1 Priloge I. Upravljavci infrastrukture pripravijo in objavijo model zmogljivosti za vsako obdobje operativnega voznega reda ter ga po potrebi posodablajo v skladu z načrtom iz oddelka 2 Priloge I. Obveznost posodobitve modela zmogljivosti ne velja, če je bil načrt oskrbe z zmogljivostmi za isto obdobje operativnega voznega reda objavljen.
3. Upravljavec infrastrukture ima pravico, da v razumnih mejah predlaga model zmogljivosti, ki se razlikuje od prispevkov, prejetih pri posvetovanju s prosilci. Upravljavec infrastrukture določi veljavne omejitve v svojem programu omrežja. Mreža ENIM razvije smernice o teh omejitvah in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.
4. Kadar upravljavec infrastrukture ne more pripraviti modela zmogljivosti v okviru omejitev iz odstavka 3 tega člena, razdeli zmogljivosti za ta del železniške infrastrukture v skladu s členom 27.
5. Upravljavci infrastrukture se po potrebi usklajujejo v skladu s členom 16, da zagotovijo dosledne rezultate delitve zmogljivosti in nemotene storitve v več omrežjih.

6. Upravljavci infrastrukture dokumentirajo in po potrebi utemeljijo morebitna bistvena odstopanja med modelom zmogljivosti in strategijo glede zmogljivosti za isto obdobje operativnega voznega reda.

## *Člen 20*

### *Načrt oskrbe z zmogljivostmi*

1. Upravljavec infrastrukture na podlagi posvetovanja s prosilci iz člena 15, tudi v obliki napovedi glede potreb po zmogljivostih iz člena 14(4), točka (c), ter usklajevanja med upravljavci infrastrukture iz člena 16, oblikuje načrt oskrbe z zmogljivostmi, ki izboljšuje model zmogljivosti.

Načrt oskrbe z zmogljivostmi zagotavlja podlago za dodeljevanje zmogljivosti. V skladu z zahtevami iz oddelkov 1 in 2 Priloge I vsebuje celovite informacije o:

- (a) železniških infrastrukturnih zmogljivostih, ki so na voljo za dodelitev prosilcem;
- (b) železniških infrastrukturnih zmogljivostih, ki niso na voljo za dodelitev.

Načrt oskrbe z zmogljivostmi vsebuje informacije iz oddelka 1 Priloge I.

2. Upravljavci infrastrukture pripravijo načrt oskrbe z zmogljivostmi v skladu z rezultati postopka strateškega načrtovanja zmogljivosti iz členov 13 do 19 ter v skladu z načrtom iz oddelka 2 Priloge I.
3. Upravljavci infrastrukture objavijo načrt oskrbe z zmogljivostmi za vsako obdobje operativnega voznega reda najpozneje do roka, določenega v oddelku 2 Priloge I, in ta načrt stalno posodablajo do konca obdobja operativnega voznega reda, na katerega se nanaša. Načrt oskrbe z zmogljivostmi se zagotovi za vsak posamezni dan zadevnega obdobja operativnega voznega reda.
4. Upravljavci infrastrukture dokumentirajo in po potrebi utemeljijo morebitna bistvena odstopanja med načrtom oskrbe z zmogljivostmi in modelom zmogljivosti za isto obdobje operativnega voznega reda.
5. Upravljavci infrastrukture lahko v načrtu oskrbe z zmogljivostmi navedejo železniške infrastrukturne zmogljivosti, kot so vnaprej načrtovane. V skladu s členom 22 vnaprej načrtovane zmogljivosti pomenijo zmogljivosti, za katere upravljavec infrastrukture opredeli značilnosti in obseg zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošenj, določi pravila za dodeljevanje takih zmogljivosti in opredeli postopek, na podlagi katerega se za take zmogljivosti lahko zaprosi. Pri dodeljevanju vnaprej načrtovanih zmogljivosti se upoštevajo navedene značilnosti, pravila in postopki dodeljevanja.

6. Vnaprej načrtovane zmogljivosti se predstavijo v načrtu oskrbe z zmogljivostmi v obliki izhodišč za načrtovanje zmogljivosti iz člena 22, ki določajo količino in značilnosti zmogljivosti ter so povezane s pravili in postopki dodeljevanja, na podlagi katerih se take zmogljivosti dajo na voljo.
7. Upravljavec infrastrukture ima pravico, da v razumnih mejah predlaga načrt oskrbe z zmogljivostmi, ki se razlikuje od prispevkov, prejetih pri posvetovanju s prosilci. Upravljavec infrastrukture določi veljavne omejitve v svojem programu omrežja. Mreža ENIM razvije smernice o teh omejitvah in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.
8. Kadar upravljavec infrastrukture ne more pripraviti načrta oskrbe z zmogljivostmi v okviru omejitev iz odstavka 7 tega člena, razdeli zmogljivosti za ta del železniške infrastrukture v skladu s členom 27.
9. Upravljavci infrastrukture se po potrebi usklajujejo v skladu s členom 16, da zagotovijo dosledne rezultate delitve zmogljivosti in nemotene storitve v več omrežjih.
10. Upravljavec infrastrukture osnutek načrta oskrbe z zmogljivostmi predloži regulatornemu organu v pregled, ta pa ga nato analizira in lahko sprejme odločitev, s katero od upravljavca infrastrukture zahteva, da spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi, kadar je bilo na podlagi analize ugotovljeno, da ta načrt ni v skladu s to uredbo ali Direktivo 2012/34/EU ali z načeloma preglednosti in nediskriminacije, in sicer v skladu z roki iz oddelka 2 Priloge I k tej uredbi.

Regulatorni organi se po potrebi usklajujejo z drugimi regulatornimi organi.

11. Mreža ENIM pripravi smernice in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, ki določa:
  - (a) sredstva za objavo načrta oskrbe z zmogljivostmi, vključno z digitalnimi storitvami, orodji, funkcijami in vmesniki;
  - (b) postopek posvetovanja s prosilci o načrtu oskrbe z zmogljivostmi.

### *Člen 21*

#### *Načrtovanje dela v izrednih razmerah*

1. Upravljavci infrastrukture vzpostavijo in izvajajo stalen postopek načrtovanja dela v izrednih razmerah, da se pripravijo na motnje v delovanju omrežja in druge krizne razmere, ki vplivajo na železniški promet.

Načrtovanje dela v izrednih razmerah zagotavlja podlago za upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje v skladu s členom 44, da se omogoči hiter odziv v takih razmerah in čim bolj zmanjša njihov vpliv na železniški promet.

Upravljavci infrastrukture rezultate svojega načrtovanja dela v izrednih razmerah dokumentirajo v načrtu dela v izrednih razmerah.

2. Načrtovanje dela v izrednih razmerah vključuje zlasti:
- (a) določitev nadomestnih poti, kadar take poti obstajajo, tudi na drugih omrežjih, da se promet lahko preusmeri v primeru nerazpoložljivosti delov železniške infrastrukture, vključenih v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T, ter vseh odsekov in vozlišč, vključenih v dokumente strateškega načrtovanja zmogljivosti;
  - (b) okvirno načrtovanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ki so na voljo na nadomestnih poteh, določenih v skladu s točko (a), da se zagotovi preglednost glede razpoložljivih železniških infrastrukturnih zmogljivosti na takih poteh, ki se lahko izrabijo v primeru incidentov in zlasti motenj v omrežju v skladu s členom 48;
  - (c) določitev pravil in postopkov za upravljanje prometa in krizno upravljanje, tudi o izmenjavi informacij med upravljavci infrastrukture, drugimi operativnimi deležniki in drugimi deležniki, kot so javni organi, pristojni za železniški promet ali varnost in ukrepanje v izrednih razmerah, ter merila za aktivacijo teh postopkov;
  - (d) opredelitev in priprava seznama organov, ki jih je treba obvestiti v primeru resnih incidentov ali resnih motenj vožnje vlakov;
  - (e) vse druge priprave, potrebne za obvladovanje motenj in krizno upravljanje v skladu s členom 44 in evropskim okvirom za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46.

3. Upravljavci infrastrukture zagotovijo skladnost načrtovanja dela v izrednih razmerah s strateškim načrtovanjem zmogljivosti, zlasti s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti, načrtom oskrbe z zmogljivostmi in načrtovanjem železniških infrastrukturnih del iz člena 11.
4. Rezultati načrtovanja dela v izrednih razmerah, zlasti določitev nadomestnih prog v skladu z odstavkom 2, točka (a), in okvirno načrtovanje zmogljivosti na nadomestnih progah v skladu z odstavkom 2, točka (b), se vključijo v model zmogljivosti in načrt oskrbe z zmogljivostmi.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2 tega člena, zlasti v primerih, ki bi lahko vplivali na čezmejni promet. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

## *Člen 22*

### *Merila in postopki za dodelitev vnaprej načrtovanih zmogljivosti in opredelitev izhodišč za načrtovanje zmogljivosti*

1. Upravljavci infrastrukture dodelijo vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20, na podlagi pravičnih, preglednih in nediskriminatornih meril in postopkov.

Upravljalci infrastrukture ta merila in postopke vključijo v program omrežja, pri čemer upoštevajo skupni okvir iz odstavka 4.

2. Upravljalci infrastrukture lahko pri vnaprejšnjem načrtovanju zmogljivosti za zagotovitev posebnega vzorca voznega reda združijo izhodišča za načrtovanje zmogljivosti, kot so vnaprej načrtovane vlakovne poti, v skladu s strateškimi smernicami iz člena 4, kadar so slednje na voljo, in ob upoštevanju potreb trga, ki jih izrazijo prosilci.
3. V izhodiščih za načrtovanje zmogljivosti se opredelijo značilnosti in lastnosti različnih vrst vnaprej načrtovanih zmogljivosti, med drugim zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošelj, zmogljivosti, rezervirane za železniška infrastrukturna dela, in že dodeljene zmogljivosti. Te značilnosti in lastnosti vključujejo vse vidike, ki so pomembni za posebne vrste vnaprej načrtovanih zmogljivosti, kot so pot, časovni okvir, zagotovljena ali zahtevana najmanjša hitrost, najdaljša dolžina, tehnični parametri in število vključenih poti za tovarne in potniške storitve.
4. Mreža ENIM razvije skupni okvir za merila in postopke iz odstavka 1 ter ga vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. S skupnim okvirom se koristi rezerviranja zmogljivosti za posebne vrste storitev železniškega prometa ali postopkov dodeljevanja uravnotežijo s potrebo po zagotavljanju prožnosti za zadovoljitev potreb trga pri dodeljevanju zmogljivosti. Skupni okvir v ta namen omogoča, da se sprejmejo prošnje za pravice do zmogljivosti, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, in da se, če je to potrebno, ustrezno prilagodi načrt oskrbe z zmogljivostmi.

5. Mreža ENIM razvije specifikacije za izhodišča za načrtovanje zmogljivosti v človeku in stroju berljivi obliki. Te specifikacije vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. Mreža ENIM na podlagi svojih izkušenj pri uporabi tega člena Komisiji v skladu s členom 66(3) te uredbe zagotovi informacije o morebitnih spremembah tehničnih specifikacij za interoperabilnost, kot so določene v Direktivi (EU) 2016/797 in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive.

### *Člen 23*

#### *Zelo izkoriščena in preobremenjena železniška infrastruktura*

1. Upravljavci infrastrukture brez odlašanja razglasijo del železniške infrastrukture za bodisi zelo izkoriščen bodisi preobremenjen, če je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:
- (a) izkoriščenost železniških infrastrukturnih zmogljivosti je v referenčnih obdobjih iz Priloge II v predhodnem ali tekočem obdobju operativnega voznega reda preseгла mejne vrednosti za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno železniško infrastrukturo;
  - (b) upravljavci infrastrukture morajo v skladu s členom 19(4) ali členom 20(8) razdeliti zmogljivosti pri strateškem načrtovanju zmogljivosti;

- (c) zmogljivosti postanejo zelo izkoriščene ali preobremenjene zaradi večjih železniških infrastrukturnih del, katerih posledica so omejitve zmogljivosti, načrtovane v skladu s členom 11.

Upravljavci infrastrukture ocenijo izkoriščenost železniških infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi objektivnih, preglednih in ustreznih postopkov in metod.

2. Mreža ENIM razvije skupno metodo za določitev izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti. Ta metoda se vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.
3. V razglasitvi iz odstavka 1 so navedeni obdobje operativnega voznega reda, del železniške infrastrukture in specifična časovna obdobja, na katera se razglasitev nanaša.
4. Nasprotujoče si posamezne prošnje za dodelitev zmogljivosti, predložene v obdobju operativnega voznega reda, niso podlaga za razglasitev dela železniške infrastrukture za zelo izkoriščenega ali preobremenjenega, razen če je izpolnjen vsaj eden od pogojev iz odstavka 1.
5. Kadar je del železniške infrastrukture razglašen za zelo izkoriščenega ali preobremenjenega, upravljavec infrastrukture izvede analizo zmogljivosti v skladu s členom 24, razen če se načrt povečanja zmogljivosti, kot je določen v členu 25 in ki obravnava vse ustrezne dejavnike, že izvaja ali pa je bil izveden v petih letih pred razglasitvijo tega dela železniške infrastrukture za zelo izkoriščenega ali preobremenjenega.

6. Za dele železniške infrastrukture, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, upravljavci infrastrukture rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20, pri čemer upoštevajo rezultate analize zmogljivosti iz člena 24.
7. Države članice upravljavcem infrastrukture naročijo, da dele železniške infrastrukture, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, navedejo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.
8. Postopki in merila, ki jih je treba uporabiti, kadar je železniška infrastruktura preobremenjena, se določijo v programu omrežja ter upoštevajo vse ukrepe in merila, sprejete v skladu s členom 27.
9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 75 za spremembo pragov za izkoriščenost zmogljivosti in referenčnih obdobj iz Priloge II, kadar so se ti elementi izkazali za neučinkovite ali so privedli do večjih težav pri izvajanju ali kadar je sektor razvil nove in splošno sprejete najboljše prakse, da se zagotovi učinkovito upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti na zelo izkoriščeni in preobremenjeni železniški infrastrukturi ter da se upoštevajo operativni vidiki upravljavcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega člena upoštevajo izkušnje mreže ENIM, upravljavcev infrastrukture, prosilcev in drugih operativnih deležnikov, regulatornih organov in mreže ENRRB.

## Člen 24

### *Analiza zmogljivosti v primeru zelo izkoriščene ali preobremenjene železniške infrastrukture*

1. Upravljaec infrastrukture izvede analizo zmogljivosti v šestih mesecih po razglasitvi železniške infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno, razen če se načrt povečanja zmogljivosti, ki obravnava vse ustrezne dejavnike, že izvaja ali pa je bil izveden v petih letih pred razglasitvijo infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno.

Z analizo zmogljivosti se določijo omejitve železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ki preprečujejo vključitev potreb po zmogljivostih, ki so jih izrazili prosilci, v model zmogljivosti ali načrt oskrbe z zmogljivostmi, ali pa preprečujejo, da se prošnjam za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti ustrezno ugotovi.

Analiza zmogljivosti vključuje tudi prvi okvirni sklop možnih kratko-, srednje- in dolgoročnih ukrepov za zmanjšanje preobremenjenosti ter večjo razpoložljivost zmogljivosti.

2. Analiza zmogljivosti upošteva značilnosti železniške infrastrukture v smislu železniških infrastrukturnih zmogljivosti, objektov in interoperabilnosti, operativne postopke, naravo različnih storitev, ki se izvajajo, in učinek vseh navedenih dejavnikov na železniške infrastrukturne zmogljivosti. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, vključujejo zlasti storitve preusmeritve, po potrebi tudi prek različnih omrežij, storitve spremembe časovnega okvira, spremembe hitrosti, usklajevanje operativnih postopkov in izboljšave železniške infrastrukture.
3. Upravljalci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o osnutku analize zmogljivosti v skladu s členom 7e Direktive 2012/34/EU in, če je zadevni del železniške infrastrukture del evropskega prometnega koridorja, v skladu s členom 57 te uredbe.

Upravljavec infrastrukture na svojem spletnem mestu javno objavi rezultate analize zmogljivosti. Mreža ENIM objavi povezave do rezultatov analize zmogljivosti na svojem spletnem mestu.

4. Upravljalci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v strategiji glede zmogljivosti, modelu zmogljivosti in načrtu oskrbe z zmogljivostmi, po potrebi upoštevajo rezultate vsake analize zmogljivosti, tudi v drugih zadevnih omrežjih, izvedene na podlagi tega člena.

Rezultati analize zmogljivosti se predložijo organom držav članic, odgovornim za pripravo okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU, in zadevnemu evropskemu koordinatorju.

## Člen 25

### *Načrt povečanja zmogljivosti*

1. Upravljavec infrastrukture v šestih mesecih po zaključku analize zmogljivosti v skladu s členom 24 pripravi načrt povečanja zmogljivosti za dele železniške infrastrukture, ki so bili razglašeni za preobremenjene v skladu s členom 23.

V načrtu povečanja zmogljivosti so opredeljeni:

- (a) vzroki preobremenjenosti;
- (b) verjetni prihodnji razvoj prometa;
- (c) omejitve razvoja železniške infrastrukture;
- (d) možnosti in stroški povečanja zmogljivosti, vključno z ukrepi iz člena 24(2) in verjetnimi spremembami uporabnin za dostop.

Na podlagi analize stroškov in koristi opredeljenih možnih ukrepov se v načrtu povečanja zmogljivosti določi tudi ukrep, ki ga je treba sprejeti za povečanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, vključno s časovnim razporedom za izvajanje ukrepov.

2. Načrt povečanja zmogljivosti se pripravi po posvetovanju z uporabniki zadevne preobremenjene železniške infrastrukture v skladu s členom 15.

Država članica se lahko odloči, da se bo za ta načrt zahtevala njena predhodna odobritev.

3. Zadevna država članica pri podaljšanju okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU upošteva načrte povečanja zmogljivosti.  
  
Zadevni evropski koordinator v svojem delovnem načrtu iz člena 53 Uredbe (EU) 2024/1679 upošteva načrt povečanja zmogljivosti.
4. Brez poseganja v člen 42 te uredbe upravljavec infrastrukture preneha zaračunavati uporabnine za zadevno železniško infrastrukturo na podlagi člena 31(4) Direktive 2012/34/EU v enem od naslednjih primerov:
  - (a) upravljavec infrastrukture ne pripravi načrta povečanja zmogljivosti;
  - (b) upravljavec infrastrukture z ukrepi, določenimi v načrtu povečanja zmogljivosti, ne dosega nobenega napredka.
5. Ne glede na odstavek 4 lahko upravljavec infrastrukture z odobritvijo regulatornega organa še naprej zaračunava uporabnine v enem od naslednjih primerov:
  - (a) če načrta povečanja zmogljivosti ni mogoče uresničiti iz razlogov, na katere nima vpliva;
  - (b) če razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

## Člen 26

### *Posebna železniška infrastruktura*

1. Brez poseganja v odstavek 2 tega člena se železniške infrastrukturne zmogljivosti štejejo za razpoložljive za uporabo za vse vrste prometa, ki so združljive s potjo, predvideno za obratovanje, v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, določenimi v izvedbenih aktih, sprejetih na njeni podlagi.
2. Kadar obstajajo ustrezne nadomestne poti in kadar je v skladu s postopkom iz člena 27 mogoče dokazati, da je to s socialnega, gospodarskega in okoljskega vidika upravičeno, lahko upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi določi dele infrastrukture za uporabo za določene vrste prometa. V tem primeru upravljavec infrastrukture tako določitev navede v dokumentih načrtovanja iz člena 13(2) in v programu omrežja, v načrtu oskrbe z zmogljivostmi pa rezervira zmogljivosti za določene vrste prometa.  
  
Taka določitev ne preprečuje, da se taka železniška infrastruktura uporablja za druge vrste prometa, če so zmogljivosti na voljo.
3. Države članice zagotovijo, da se železniška infrastruktura, določena na podlagi odstavka 2 tega člena, navede v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

## Člen 27

### *Delitev zmogljivosti železniške infrastrukture, ki je razglašena za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno*

1. Upravljavec infrastrukture razdeli zmogljivosti na dele železniške infrastrukture, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, z uporabo pravične, pregledne in nediskriminatorne metodologije.

Upravljavec infrastrukture v programu omrežja določi podrobnosti metodologije, vključno z vsemi veljavnimi vrednostmi parametrov, pri čemer upošteva evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. Vrednosti parametrov, ki jih opredeli upravljavec infrastrukture, se usklajujejo v skladu s členom 7e, točka (d), Direktive 2012/34/EU.

Upravljavec infrastrukture upošteva potrebo po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih.

2. Metodologija iz odstavka 1 vključuje naslednje korake:
  - (a) oblikovanje nadomestnih scenarijev za delitev zmogljivosti, ki so na voljo za različne vrste železniških prevoznih storitev, ki po možnosti vključujejo zagotavljanje nadomestnih zmogljivosti na drugih poteh ali nadomestni časovni okvir;

- (b) oceno in razvrščanje scenarijev iz točke (a) tega odstavka, ob upoštevanju operativnih, socialno-ekonomskih in okoljskih meril iz odstavka 3 tega člena;
- (c) izbiro najvišje razvrščenega scenarija na podlagi ocene iz točke (b) tega odstavka ter ustrezno spremembo modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi.

Metodologija omogoča, da se v celoti upošteva potreba po storitvah železniškega prometa v več omrežjih.

3. Ocena iz odstavka 2, točka (b), med drugim temelji na naslednjih operativnih, socialno-ekonomskih in okoljskih merilih, odvisno od razpoložljivosti podatkov ter ob upoštevanju tehničnih in operativnih vidikov ter izkoriščenosti železniške infrastrukture:
- (a) operativnih stroškov za izvajalce železniških prevoznih storitev in posledičnem vplivu na cene za uporabnike železniških prevoznih storitev;
  - (b) časovno pogojenih stroškov za uporabnike železniških prevoznih storitev;
  - (c) povezljivosti in dostopnosti za ljudi in regije, ki uporabljajo železniške prevozne storitve, vključno s kakovostjo povezav, zlasti v smislu časa prestopa in pogostosti storitev železniškega potniškega in tovornega prometa;

- (d) vplivih na zunanje stroške prevoza, kot so nesreče, emisije onesnaževal zraka, toplogrednih plinov in hrupa, ki jih povzročajo železniške prevozne storitve in njihove verjetne alternative;
- (e) številu prepeljanih oseb in količini prepeljanega tovora.

4. Mreža ENIM določi pravično, pregledno in nediskriminatorno metodologijo ter pripravi seznam parametrov, povezanih z železniškimi prevoznimi storitvami, in operativna, socialno-ekonomska ter okoljska merila, potrebna za oceno iz odstavka 3. Po potrebi določi standardne vrednosti parametrov ali razpone standardnih vrednosti. Mreža ENIM zagotovi, da so vrednosti parametrov zadostno preskušene in kalibrirane v operativnem okviru.

Mreža ENIM metodologijo ter seznam parametrov in standardnih vrednosti za parametre vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

Upravljavec infrastrukture po potrebi prilagodi standardne vrednosti parametrov, da se upoštevajo lokalne ali nacionalne okoliščine, in sicer na podlagi sprejetih pristopov in empiričnih dokazov ter po potrebi z uporabo zahtev držav članic v skladu s členom 4(2), točka (d).

### ODDELEK 3

#### NAČRTOVANJE IN DODELJEVANJE ZMOGLJIVOSTI

##### *Člen 28*

##### *Pravice do zmogljivosti*

1. Prosilci lahko pri upravljavcu infrastrukture na podlagi javnega ali zasebnega prava vložijo prošnjo za sporazum o priznavanju pravic do železniških infrastrukturnih zmogljivosti za plačilo uporabnine, kot je določeno v poglavju IV, oddelek 2, Direktive 2012/34/EU.

Upravljavci infrastrukture dodelijo pravice do železniških infrastrukturnih zmogljivosti prosilcem v obliki:

- (a) specifikacij zmogljivosti ali
- (b) vlakovnih poti.

Mreža ENIM opredeli značilnosti specifikacij zmogljivosti in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

2. Upravljavci infrastrukture pred dejansko vožnjo vlaka pravice do zmogljivosti, dodeljene v obliki specifikacije zmogljivosti, spremenijo v pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti v skladu z roki iz oddelkov 4, 5 in 6 Priloge I.

3. Pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti se lahko prosilcem dodelijo za največ eno obdobje operativnega voznega reda. Pravice do zmogljivosti v obliki specifikacije zmogljivosti se lahko dodelijo za obdobje, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda v skladu s členoma 33 in 35.
4. Če v tej uredbi ni določeno drugače, se pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture oziroma prosilcev v zvezi s kakršnim koli dodeljevanjem zmogljivosti določijo v pogodbah ali nacionalnem pravu.
5. Po dodelitvi pravice do zmogljivosti prosilcu je ta kot prejemnik ne prenese na drugega prevoznika niti je ne uporabi za drugo storitev.

Vsaka oblika prenosa pomeni izključitev iz nadaljnjega dodeljevanja zmogljivosti med tekočim in naslednjim obdobjem operativnega voznega reda.

Kadar prevoznik v železniškem prometu uporablja zmogljivosti za izvajanje dejavnosti prosilca, ki ni prevoznik v železniškem prometu, to ne šteje za prenos. Prosilec, ki ni prevoznik v železniškem prometu, upravljavca infrastrukture vsaj 10 dni pred uporabo zmogljivosti obvesti, kateri prevoznik v železniškem prometu bo te zmogljivosti uporabil. Te informacije vključujejo dokazila o sprejemanju s strani prevoznika v železniškem prometu.

6. Kadar namerava prosilec zaprositi za železniške infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitve potniškega prevoza, v državi članici, v kateri je pravica dostopa do železniške infrastrukture omejena v skladu s členom 11 Direktive 2012/34/EU, o tem obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe najmanj 18 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda, na katerega se nanaša prošnja za dodelitev zmogljivosti. Da bi lahko zadevni regulatorni organi ocenili morebitni ekonomski vpliv na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da so vsi pristojni organi, ki so dodelili storitev železniškega potniškega prevoza na navedeni poti, opredeljeni v pogodbi za opravljanje javne službe, vsi drugi zainteresirani pristojni organi s pravico do omejitve dostopa v skladu s členom 11 Direktive 2012/34/EU in vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo za opravljanje javne službe na poti navedene storitve potniškega prevoza, obveščeni brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa v 10 dneh.

## *Člen 29*

### *Metode dodeljevanja zmogljivosti*

1. Upravljavci infrastrukture prosilcem dodelijo pravice do zmogljivosti s postopki dodeljevanja iz členov 33 do 36.

Vsaka sprememba dodeljene zmogljivosti se prav tako šteje za dodeljevanje zmogljivosti.

2. Upravljavci infrastrukture železniške infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo prek digitalnih orodij in digitalnih storitev v skladu s členom 66.

3. Upravljavec infrastrukture prekliče pravico do zmogljivosti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od mejne kvote, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prosilec nima vpliva. V takem primeru upravljavec infrastrukture o tem obvesti regulatorni organ.

Mreža ENIM določi razpone za mejno kvoto in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

Upravljavci infrastrukture določijo mejno kvoto v programu omrežja ter pri tem upoštevajo razpone za mejno kvoto, ki jih določi mreža ENIM.

Regulatorni organ spremlja pravično, pregledno in nediskriminatorno uporabo obveznosti na podlagi tega odstavka ter preiskuje vse prejete pritožbe.

4. Kadar upravljavec infrastrukture v skladu z odstavkom 3 prekliče pravice do zmogljivosti v več omrežjih, regulatorni organ, odgovoren za navedenega upravljavca infrastrukture, obvesti ustrezne regulatorne organe in mrežo ENRRB.

## Člen 30

### *Dodeljevanje in usklajevanje pravic do zmogljivosti v več omrežjih*

1. Prosilci lahko zaprosijo za pravico do zmogljivosti v več omrežjih v okviru postopkov dodeljevanja iz členov 33 do 36, vključno s celotnimi povratnimi potovanji, in prejmejo odgovore na take prošnje prek točk „vse na enem mestu“, vzpostavljenih v skladu s členom 66(5).

Upravljavci infrastrukture se v skladu s členom 55 usklajujejo pri dodeljevanju zmogljivosti za storitve železniškega prometa v več omrežjih, zlasti za storitve čezmejnega železniškega tovornega in potniškega prometa.

2. Usklajevanje iz odstavka 1 zlasti zagotavlja:
  - (a) določitev enotne kontaktne točke, odgovorne za komunikacijo s prosilcem v zvezi s prošnjo za dodelitev pravice do zmogljivosti v več omrežjih, ki se prosilcu sporoči brez odlašanja po prejemu prošnje;
  - (b) skladnost pravice do zmogljivosti v več omrežjih z minimalnimi merili kakovosti v smislu skladnosti med omrežji in v zvezi z vidiki, kot so usmerjanje, časovni okvir, razpoložljivost ob različnih obratovalnih dneh in status dodelitve;

- (c) dosledno izvajanje postopka dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, med drugim zlasti sporazumnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 38 in formalnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 39;
- (d) usklajevanje vseh sprememb dodeljenih pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu z oddelkom 4, da je vedno zagotovljena celovitost pravic do zmogljivosti v več omrežjih;
- (e) brez poseganja v člen 1(7) hitro in učinkovito preverjanje združljivosti s potjo za izredni prevoz, ki prečka več kot eno omrežje v vojaške in obrambne namene.

Če upravljavci infrastrukture ne določijo enotne kontaktne točke, prosilec izbere upravljavca infrastrukture, ki je odgovoren, da deluje kot enotna kontaktna točka za poizvedbe v zvezi s posamezno prošnjo za dodelitev zmogljivosti.

3. Upravljavec infrastrukture pravice do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 29(3) ne prekliče brez predhodnega usklajevanja z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture v skladu s členom 55.

Če upravljavec infrastrukture v skladu s členom 29(3) prekliče pravice do zmogljivosti v več omrežjih, o tem obvesti regulatorni organ. Ta regulatorni organ obvesti ustrezne regulatorne organe in mrežo ENRRB.

4. Prošnje za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih se obravnavajo enako in nediskriminatorno kot prošnje za dodelitev pravic do zmogljivosti v enem omrežju.
5. Mreža ENIM opredeli podrobne postopke in metode za spodbujanje enotne uporabe tega člena in minimalnih zahtev glede kakovosti iz odstavka 2, točka (b), ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

### *Člen 31*

#### *Sodelovanje pri dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zmogljivosti objektov za izvajanje železniških storitev*

1. Upravljavci infrastrukture in upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, ki nudijo storitve, potrebne za izvajanje železniških prevoznih storitev, in katerih objekti za izvajanje teh storitev so del vseevropskega prometnega omrežja, kot je določeno v Prilogi I k Uredbi (EU) 2024/1679, vključno s tistimi, ki so v urbanih vozliščih, opredeljenih v členu 3(6) navedene uredbe, sodelujejo, da bi zagotovili dosledno dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zmogljivosti objektov za izvajanje železniških storitev.

2. Upravljalci infrastrukture v programu omrežja zagotovijo seznam objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1.
3. Upravljalci infrastrukture zagotovijo, da lahko prosilci na enem mestu in v enem postopku zaprosijo za pravice do železniških infrastrukturnih zmogljivosti in zmogljivosti objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1 tega člena, in sicer prek točke „vse na enem mestu“, vzpostavljene na podlagi člena 66(5).
4. Upravljalci infrastrukture lahko z upravljalci drugih objektov za izvajanje železniških storitev sklenejo sporazum o skupnem zagotavljanju zmogljivosti.
5. Za namene odstavka 3 upravljalci infrastrukture in upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev usklajujejo zmogljivosti in zagotavljajo pravice do zmogljivosti, med drugim v objektih za izvajanje železniških storitev, ki izpolnjujejo zahteve prosilca, ali si prizadevajo zagotoviti izvedljivo nadomestno zmogljivost glede na zahtevane zmogljivosti.
6. Upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1 tega člena dajo informacije o razpoložljivih zmogljivostih upravljavcu infrastrukture na voljo v digitalni obliki v skladu s členom 66(5). Informacije v realnem času se zagotovijo, kadar so podprte z digitalnimi orodji iz člena 66(5).
7. Ta člen se ne uporablja za upravljalce objektov za izvajanje železniških storitev, ki so upravičeni do izjeme v skladu s členom 2 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2177<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/2177 z dne 22. novembra 2017 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev (UL L 307, 23.11.2017, str. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2177/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj)).

## *Člen 32*

### *Operativni vozni red*

1. Upravljavci infrastrukture pred začetkom vsakega obdobja operativnega voznega reda objavijo nov operativni vozni red.

Upravljavci infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti v okviru letnega postopka dodeljevanja iz člena 34 začnejo pripravljati operativni vozni red, pri čemer upoštevajo pravice do zmogljivosti, dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 33 in na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 35.

2. Upravljavci infrastrukture do konca obdobja operativnega voznega reda zagotavljajo, da je ta vozni red posodobljen, pri čemer upoštevajo zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 35, zmogljivosti, dodeljene na podlagi ad hoc postopka iz člena 36, spremembe pravic do zmogljivosti v skladu s členom 41 ter ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v skladu s členom 43.

## *Člen 33*

### *Dodeljevanje zmogljivosti z okvirnimi pogodbami*

1. Prosilci imajo pravico, da na podlagi okvirnih pogodb zaprosijo za železniške infrastrukturne zmogljivosti v obdobju, ki je daljše od enega obdobja operativnega voznega reda.

V okvirnih pogodbah se določijo pravice do zmogljivosti, dodeljene v obliki specifikacije zmogljivosti iz člena 28(1), točka (a). Ne smejo vključevati pravic do zmogljivosti v obliki vlakovne poti.

Države članice lahko od regulatornega organa zahtevajo predhodno odobritev okvirnih pogodb. V primeru okvirnih pogodb, ki vključujejo čezmejni promet, se ustrezni regulatorni organi medsebojno usklajujejo.

2. Upravljalci infrastrukture v dokumentih strateškega načrtovanja zmogljivosti navedejo zmogljivosti, ki jih nameravajo rezervirati za dodelitev z okvirnimi pogodbami. Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) upravljavec infrastrukture zmogljivosti, rezervirane za okvirne pogodbe v teh dokumentih načrtovanja, dodeli prosilcem na podlagi takih pogodb, ob upoštevanju odstavkov 5 in 6 tega člena. To upravljavcem infrastrukture ne preprečuje dodeljevanja zaprošenih zmogljivosti na podlagi okvirnih pogodb v primerih, kadar take zmogljivosti niso rezervirane v dokumentih načrtovanja, ob upoštevanju odstavka 6 tega člena.
3. Okvirne pogodbe se lahko sklenejo med več upravljavci infrastrukture in prosilcem, če zajemajo več kot eno omrežje.

4. Prosilec, ki je stranka okvirne pogodbe, od upravljavca infrastrukture zahteva spremembo specifikacij zmogljivosti iz okvirne pogodbe v ustrezno vlakovno pot v skladu z navedeno pogodbo. Ta sprememba se izvede v skladu s členom 28(2).
5. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da so okvirne pogodbe skladne z naslednjim:
  - (a) dokumenti načrtovanja v zvezi s strateškim načrtovanjem zmogljivosti iz člena 13(2);
  - (b) strateškimi smernicami, vključno z njihovimi morebitnimi zavezujočimi elementi, kadar so države članice take smernice zagotovile v skladu s členom 4.

Sosednji upravljavci infrastrukture uskladijo svoja strateška načrtovanja zmogljivosti glede na zmogljivosti, ki so na voljo za čezmejne okvirne pogodbe.

6. Okvirne pogodbe ne izključujejo možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo drugi prosilci ali da se ta uporablja za druge storitve. V ta namen upravljavci infrastrukture določijo največje deleže skupnih zmogljivosti, ki se lahko dodelijo z okvirnimi pogodbami, in te deleže vključijo v program omrežja.

7. Okvirne pogodbe vključujejo možnost, da se njihovi pogoji spremenijo, da se omogoči boljša uporaba železniške infrastrukture, brez poseganja v člena 41 in 42. Za druge spremembe pravic do zmogljivosti, dodeljenih z okvirnimi pogodbami, se kaznujejo v skladu s členom 42.
8. Okvirne pogodbe načeloma zajemajo obdobje, navedeno v oddelku 5 Priloge I. Upravljavec infrastrukture lahko v posebnih primerih soglaša s krajšim ali daljšim obdobjem. Vsako obdobje, ki je daljše od obdobja iz oddelka 5 Priloge I, se utemelji z zahtevo po namenskih naložbah novih udeležencev ali z bistveno novostjo storitve, ki zagotavlja znatno izboljšanje kakovosti storitve.
9. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna železniška infrastruktura iz člena 26, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje do 15 let. Za obdobje, daljše od 15 let, se je dovoljeno dogovoriti le v izjemnih primerih, zlasti v primeru obsežnih in dolgoročnih naložb ter kadar so take naložbe vezane na pogodbene obveznosti, ki vključujejo večletni amortizacijski načrt.
10. Upravljavci infrastrukture zmogljivosti, dodeljene z okvirnimi pogodbami, vključijo v model zmogljivosti iz člena 19 in načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20.
11. Ob upoštevanju poslovne zaupnosti so splošne določbe posamezne okvirne pogodbe dostopne vsaki zainteresirani strani.

12. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulativnih organov, pristojnih organov, prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture in mreže ENRRB sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna pravila glede postopka in meril za sklepanje okvirnih pogodb ter oblike in vsebine takih pogodb, da se zagotovi enotna uporaba tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

#### *Člen 34*

##### *Dodeljevanje zmogljivosti v okviru letnega postopka dodeljevanja*

1. Upravljavec infrastrukture ob upoštevanju odstavkov 2, 3 in 4 tega člena dodeljuje zmogljivosti s sočasnim dodeljevanjem zmogljivosti, da bi v največji možni meri ugodil vsem prošnjam za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 32(1). Upravljavec infrastrukture v največji možni meri upošteva vse omejitve za prosilce, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.
2. V skladu s členoma 20 in 22 lahko upravljavec infrastrukture sprejme ali zavrne prošnje za pravice do zmogljivosti, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi.

Kadar prošnja ni skladna z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, ima upravljavec infrastrukture pravico, da v razumnih mejah ponudi železniške infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zaprošenih, in spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi ali oboje. Upravljavec infrastrukture v takih primerih uporabi merila in postopke iz člena 22(1).

Upravljavec infrastrukture si pri sprejemanju prošelj, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, prizadeva ohraniti splošno ravnovesje med elementi načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20(6) in da – v primeru nasprotja z drugimi prošnjami – prednost prošnjam, ki so skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, zlasti vnaprej načrtovanimi zmogljivostmi.

Kadar upravljavec infrastrukture zavrne prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, zadevnega prosilca brez odlašanja obvesti o svoji nameri, da zavrne prošnjo. Zadevni prosilec ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu.

Upravljavci infrastrukture vsaj enkrat letno obvestijo regulatorni organ o vseh prejetih prošnjah za dodelitev zmogljivosti, ki niso ustrezale parametrom razpoložljivih zmogljivosti, kot so določeni v načrtu oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, ali so bile sprejete ali zavrnjene. Regulatorni organ lahko na podlagi teh informacij izda mnenje, v katerem lahko upravljavcu infrastrukture priporoči, naj spremeni model zmogljivosti.

3. V primeru nasprotja med dvema ali več prošnjami za dodelitev zmogljivosti upravljavec infrastrukture najprej poskuša rešiti spor s sporazumnim mehanizmom za reševanje sporov iz člena 38. Če se spor glede zmogljivosti ne reši s tem sporazumnim mehanizmom za reševanje sporov, upravljavec infrastrukture uporabi formalni mehanizem za reševanje sporov iz člena 39.

4. Pravice do zmogljivosti, dodeljene v okviru letnega postopka dodeljevanja, lahko vključujejo:

(a) specifikacije zmogljivosti;

(b) vlakovne poti.

Upravljalci infrastrukture dodeljene pravice do zmogljivosti v obliki specifikacij zmogljivosti spremenijo v vlakovne poti v skladu z oddelkom 4 Priloge I.

5. Upravljavec infrastrukture upošteva časovni načrt postopka dodeljevanja iz oddelka 4 Priloge I.

6. Upravljavec infrastrukture obravnava prošnje, vložene po prvotnem roku iz oddelka 4 Priloge I, ter dodeli zmogljivosti po načelu „prvi prispe, prvi dobi“.

7. Za prošnje, vložene po prvotnem roku, ki jih ni mogoče ugodno rešiti niti s preostalo zmogljivostjo, rezervirano za operativni vozni red, niti z razpoložljivimi nenačrtovanimi zmogljivostmi, upravljavec infrastrukture poskuša ponuditi nadomestne zmogljivosti prek drugega načrta poti.

8. Upravljavec infrastrukture se o osnutku operativnega voznega reda posvetuje z zainteresiranimi stranmi. Med zainteresirane strani spadajo vsi, ki so zaprosili za železniške infrastrukturne zmogljivosti, ter druge strani, ki želijo imeti možnost izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih operativnega voznega reda na njihovo možnost zagotavljanja storitev železniškega prometa v obdobju operativnega voznega reda.

9. Upravljavec infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe za obravnavanje vseh izraženih pomislekov.

### *Člen 35*

#### *Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje*

1. Upravljalci infrastrukture dodelijo železniške infrastrukturne zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje vsaj za storitve železniškega tovornega prometa v skladu z roki iz oddelka 6 Priloge I. Upravljalci infrastrukture v ta namen rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20.

Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 PDEU upravljavec infrastrukture zmogljivosti, ki so v dokumentih načrtovanja rezervirane za tekoče načrtovanje, prosilcem dodeli na podlagi postopka za tekoče načrtovanje. To upravljavcem infrastrukture ne preprečuje, da bi zaprosene zmogljivosti na podlagi postopka tekočega načrtovanja dodelili v primerih, ko take zmogljivosti niso rezervirane v dokumentih načrtovanja. Postopek za tekoče načrtovanje ne izključuje možnosti, da zadevno železniško infrastrukturo uporabljajo drugi prosilci ali da se uporablja za druge storitve.

2. Pravice do zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje, lahko vključujejo:
  - (a) vlakovne poti ali specifikacije glede zmogljivosti za vse dneve obratovanja v obdobju operativnega voznega reda, ki zajema prvi delovni dan, vključen v prošnjo;

- (b) specifikacije zmogljivosti za vse dneve obratovanja po obdobju operativnega voznega reda, ki zajema prvi dan, vključen v prošnjo, za najdaljše obdobje iz oddelka 6 Priloge I.

Upravljavci infrastrukture dodeljene pravice do zmogljivosti v obliki specifikacij zmogljivosti spremenijo v vlakovne poti v skladu z oddelkom 6 Priloge I.

3. Upravljavci infrastrukture in prosilci se lahko skupaj odločijo za spremembo specifikacij glede zmogljivosti, dodeljenih na podlagi postopka za tekoče načrtovanje, da se omogoči boljša uporaba železniške infrastrukture. Navedene spremembe se ne štejejo za spremembe pravic do zmogljivosti, za katere se uporabi kazen za namene člena 42. Za druge spremembe pravic do zmogljivosti, dodeljenih na podlagi postopka tekočega načrtovanja, se uporabi kazen v skladu s členom 42.
4. Brez poseganja v člen 20 upravljavci infrastrukture dodeljujejo zmogljivosti, rezervirane za postopek za tekoče načrtovanje, na podlagi načela „prvi prispe, prvi dobi“.
5. V skladu s pravili in postopki iz člena 22 si upravljavci infrastrukture po svojih najboljših močeh prizadevajo ponuditi nadomestne zmogljivosti za prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če te niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20. Če nadomestnih zmogljivosti ni mogoče ponuditi, lahko upravljavec infrastrukture zavrne dodelitev zmogljivosti za take neskladne prošnje. Prosilec ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu.

6. Po uradnem obvestilu regulatornemu organu upravljavec infrastrukture zavrne prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če te prošnje izpolnjujejo značilnosti zmogljivosti, ki se običajno dodeljujejo z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 33. Regulatorni organ o takih zavrnitvah obvesti mrežo ENRRB in zagotovi dosledno uporabo tega odstavka.
7. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulativnih organov, pristojnih organov, prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev infrastrukture in mreže ENRRB sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna pravila glede postopka za tekoče načrtovanje, da zagotovi enotno uporabo tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

### *Člen 36*

#### *Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka*

1. Upravljavec infrastrukture brez nepotrebnega odlašanja, v vsakem primeru pa v rokih iz oddelka 7 Priloge I, odgovori na ad hoc prošnje za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti, predložene kadar koli med veljavnostjo operativnega voznega reda. Informacije o razpoložljivih prostih zmogljivostih se v skladu s členom 10 dajo na voljo vsem prosilcem, ki bi te zmogljivosti želeli uporabiti.  
  
Pravice do zmogljivosti, dodeljene v okviru ad hoc postopka, so v obliki vlakovnih poti.
2. Dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti kot odgovor na ad hoc prošnje temelji na načelu „prvi prispe, prvi dobi“.

### Člen 37

#### *Načrtovanje omejitev zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del*

1. Upravljavci infrastrukture pri načrtovanju železniških infrastrukturnih del v skladu s tem členom upoštevajo načrt in zahteve iz oddelkov 3 in 8 Priloge I.
2. Upravljavci infrastrukture pri načrtovanju železniških infrastrukturnih del v največji možni meri omejijo vpliv na vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v model zmogljivosti ali načrt oskrbe z zmogljivostmi.
3. Če je za načrtovanje omejitve zmogljivosti, ki je posledica železniških infrastrukturnih del, potrebna sprememba dodeljene pravice do zmogljivosti v smislu člena 41, upravljavec infrastrukture stori vse, kar je v njegovi moči, da zadevnim prosilcem zagotovi nadomestno zmogljivost, ki prevozniku v železniškem prometu omogoča, da opravlja zadevne storitve.

V ta namen upravljavec infrastrukture obvesti vse zadevne prosilce o nameravani spremembi zadevnih pravic do zmogljivosti. Zadevnim prosilcem ponudi nadomestne pravice do zmogljivosti ali začne usklajevanje z zadevnimi prosilci, da bi se dogovorili o nadomestnih pravicah do zmogljivosti.

4. Takoj ko so omejitve zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del, načrtovane, jih upravljavci infrastrukture vključijo v model zmogljivosti ali v načrt oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, kdaj so načrtovane.

5. Upravljavec infrastrukture lahko odstopa od rokov iz oddelka 3, preglednica 1, Priloge I, in zahteve, da se v model zmogljivosti iz člena 19 vključijo omejitve zmogljivosti z velikim ali močnim vplivom v naslednjih primerih:

- (a) obstajajo dokazi, da je zaradi nepredvidenih dogodkov omejitev zmogljivosti potrebna za ponovno vzpostavitev varnega obratovanja vlakov;
- (b) časovni okvir omejitev je izven nadzora upravljavca infrastrukture, njegovih zunanjih izvajalcev ali drugih izvajalcev, ki delujejo v njegovem imenu, ali
- (c) če se s tem strinjajo vsi zadevni operativni deležniki.

V teh primerih se upravljavec infrastrukture nemudoma posvetuje s prosilci in zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev ter jih redno obvešča o napredku pri ponovni vzpostavitvi običajnega obratovanja.

Omejitve zmogljivosti, ki pomenijo spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi, izpolnjujejo zahteve iz člena 41 in oddelka 8 Priloge I.

### *Člen 38*

#### *Sporazumni mehanizem za reševanje sporov in usklajevanje prošenj*

1. Kadar v okviru sočasnega dodeljevanja zmogljivosti obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti, si upravljavec infrastrukture z usklajevanjem teh prošenj prizadeva za to, da bi se čim bolj ugodilo vsem prošnjam.

2. Kadar je potrebno usklajevanje, si upravljavec infrastrukture z usklajevanjem prizadeva ugodno rešiti vse prošnje za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti in ima pravico v razumnih mejah ponuditi železniške infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zaprošenih. Upravljavec infrastrukture v svojem programu omrežja določi veljavne omejitve. Mreža ENIM razvije smernice za te omejitve in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.
3. Upravljavec infrastrukture si morebitne spore prizadeva razrešiti v posvetovanju z zadevnimi prosilci. Tako posvetovanje temelji na razkritju naslednjih informacij v razumnem roku, brezplačno in v elektronski obliki:
  - (a) pravice do zmogljivosti, za katere prosijo vsi drugi prosilci na istih poteh;
  - (b) pravice do zmogljivosti, predhodno dodeljene vsem drugim prosilcem na istih poteh;
  - (c) nadomestne pravice do zmogljivosti, ki se predlagajo na ustreznih poteh v skladu z odstavkom 2;
  - (d) vse podrobnosti glede meril, ki se uporabljajo v postopku dodeljevanja zmogljivosti.

Brez poseganja v člen 3(2) in s soglasjem vseh prosilcev lahko upravljavec infrastrukture vzpostavi stik med vsemi prosilci, ki bi lahko sodelovali pri reševanju spora, da se olajša usklajevanje prošenj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

4. Upravljavec infrastrukture v svojem programu omrežja določi načela, ki urejajo usklajevanje prošelj za dodelitev zmogljivosti za storitve železniškega prometa.
5. Kadar prošnjam za dodelitev zmogljivosti ni mogoče ugoditi brez usklajevanja, si upravljavec infrastrukture prizadeva, da bi z usklajevanjem ugodno rešil vse prošnje.
6. V primeru prošelj za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih se sporazumni mehanizem za reševanje sporov iz odstavkov 1, 2 in 3 tega člena izvede v skladu s členom 55 in vključuje koordinatorja mreže.
7. Mreža ENIM pripravi smernice za sporazumni mehanizem za reševanje sporov, ki se uporablja za prošnje za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih, in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

### *Člen 39*

#### *Formalni mehanizem za reševanje sporov*

1. Kadar se spor glede zmogljivosti ne reši s sporazumnim mehanizmom za reševanje sporov iz člena 38, upravljavci infrastrukture dodelijo železniške infrastrukturne zmogljivosti z uporabo pravične, pregledne in nediskriminatorne metodologije.

Upravljavec infrastrukture v programu omrežja določi podrobnosti metodologije, vključno z vsemi veljavnimi vrednostmi parametrov, pri čemer upošteva evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. Vrednosti parametrov, ki jih opredeli upravljavec infrastrukture, se usklajujejo v skladu s členom 7e, točka (c), Direktive 2012/34/EU.

2. Metodologija iz odstavka 1 vključuje naslednje korake:
  - (a) oblikovanje nadomestnih scenarijev za delitev zmogljivosti, ki so na voljo za različne vrste železniških prevoznih storitev, ki po možnosti vključujejo zagotavljanje nadomestnih zmogljivosti na drugih poteh ali nadomestni časovni okvir;
  - (b) oceno in razvrščanje scenarijev iz točke (a) tega odstavka, ob upoštevanju operativnih, socialno-ekonomskih in okoljskih meril iz odstavka 6;
  - (c) izbiro najvišje razvrščenega scenarija na podlagi ocene iz točke (b) tega odstavka ter ustrezna sprememba modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi.
  
3. Ocena iz odstavka 2, točka (b), med drugim temelji na naslednjih operativnih, socialno-ekonomskih in okoljskih merilih, odvisno od razpoložljivosti podatkov ter ob upoštevanju tehničnih in operativnih vidikov ter izkoriščenosti železniške infrastrukture:
  - (a) operativnih stroškov za izvajalce železniških prevoznih storitev in posledičnem vplivu na cene za uporabnike železniških prevoznih storitev;
  - (b) časovno pogojenih stroškov za uporabnike železniških prevoznih storitev;

- (c) povezljivosti in dostopnosti za ljudi in regije, ki uporabljajo železniške prevozne storitve, vključno s kakovostjo povezav, zlasti v smislu časa prestopa in pogostosti storitev železniškega potniškega in tovornega prometa;
  - (d) vplivih na zunanje stroške prevoza, kot so nesreče, emisije onesnaževal zraka, toplogrednih plinov in hrupa, ki jih povzročajo železniške prevozne storitve in njihove verjetne alternative;
  - (e) številu prepeljanih oseb in količini prepeljanega tovora.
4. Mreža ENIM določi pravično, pregledno in nediskriminatorno metodologijo ter pripravi seznam parametrov, povezanih z železniškimi prevoznimi storitvami, in socialno-ekonomska merila, potrebna za oceno iz odstavka 3. Po potrebi določi standardne vrednosti parametrov ali razpone standardnih vrednosti. Mreža ENIM zagotovi, da so te vrednosti parametrov zadostno preskušene in kalibrirane v operativnem okviru.

Mreža ENIM metodologijo ter seznam parametrov in standardnih vrednosti za parametre vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

Upravljaec infrastrukture po potrebi prilagodi standardne vrednosti parametrov, da se upoštevajo lokalne ali nacionalne okoliščine, in sicer na podlagi sprejetih pristopov in empiričnih dokazov ter po potrebi z uporabo zahtev držav članic v skladu s členom 4(2), točka (d).

5. V okviru formalnega mehanizma za reševanje sporov se prošnje za pravice do zmogljivosti v več omrežjih v celoti upoštevajo. Če se v skladu z odstavkom 4 uporabljajo različni nacionalni parametri, se ti uporabijo za zadevne oddelke.
6. V primeru nasprotujočih si prošenj za dodelitev zmogljivosti, ki vključujejo storitve železniškega prometa s podobnimi značilnostmi in socialno-ekonomskim profilom, upravljavec infrastrukture dodeli železniške infrastrukturne zmogljivosti na podlagi dražbe ali na način, ki zagotavlja dostop največjemu številu prosilcev. Slednja metoda se uporablja po odobritvi regulatornega organa.

#### *Člen 40*

##### *Časovni načrt postopkov dodeljevanja zmogljivosti*

1. Za namene izvajanja členov 33 do 36 upravljavec infrastrukture in prosilci upoštevajo časovni načrt postopkov dodeljevanja zmogljivosti iz oddelkov 4 do 7 Priloge I.

2. Upravljavci infrastrukture lahko določijo obdobja in roke za časovni načrt dodeljevanja pravic do zmogljivosti za mednarodne storitve železniškega prometa, ki se razlikujejo od tistih iz te uredbe in točke 2(b) Priloge VI k Direktivi 2012/34/EU, če:
  - (a) vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti v sodelovanju z upravljavci infrastrukture iz tretjih držav na omrežju, katerega tirna širina se razlikuje od tirne širine na glavnem železniškem omrežju v Uniji, na splošno znatno vpliva na časovni načrt dodeljevanja zmogljivosti, ali
  - (b) vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti v sodelovanju z upravljavci infrastrukture iz drugih tretjih držav znatno vpliva na časovni načrt dodeljevanja zmogljivosti, pod pogojem, da to ne vpliva na postopke dodeljevanja zmogljivosti drugih upravljavcev infrastrukture v Uniji.
  
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 75 za spremembo rokov in trajanja iz oddelkov 4 do 7 Priloge I ter za prilagoditev, v mejah okvira iz členov 33 do 36, mejnikov in časovnih obdobj, ki so v njih določeni, kadar so se navedeni elementi izkazali za neučinkovite ali so povzročili večje težave pri izvajanju, ob upoštevanju izkušenj upravljavcev infrastrukture in prosilcev, s cilji racionalizacije postopkov dodeljevanja zmogljivosti, zagotovitve učinkovitega postopka dodeljevanja ter obravnavanja interesov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih interesov zadevnih deležnikov v zvezi s časovnim načrtom in dodeljevanjem zmogljivosti.

## ODDELEK 4

### PRILAGODITEV IN PONOVRNO NAČRTOVANJE

#### *Člen 41*

##### *Spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi*

1. Upravljavci infrastrukture lahko na lastno pobudo spremenijo pravice do zmogljivosti, dodeljene prosilcu, samo v skladu s to uredbo. Prosilci lahko kadar koli zahtevajo spremembe dodeljenih zmogljivosti.

V primeru sprememb dodeljenih pravic do zmogljivosti se uporablja člen 42, upravljavci infrastrukture pa brez odlašanja posodobijo operativni vozni red iz člena 32.

2. Po dodelitvi pravic do zmogljivosti upravljavci infrastrukture v največji možni meri omejijo spremembe zadevnih pravic v skladu z načeli iz člena 2(4). Podobno prosilci v največji možni meri omejijo svoje zahteve za spremembo takih pravic do zmogljivosti.
3. Spremembe pravic do zmogljivosti vključujejo primere, ko upravljavec infrastrukture vlaku ne more dovoliti vožnje v skladu z dodeljeno pravico do zmogljivosti in ima dovolj časa, da prosilcu ponudi nadomestno pravico do zmogljivosti, potem ko je prosilca obvestil o potrebi po spremembi.
4. Preklic pravic do zmogljivosti se prav tako šteje za posebno vrsto spremembe.

5. V primeru sprememb pravic do zmogljivosti lahko upravljavci infrastrukture določijo krajše roke za dodelitev takih pravic v primerjavi z roki, navedenimi v oddelku 8 Priloge I. Upravljavci infrastrukture zagotovijo informacije o času, potrebnem za izdelavo vlakovne poti, v programu omrežja.
6. Pravila in postopki, ki se uporabljajo v primeru spremembe pravice do zmogljivosti, upoštevajo vpliv spremembe pravice do zmogljivosti v operativnem in poslovnem smislu. V ta namen upravljavci infrastrukture spremembe kategorizirajo glede na njihov vpliv in opredelijo kategorijo sprememb, ki imajo znaten vpliv, pri čemer upoštevajo postopke, ki jih sprejme mreža ENIM na podlagi odstavka 10.
7. V primeru spremembe pravice do zmogljivosti v več omrežjih si zadevni upravljavci infrastrukture po najboljših močeh prizadevajo zagotoviti skladnost med pravicami do zmogljivosti za celotno vožnjo vlaka.

Odpoved zaradi višje sile v enem omrežju se šteje za odpoved zaradi višje sile za pravico do zmogljivosti na celotni poti, ki je zajeta z njo.

Upravljavec infrastrukture, ki spremeni pravico do zmogljivosti v več omrežjih, usklajuje spremembo z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture in je odgovoren za postopek dodeljevanja nadomestnih pravic do zmogljivosti v več omrežjih ter prosilca in vse zadevne strani obvesti o izidu usklajevanja. Ta izid je lahko dodelitev nadomestne pravice do zmogljivosti v več omrežjih ali informacija, da nadomestna pravica do zmogljivosti ni na voljo.

8. Za namene te uredbe se neuporaba dodeljene pravice do zmogljivosti s strani prevoznikov v železniškem prometu šteje za enakovredno odpovedi na dan zadevne vožnje vlaka.
9. Kadar upravljavec infrastrukture spremeni dodeljeno pravico do zmogljivosti, o tem brez odlašanja obvesti prosilca in zadevnega prevoznika v železniškem prometu.

Upravljavec infrastrukture prosilcu ponudi nadomestne pravice do zmogljivosti v rokih, določenih v oddelku 8 Priloge I. Kadar to ni mogoče, prosilcu zagotovi ustrezne informacije, na podlagi katerih lahko ta vloži novo prošnjo za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti. Kadar je to ustrezno, navedene informacije vsebujejo sklic na načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20 in načrtovanje dela v izrednih razmerah iz člena 21.

10. Mreža ENIM pripravi in sprejme enotne postopke za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

Z navedenimi postopki se določijo merila za razlikovanje med spremembami glede na njihov vpliv v poslovnem in operativnem smislu, vključno z merili za kategorizacijo sprememb, ki imajo znaten vpliv.

Da bi se sprememba kategorizirala kot sprememba z znatnim vplivom, mreža ENIM med drugimi dejavniki upošteva sposobnost prevoznika v železniškem prometu, da opravlja storitev v skladu s svojimi pogodbenimi obveznostmi, zamude ob odhodu ali spremembe poti, zaradi katerih se povečajo razdalja, čas potovanja, uporabnine za dostop po tirih ali drugi povezani stroški, ter pragove za te spremembe.

11. Komisija do ... [18 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] sprejme delegirane akte v skladu s členom 75 za spremembo oddelka 8 Priloge I, da se zagotovijo učinkoviti postopki prilagajanja in ponovnega načrtovanja, pri čemer se upoštevajo vidiki v zvezi z načrtovanjem ter operativni, tehnični in poslovni vidiki zadevnih deležnikov. Komisija pri tem razmisli o uvedbi časovnih okvirov za ponovno načrtovanje v zvezi z manjšimi deli, ki niso kategorizirana kot dela z močnim, velikim ali srednjim vplivom, ter upošteva tudi izkušnje upravljavcev infrastrukture in prosilcev.

#### *Člen 42*

##### *Kazen za spremembe pravic do zmogljivosti*

1. Kadar upravljavec infrastrukture ali prosilec ne izpolni svojih obveznosti v zvezi z dodeljeno pravico do zmogljivosti, zaradi česar je potrebna sprememba, ki je v skladu s členom 41(6) kategorizirana kot znatna, drugi strani plača kazen. Kazen mora biti učinkovita, sorazmerna, odvratilna in nediskriminatorna.

2. Kazen iz odstavka 1 se ne plača v naslednjih okoliščinah:
  - (a) v primeru višje sile;
  - (b) kadar upravljavec infrastrukture odvzame pravice do zmogljivosti v skladu z ukrepi, ki jih države članice sprejmejo v skladu s členom 12;
  - (c) kadar se pravica do zmogljivosti prekliče v skladu s členom 29(3);
  - (d) kadar se spremenijo okvirne pogodbe v skladu s členom 33(7);
  - (e) v primeru uporabe odstopanj v skladu s členom 37(5).
3. Višina kazni se določi med najnižjo in najvišjo ravno, kot je določeno v Prilogi IV. Upravljavci infrastrukture v programu omrežja določijo višino kazni, ki jo plačata upravljavec infrastrukture in prosilec, če to odobri regulatorni organ.
4. Kazen, ki jo mora plačati upravljavec infrastrukture, se ne razlikuje glede na tržni segment storitve železniškega prometa. Kazen, ki jo mora plačati prosilec, se razlikuje glede na tržni segment storitve železniškega prometa.

5. Kazen se lahko modulira s faktorjem med 0,1 in 2, in sicer odvisno od vpliva spremembe in v skladu z naslednjimi merili:
- (a) čas uradnega obvestila o spremembi,
  - (b) kadar spremembo povzroči upravljavec infrastrukture in nadomestne zmogljivosti obstajajo, kakovost nadomestnih zmogljivosti, ali
  - (c) kadar spremembo povzroči prosilec, dejstvo, ali se lahko zmogljivost ponovno dodeli in jo uporabi drug prosilec.

Največja modulacija se lahko uporabi le v primerih, ko se pravica do zmogljivosti prekliče.

6. Mreža ENIM na podlagi meril iz odstavka 5 pripravi smernice za uporabo modulacije in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.

Upravljavec infrastrukture določi ravni modulacije na podlagi teh smernic.

7. Upravljavec infrastrukture v programu omrežja določi ravni modulacije, ki se uporabijo za kazni, ki jih morata plačati upravljavec infrastrukture in prosilec, če to odobri regulatorni organ.

8. V primeru pravice do zmogljivosti v več omrežjih se celotna kazen izračuna tako, da se sešteje znesek kazni, vključno z modulacijo, v vsakem od omrežij, pri čemer se upošteva, da se:
- (a) obveznost plačila kazni prosilcu uporablja za upravljavca infrastrukture, ki je odgovoren za spremembo pravice do zmogljivosti, pri čemer se pravica do zmogljivosti upošteva v celoti; kazen, ki jo mora plačati upravljavec infrastrukture, je trikratnik višine kazni, ki jo je treba plačati za njegovo omrežje, vendar ne presega vsote kazni za celotno pravico do zmogljivosti;
  - (b) obveznost plačila kazni upravljavcem infrastrukture uporablja za prosilca, ki je zahteval spremembo, pri čemer se pravica do zmogljivosti upošteva v celoti; kazen se zadevnim upravljavcem infrastrukture plača glede na njihov ustrezen delež pravice do zmogljivosti v več omrežjih.
9. Upravljavec infrastrukture ali prosilec ima pravico do pritožbe pri pristojnem regulatornem organu zoper spremembo pravice do zmogljivosti ali plačilo kazni. Regulatorni organ sprejme odločitev brez odlašanja, najpozneje pa v enem mesecu po pridobitvi vseh potrebnih informacij za oceno vzroka spremembe.

10. V primeru pravice do zmogljivosti v enem omrežju o pritožbi odloča regulatorni organ držav članic s pravico do zmogljivosti.

V primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih o pritožbi odloča regulatorni organ, odgovoren za upravljavca infrastrukture, ki deluje kot enotna kontaktna točka na podlagi člena 30.

Regulatorni organi o takih odločitvah obvestijo mrežo ENRRB, s katero se o njih lahko posvetujejo. Mreža ENRRB, kadar se z njo opravi posvetovanje, svetuje regulatornim organom, da bi zagotovila, da so take odločitve dosledne in da temeljijo na splošno priznanih načelih.

11. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 75 za spremembo Priloge IV, da se najnižja in najvišja raven kazni prilagodita stopnji inflacije. Višina kazni se pregleda vsaki dve leti glede na stopnjo inflacije, izmerjeno po evropskem indeksu cen življenjskih potrebščin, ki ga objavi Eurostat. Prvi pregled višine kazni se opravi leta 2033.

### Člen 43

#### *Ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja*

1. V primeru motenj v omrežju iz člena 48 ali kriznih razmer iz člena 49 si zadevni upravljavec ali upravljavci infrastrukture po najboljših močeh prizadevajo, da ponovno načrtujejo promet, ki ga je prizadela motnja. V ta namen upravljavci infrastrukture dodelijo železniške infrastrukturne zmogljivosti ob upoštevanju smernic iz odstavka 2 na podlagi načrtov dela v izrednih razmerah, pripravljenih v skladu s členom 21, ter v tesnem sodelovanju z operativnimi deležniki in po potrebi drugimi zadevnimi deležniki.
2. Mreža ENIM pripravi in sprejme smernice za upravljanje in dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti v primeru motenj v omrežju iz člena 48 ter jih vključi v evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. Mreža ENIM zlasti pripravi smernice glede uporabe obvladovanja motenj in načela „prvi prispe, prvi dobi“.

Kadar se uporablja obvladovanje motenj, mreža ENIM pripravi smernice o postopkih, ki se uporabljajo, po potrebi vključno z uporabo sporazumnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 38 in formalnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 39. Mreža ENIM navedene smernice vključi v evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46.

3. Upravljalci infrastrukture in prosilci lahko prostovoljno sklenejo pogodbe, ki določajo nadomestitev nekaterih pravic do zmogljivosti, v primeru motenj v omrežju iz člena 48. Take pogodbe se navedejo v načrtu dela v izrednih razmerah iz člena 21.
4. Kadar motnje v omrežju iz člena 48 vplivajo na promet na več kot enem omrežju, zadevni upravljalci infrastrukture usklajujejo dodeljevanje nadomestnih zmogljivosti v skladu s členom 55, pri čemer upoštevajo evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46.

## **Poglavje III**

### **Upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje**

#### *Člen 44*

##### *Upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje*

1. Upravljalci infrastrukture upravljajo promet v skladu s to uredbo, Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, določenimi v izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive.

V ta namen upravljalci infrastrukture izvajajo:

- (a) upravljanje prometa v običajnih pogojih obratovanja, ki vključujejo obvladovanje incidentov, ki imajo za posledico omejena odstopanja od operativnega voznega reda;

- (b) obvladovanje motenj za obravnavanje večjih motenj v delovanju omrežja, za katere je potrebno usklajeno ukrepanje v skladu s členom 48;
- (c) upravljanje prometa v kriznih razmerah, kot je določeno v členu 49.

2. Pri upravljanju prometa upravljavci infrastrukture upoštevajo načela iz člena 2.

Upravljavci infrastrukture zlasti čim bolj zmanjšajo motnje in njihov vpliv na železniški promet ter:

- (a) zagotovijo hiter in usklajen odziv na motnje, zlasti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer;
- (b) stabilizirajo in optimizirajo železniški promet med celotnim trajanjem motenj v omrežju in kriznih razmer;
- (c) operativnim deležnikom in drugim zadevnim stranem, zlasti organom, odgovornim za obvladovanje kriznih razmer zunaj železniškega sektorja, zagotavljajo ustrezne, točne in posodobljene informacije; te informacije se zagotovijo z ustreznimi sredstvi, vključno s sredstvi iz člena 66.

## Člen 45

### *Pravila in postopki za upravljanje prometa in obvladovanje motenj*

1. Upravljavci infrastrukture vzpostavijo pravila in postopke za upravljanje odstopanj vožnje vlakov od operativnega voznega reda. Navedena pravila in postopki se objavijo v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in zajemajo upravljanje prometa v primerih iz člena 44(1), točke (a), (b) in (c), te uredbe.
2. Namen pravil in postopkov iz odstavka 1 je čim bolj zmanjšati splošni vpliv odstopanj od voznega reda na vse vrste železniškega prometa, pri čemer se upoštevajo potrebe vseh vrst prometa. Pravila in postopki lahko vključujejo prednostna pravila za upravljanje med različnimi vrstami prometa ter posebne postopke, merila in cilje, ki jih je treba uporabiti pri pristopu, ki temelji na optimizaciji in katerega namen je optimizirati ciljno nalogo, na primer čim bolj zmanjšati minute zamude ali čas za vrnitev k običajnemu obratovanju, namesto na izrecnih prednostnih pravilih.
3. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev običajnega stanja. V ta namen upravljavec infrastrukture izvaja načrt dela v izrednih razmerah, pripravljen v skladu s členom 21. Če bi motnja lahko vplivala na čezmejni promet, zadevni upravljavci infrastrukture med seboj sodelujejo, da se ponovno vzpostavi običajen čezmejni promet v skladu z evropskim okvirom za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46.

4. Upravljalci infrastrukture pri določanju pravil in postopkov iz odstavka 1 upoštevajo evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih pravil in postopkov, določenih v evropskem okviru za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja.
5. V primeru višje sile in kadar je to zaradi incidenta, na podlagi katerega je železniška infrastruktura začasno neuporabna, nujno potrebno, se lahko dodeljene pravice do zmogljivosti brez opozorila odvzamejo za obdobje, ki je potrebno za popravilo sistema, hkrati pa si je treba po najboljših močeh prizadevati, da bi se zagotovile nadomestne možnosti.  
  
Če meni, da je to potrebno, lahko upravljavec infrastrukture od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo ponovno vzpostavitev običajnega stanja.
6. V primeru preklica zmogljivosti upravljavci infrastrukture prevoznike v železniškem prometu obvestijo o svojem upravljanju časa, napredku pri popravilih in nadomestnih možnostih za dodeljene zmogljivosti.
7. Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu vključeni v zagotavljanje uveljavljanja ter spremljanje lastnega upoštevanja varnostnih standardov in pravil.

## Člen 46

### *Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja*

1. Mreža ENIM do ... [22 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] razvije in sprejme evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v skladu z načeli iz člena 44, v katerem določi skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve za usklajevanje med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki, pri čemer upošteva delo Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega s členom 3(1), točka (d), Uredbe (EU) 2021/2085. Upravljavci infrastrukture pri usklajevanju upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v največji možni meri upoštevajo ta skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve.
2. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in člena 6(2) te uredbe v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. V programu omrežja pojasnijo razloge za morebitno odstopanje od smernic za usklajevanje, določenih v tem okviru.

3. Mreža ENIM objavi osnutek evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja za namene posvetovanja s platformo ERP in operativnimi deležniki. Platforma ERP in operativni deležniki lahko svoje odgovore v zvezi s posvetovanjem predložijo v treh mesecih po objavi zadevnega osnutka.
4. Mreža ENIM mreži ENRRB do ... [16 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] predloži končni osnutek evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. Mreža ENRRB mreži ENIM v treh mesecih po tem, ko od nje prejme osnutek, predloži priporočilo o evropskem okviru za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. Mreža ENIM to priporočilo pri sprejetju evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v največji možni meri upošteva.
5. Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja vključuje vsaj elemente iz Priloge VI ter se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje operativnih deležnikov in dejavnosti mreže ENIM. Pri posodabljanju evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja se mreža ENIM posvetuje s platformo ERP in operativnimi deležniki ter mreži ENRRB predloži osnutek in jo zaprosi za priporočilo v skladu z odstavkoma 3 in 4.

6. Regulatorni organ pri izvajanju pooblastil v zvezi s programom omrežja v skladu s členom 56(1) in (2) Direktive 2012/34/EU upošteva priporočilo o evropskem okviru za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, ki ga je sprejela mreža ENRRB, v skladu z odstavkom 2 tega člena in brez poseganja v načelo neodvisnosti regulatornih organov.
7. Na Komisijo se v skladu s členom 74 prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov za določitev evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, kakor je opredeljen v odstavku 5 tega člena.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

#### *Člen 47*

#### *Usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja*

Upravljalci infrastrukture usklajujejo upravljanje prometa v skladu s členom 55 in na podlagi evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46.

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

- (a) izvajanje storitev mednarodnega železniškega prometa z minimalnimi motnjami tako med rednim obratovanjem kot v izrednih razmerah;
- (b) ustrezno upoštevanje posebnih izzivov, povezanih s čezmejnimi odseki, ki so med drugim posledica omejene interoperabilnosti v smislu infrastrukture, tehnične opreme in obratovanja, jezikovnih zahtev in zahtev glede usposabljanja v zvezi z osebjem ter upravnimi ali mejnimi formalnostmi;
- (c) učinkovito izmenjavo posodobljenih in ustreznih informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki ter po potrebi vsemi ustreznimi strukturami kriznega upravljanja na ravni Unije, tudi v skladu s členom 66.

#### *Člen 48*

##### *Motnje v omrežju*

1. Kadar incident povzroči ali bi lahko povzročil omejitve obratovanja omrežja, ki zahtevajo usklajeno ukrepanje operativnih deležnikov, da se zagotovi najboljše možno upravljanje prometa med omejitvami, prizadeti upravljavci infrastrukture ocenijo verjetno trajanje in vpliv incidenta na podlagi vseh razpoložljivih informacij in predhodnih izkušenj, pri čemer upoštevajo metodo iz odstavka 7.

Če predvideno verjetno trajanje in vpliv incidenta izpolnjujeta merila za razglasitev motenj v omrežju iz Priloge VII, zadevni upravljavci infrastrukture razglasijo motnjo v omrežju in izvedejo ukrepe iz člena 45.

2. Kadar motnja v omrežju vpliva ali bo verjetno vplivala na več kot eno omrežje, upravljavec železniške infrastrukture, na kateri je prišlo do motnje v omrežju, razglasi motnje v več omrežjih in usklajuje ukrepe v skladu s členom 47, pri čemer upošteva evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46.
3. Kadar ima motnja v omrežju čezmejni vpliv in povzroči delno ali popolno prekinitev storitev za več kot 15 dni, upravljavec infrastrukture koordinatorju mreže čim prej po razglasitvi motnje na podlagi odstavka 1 ali 2 predloži poročilo o incidentu, vsakih 30 dni med celotnim trajanjem motnje pa posodobljeno poročilo.

Poročilo o incidentu vključuje informacije o vseh operativnih ukrepih, sprejetih za zagotovitev nadomestnih poti in ponovno vzpostavitev linijskih prevozov.

Koordinator mreže poročilo o incidentu predloži mreži ENIM in ustreznim evropskim koordinatorjem ter na zahtevo zadevnim prosilcem.

4. Upravljavec infrastrukture zainteresirane strani čim prej obvesti o nerazpoložljivosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

Države članice lahko od upravljavca infrastrukture zahtevajo, da te informacije da na voljo pristojnemu organu iz člena 9(1) Direktive (EU) 2022/2557.

Regulatorni organ lahko od upravljavca infrastrukture zahteva, da mu te informacije da na voljo, če meni, da je to potrebno.

5. Koordinator mreže zbira informacije o motnjah v omrežju, analizira odziv, oblikuje zaključke o učinkovitosti obvladovanja takih incidentov, se posvetuje z operativnimi deležniki, pri čemer upošteva smernice, ki jih pripravi mreža ENIM v skladu s členom 57(2), ter poroča mreži ENIM in svetovalnemu odboru za uspešnost.
6. Mreža ENIM pri posodabljanju evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46 upošteva zaključke koordinatorja mreže o motnjah v omrežju.

7. Mreža ENIM opredeli metodo za oceno verjetnega trajanja in vpliva motenj v omrežju na promet, opredeli minimalno vsebino poročila o incidentu in zagotovi predlogo za poročilo o incidentu. Mreža ENIM navedeno metodo, minimalno vsebino in predlogo vključi v evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46. Upravljalci infrastrukture upoštevajo navedeno metodo, minimalno vsebino in predlogo.

#### *Člen 49*

##### *Krizne razmere*

1. V kriznih razmerah ali v primerih neposrednega tveganja za nastanek kriznih razmer, povezanih z javno varnostjo, zdravstvenimi epidemijami, naravnimi nesrečami ali okoljem, ki kritično vplivajo ali naj bi po pričakovanjih kritično vplivale na ponudbo železniških prevoznih storitev ali povpraševanje po njih, se državam članicam dovoli, da uporabijo nujne ukrepe, ki ob odstopanju od pravil te uredbe in pravil v zvezi z dodeljevanjem železniških infrastrukturnih zmogljivosti iz poglavja IV, oddelek 3, Direktive 2012/34/EU vključujejo:
- (a) preklic pravic do zmogljivosti brez kazni v skladu s členom 42;
  - (b) nadomestna načela, pravila in postopke za upravljanje zmogljivosti;
  - (c) nadomestne postopke za upravljanje prometa;

- (d) uporabo nadomestnih poti;
- (e) spremembo načrtov oskrbe z zmogljivostmi.

Zadevna država članica zagotovi, da nujni ukrepi v največji možni meri upoštevajo načela o upravljanju zmogljivosti in prometa iz te uredbe ter da uporabljajo obstoječe načrte dela v izrednih razmerah, pripravljene v skladu s členom 21. Take nujne ukrepe usklajuje z drugimi državami članicami v skladu s členom 56.

Vsebina in trajanje nujnih ukrepov sta omejena na to, kar je nujno potrebno in sorazmerno za reševanje zadevnih kriznih razmer.

2. Zadevna država članica brez odlašanja obvesti Komisijo in mrežo ENIM o svoji odločitvi glede uporabe nujnih ukrepov in o razveljavitvi takih ukrepov, pri čemer predloži utemeljitev in opis navedenih ukrepov ter pričakovano trajanje njihove uporabe. Kadar se uporablja Uredba (EU) 2024/2747 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>19</sup>, zadevna država članica o ukrepih, sprejetih na podlagi tega člena, uradno obvesti tudi centralni urad za zvezo, ki ga ta država članica imenuje na podlagi člena 8 navedene uredbe.

---

<sup>19</sup> Uredba (EU) 2024/2747 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2024 o vzpostavitvi okvira ukrepov glede izrednih razmer na notranjem trgu in njegovi odpornosti ter spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2679/98 (UL L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Informacijske točke, imenovane v skladu s členom 64 te uredbe, Komisiji, mreži ENIM, drugim upravljavcem infrastrukture, pristojnemu organu iz člena 9(1) Direktive (EU) 2022/2557 in drugim zainteresiranim stranem zagotavljajo informacije o nujnih ukrepih ter pomagajo pri njihovem usklajevanju.
4. Kadar nujni ukrepi znatno vplivajo na čezmejni promet, se upravljavci infrastrukture med seboj usklajujejo v skladu s členom 55, pri čemer upoštevajo smernice, ki jih pripravi mreža ENIM v skladu s členom 57(2). Pri usklajevanju prek namenskih usklajevalnih struktur v skladu s členom 55(2), točka (a), sodelujejo Komisija in zadevne države članice.
5. Kadar nujni ukrepi znatno vplivajo na čezmejni promet, regulatorni organi in mreža ENRRB Komisiji na njeno zahtevo predložijo svoje mnenje o nujnih ukrepih v roku, ki ga ta določi. Komisija lahko sprejme sklepe, s katerimi od države članice zahteva, da razveljavi nujne ukrepe, če meni, da niso potrebni.
6. Države članice po potrebi ali na zahtevo Komisije zagotovijo posodobljene informacije. Države članice vse informacije, ki jih v zvezi z nujnimi ukrepi zahteva Komisija, zagotovijo v rokih, ki jih ta določi.

7. Javni organi, odgovorni za obvladovanje kriznih razmer, vključno z vojsko, agencijami civilne zaščite in drugimi, lahko organizirajo vaje za simulacijo kriznih razmer, ki spadajo na področje uporabe tega člena. V takih primerih upravljavec infrastrukture po potrebi dodeli zmogljivosti, vključno s preklicem dodeljenih pravic do zmogljivosti, če je to potrebno. Za zadevne javne organe se uporablja kazen za spremembe pravic do zmogljivosti v skladu z načeli iz člena 42.

#### *Člen 50*

##### *Izmenjava informacij o upravljanju prometa*

1. Vsi operativni deležniki, ki so neposredno vključeni v izvajanje železniških prevoznih storitev, imajo pravico dostopa do informacij iz Priloge IX v zvezi s to železniško prevozno storitvijo.

Zadevne strani lahko te informacije uporabijo le za namene te uredbe, Direktive (EU) 2016/797 in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi navedene direktive, razen če je v pogodbenih dogovorih določeno drugače.

2. Upravljavec infrastrukture zagotovi dostop do informacij v skladu s členom 66.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 75 te uredbe za spremembo Priloge IX k tej uredbi, da se zagotovi, da ta odraža vse spremembe tehničnih specifikacij za interoperabilnost, določenih v ustreznih izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, ter ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

## **Poglavje IV**

### **Ocena uspešnosti**

#### *Člen 51*

#### *Splošna načela za oceno uspešnosti*

1. Mreža ENIM v skladu s členom 7f, točka (d), Direktive 2012/34/EU spremlja in primerja rezultate storitev železniške infrastrukture, ki jih zagotavljajo upravljavci infrastrukture, ob upoštevanju splošnih načel iz člena 2 te uredbe. Mreža ENIM v ta namen po potrebi sodeluje z evropskimi koordinatorji, svetovalnim odborom za uspešnost in mrežo ENRRB.

2. Upravljavci infrastrukture v poslovnem načrtu iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU določijo lastne cilje uspešnosti v skladu z merili in postopki iz člena 52(5), točka (c), te uredbe, pri čemer upoštevajo morebitne cilje, določene v pogodbenih dogovorih iz člena 30(2) navedene direktive. Ti cilji vključujejo ciljne vrednosti iz člena 19(1), točki (a) in (b), Uredbe (EU) 2024/1679.
3. Upravljavci infrastrukture vzpostavijo in izvajajo postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev uspešnosti in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti glede uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravnih ukrepov za izboljšanje uspešnosti. Navedeni postopki upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 52 te uredbe.
4. Upravljavci infrastrukture, kadar je to povezano z njihovimi cilji uspešnosti, spremljajo tudi uspešnost železniških prevoznih storitev.

## Člen 52

### *Evropski okvir za oceno uspešnosti*

1. Mreža ENIM do ... [26 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] razvije in sprejme evropski okvir za oceno uspešnosti, v katerem določi skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve ob upoštevanju načel iz člena 2(4) in člena 44(2) te uredbe ter operativnih prednostnih nalog iz člena 19 Uredbe (EU) 2024/1679 in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi člena 15(6) Direktive 2012/34/EU. Upravljavci infrastrukture pri izvajanju ocene uspešnosti v največji možni meri upoštevajo ta skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve.
2. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in člena 6(2) te uredbe v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti. V programu omrežja pojasnijo razloge za morebitno odstopanje od skupnih orodij, metodologij in postopkovnih ureditev, določenih v tem okviru.
3. Mreža ENIM objavi osnutek evropskega okvira za oceno uspešnosti za namene posvetovanja s platformo ERP in operativnimi deležniki. Platforma ERP in operativni deležniki lahko svoje odgovore v zvezi s posvetovanjem predložijo v treh mesecih po objavi osnutka evropskega okvira za oceno uspešnosti.

4. Mreža ENIM do ... [20 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] mreži ENRRB predloži končni osnutek evropskega okvira za oceno uspešnosti. Mreža ENRRB v treh mesecih po prejemu končnega osnutka mreži ENIM predloži priporočilo o evropskem okviru za oceno uspešnosti. Mreža ENIM to priporočilo pri sprejetju evropskega okvira za oceno uspešnosti v največji možni meri upošteva.
5. Evropski okvir za oceno uspešnosti zajema vsaj področja uspešnosti iz Priloge VII. Vključuje zlasti:
  - (a) seznam prednostnih vprašanj v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati na področjih uspešnosti iz navedene priloge;
  - (b) kazalnike uspešnosti, ki omogočajo spremljanje napredka pri vprašanih uspešnosti, vključno z metodologijo in zahtevami glede podatkov za izračun takih kazalnikov;
  - (c) merila in postopke za določitev ciljev uspešnosti na ravni upravljavcev infrastrukture;
  - (d) postopke za spremljanje in pregled elementov iz točk (a), (b) in (c) ter izvajanje popravnihih ukrepov in doseganje ciljev uspešnosti.

6. Evropski okvir za oceno uspešnosti se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje operativnih deležnikov in dejavnosti mreže ENIM. Pri posodabljanju evropskega okvira za oceno uspešnosti se mreža ENIM posvetuje s platformo ERP in operativnimi deležniki ter mreži ENRRB predloži osnutek in jo zaprosi za priporočilo v skladu z odstavkoma 3 in 4.
7. Regulatorni organ pri izvajanju pooblastil v zvezi s programom omrežja v skladu s členom 56(1) in (2) Direktive 2012/34/EU upošteva priporočilo o evropskem okviru za oceno uspešnosti, ki ga je sprejela mreža ENRRB, v skladu z odstavkom 4 in brez poseganja v načelo neodvisnosti regulatornih organov.
8. Na Komisijo se v skladu s členom 74 prenese pooblastilo za sprejemanje izvedbenih aktov, v katerih se določi evropski okvir za oceno uspešnosti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).

## Člen 53

### *Evropsko poročilo o oceni uspešnosti*

1. Brez poseganja v člen 15 Direktive 2012/34/EU in izvedbene akte, sprejete na njegovi podlagi, mreža ENIM do ... [38 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] pripravi in objavi evropsko poročilo o oceni uspešnosti na podlagi evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 52 te uredbe. Mreža ENIM posodobitev poročila pripravi in objavi vsako leto.
2. Svetovalni odbor za uspešnost pripravi samostojen oddelek evropskega poročila o oceni uspešnosti, v katerem se navedejo ocena uspešnosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev, priporočila o vprašanjih v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba prednostno obravnavati, in priporočila o ukrepih za izboljšanje uspešnosti. Mreža ENIM navedeni oddelek vključi v poročilo iz odstavka 1.
3. Evropsko poročilo o oceni uspešnosti zajema vsaj proge, vključene v evropske prometne koridorje, in vključuje informacije iz člena 54(3), točka (g), Uredbe (EU) 2024/1679. Predložene informacije so dovolj podrobne v smislu geografskega obsega in zajemajo dovolj dolgo obdobje, da se omogočijo smiselne razlage.
4. Evropsko poročilo o oceni uspešnosti vključuje poseben oddelek o uspešnosti usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 55 in o mehanizmu za posvetovanje iz člena 57.

## Člen 54

### *Svetovalni odbor za uspešnost*

1. Komisija lahko v skladu s postopkom iz člena 76(2) ustanovi ali imenuje nepristranski in pristojni organ, ki deluje kot svetovalni odbor za uspešnost. Svetovalni odbor za uspešnost se ustanovi kot neodvisen in nepristranski strokovni odbor. Njegovi člani so imenovani na podlagi dosežkov ter na način, da se zagotovi kombinacija spretnosti in izkušenj, pomembnih za upravljanje železniških zmogljivosti in prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje. Svetovalni odbor za uspešnost sestavlja največ devet članov. Člane imenuje Komisija. Sestane se vsaj štirikrat letno. Delo svetovalnega odbora za uspešnost financira Komisija.

Člani svetovalnega odbora za uspešnost so imenovani za obdobje štirih let, njihov mandat pa se lahko dvakrat podaljša.

2. Svetovalni odbor za uspešnost opravlja naslednje naloge:
  - (a) zagotavlja priporočila mreži ENIM v zvezi z vzpostavitvijo in pregledom evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 52, vključno s področji uspešnosti, vprašanji v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati v okviru vsakega od področij uspešnosti, ter usklajevanjem metodologij, postopkov, meril in opredelitev za zbiranje in analizo podatkov, povezanih z uspešnostjo in njenimi kazalniki;

- (b) zagotavlja priporočila mreži ENIM, mreži ENRRB, upravljavcem infrastrukture, prosilcem, regulatornim organom, organom držav članic in po potrebi drugim deležnikom za popravne ukrepe glede upravljanja zmogljivosti, upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja;
  - (c) pregleda rezultate osnutka evropskega poročila o oceni uspešnosti in pripravi samostojni oddelek iz člena 53(2);
  - (d) predloži mnenja in priporočila v zvezi z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture v zvezi z okvirno strategijo razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU, poslovnim načrtom iz člena 8(3) navedene direktive, pogodbenimi dogovori iz člena 30(2) navedene direktive in načrtom izvedbe iz člena 35 navedene direktive;
  - (e) svetuje evropskim koordinatorjem o zadevah, povezanih z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev.
3. Mreža ENIM, koordinator mreže, upravljavci infrastrukture, regulatorni organi, mreža ENRRB in po potrebi drugi deležniki sodelujejo s svetovalnim odborom za uspešnost, zlasti tako, da na lastno pobudo ali na zahtevo svetovalnega odbora za uspešnost zagotavljajo informacije v zvezi z uspešnostjo, in si po najboljših močeh prizadevajo, da bi pri svojem delu na področju upravljanja uspešnosti železnice upoštevali njegova priporočila.

4. Svetovalni odbor za uspešnost pri ravnanju z informacijami, ki jih zagotovijo zadevni deležniki ali Komisija, spoštuje zaupnost poslovnih skrivnosti.

## **Poglavje V**

### **Evropska mreža za usklajevanje**

#### *Člen 55*

##### *Usklajevanje med upravljavci infrastrukture*

1. Upravljavci infrastrukture se usklajujejo med seboj in z drugimi zadevnimi deležniki v zvezi z odgovornostmi in nalogami, ki so jim dodeljene na podlagi te uredbe.
2. Upravljavci infrastrukture zlasti:
  - (a) vzpostavijo organizacijske strukture, postopke in orodja, kot je ustrezno, vključno z digitalnimi orodji iz člena 66;
  - (b) izvajajo usklajevanje na najustreznejši geografski ravni, tudi na ravni evropskih prometnih koridorjev, kar vključuje subjekte, najprimernejše za doseganje uspešnih in učinkovitih rezultatov, v skladu z načelom subsidiarnosti;
  - (c) sodelujejo z drugimi upravljavci infrastrukture prek določenih informacijskih točk iz člena 64;

- (d) mrežo ENIM ali koordinatorja mreže po potrebi vključijo v zadeve, ki so pomembne za Unijo;
  - (e) kadar usklajevalne dejavnosti vključujejo več akterjev, imenujejo vodilni subjekt, ki poroča mreži ENIM in je odgovoren za organizacijo posvetovalnih dejavnosti v skladu s členom 57;
  - (f) mreži ENIM poročajo o primerih, v katerih ni mogoče doseči dogovorjenih rezultatov;
  - (g) ocenijo uspešnost usklajevalnih dejavnosti v skladu s poglavjem IV.
3. Usklajevanje se lahko izvaja na več kot eni ravni, zlasti v zadevah, kjer je potrebno usklajevanje tako na ravni Unije kot znotraj bolj specifičnega geografskega področja uporabe.
4. Kadar sta mreža ENIM ali koordinator mreže vključena v usklajevanje, zagotovita, da so čezmejni vidiki ustrezno upoštevani.

5. Usklajevanje zajema vse odseke in vozlišča, ki so del evropskih prometnih koridorjev.  
Upravljalci infrastrukture lahko usklajevanje razširijo na dodatne proge na podlagi dogovora med vsemi zadevnimi upravljavci infrastrukture.
6. Usklajevanje v zvezi z dodeljevanjem pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 30 zajema celotne mreže upravljavcev infrastrukture, ki so člani mreže ENIM.

#### *Člen 56*

##### *Usklajevanje med državami članicami*

1. Za namene spodbujanja mednarodnega potniškega in tovornega železniškega prometa se države članice med seboj usklajujejo, da bi zagotovile skladnost med svojimi strateškimi smernicami in nacionalnimi zahtevami, sprejetimi v skladu s členom 4. Med drugim določijo in objavijo postopke in načrte za svoje usklajevanje.

2. Za namene odstavka 1 države članice zlasti:
- (a) izvajajo usklajevanje na najustreznejši geografski ravni in, kolikor je mogoče, v okviru obstoječih forumov za doseganje uspešnih in učinkovitih rezultatov, zlasti na ravni evropskih prometnih koridorjev;
  - (b) po potrebi vključijo evropske koordinatorje, zlasti ko dosegajo napredek pri operativnih prednostnih nalogah iz člena 19 Uredbe (EU) 2024/1679;
  - (c) povabijo Komisijo k sodelovanju v zadevah, pri katerih je potrebno usklajevanje na ravni Unije, ali kadar je to kako drugače ustrezno.

#### *Člen 57*

##### *Mehanizem za posvetovanje o evropskih in čezmejnih zadevah*

1. Upravljalci infrastrukture zagotovijo ustrezno in redno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o evropskih in čezmejnih zadevah. V ta namen upoštevajo smernice iz odstavka 2, ki jih je pripravila mreža ENIM.

2. Mreža ENIM pripravi, sprejme in izvaja smernice za namen zagotovitve ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi glede evropskih in čezmejnih zadev ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46 ter evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 52. Navedene smernice se po posvetovanju s platformo ERP pripravijo in izvajajo ob podpori koordinatorja mreže in ob sodelovanju informacijskih točk, ki jih na podlagi člena 64 imenujejo upravljavci infrastrukture.
  
3. Kadar mreža ENIM pripravi in sprejme mnenje ali priporočilo, ki ni povezano z evropskim okvirom za upravljanje zmogljivosti, evropskim okvirom za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ali evropskim okvirom za oceno uspešnosti in ki bi verjetno znatno vplivalo na prosilce, druge operative deležnike ali zainteresirane strani, objavi osnutek za posvetovanje z zadevnimi stranmi, vključno s platformo ERP. Zadevne strani imajo na voljo šest tednov, da predložijo povratne informacije o osnutku mnenja ali priporočila. Po potrebi sodelujejo organi držav članic.

4. Mreža ENIM pri pripravi smernic iz odstavka 2 in pri sprejemanju končnega mnenja ali priporočila iz odstavka 3 upošteva povratne informacije, ki jih predložijo zadevne strani. Kadar se mreža ENIM odloči, da ne bo upoštevala pomembnih elementov predloženih povratnih informacij, navede razloge za to.

#### *Člen 58*

##### *Organizacija mreže ENIM*

1. Za namene te uredbe se Evropska mreža upravljavcev infrastrukture (mreža ENIM) iz Direktive 2012/34/EU organizira v skladu s tem členom.
2. Mreži ENIM njeni člani zagotovijo potrebna sredstva za opravljanje njenih nalog.
3. Člani mreže ENIM so vsi upravljavci infrastrukture, ki so odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T. Drugi upravljavci infrastrukture, ki so vključeni v strateško upravljanje zmogljivosti na podlagi člena 14, so lahko člani mreže ENIM. Vsak član imenuje predstavnika in namestnika.
4. Upravljavci infrastrukture, ki niso odgovorni za proge iz odstavka 3 in torej niso člani mreže ENIM, lahko pri posvetovanjih mreže ENIM sodelujejo kot opazovalci brez glasovalnih pravic. Mreži ENIM lahko v obravnavo predložijo izjave.

5. Upravljalci infrastrukture, odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T v državah, ki so članice Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA), in v pogodbenicah Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti, ki jo je Unija podpisala v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2017/1937, iz jugovzhodne Evrope, imajo pravico, da postanejo člani mreže ENIM, pod pogojem, da te države ali pogodbenice uporabljajo to uredbo na podlagi mednarodnega sporazuma, sklenjenega z Unijo, in v skladu z načini sodelovanja, določenimi v takem sporazumu.
6. Mreža ENIM lahko kot opazovalce priložnostno povabi upravljavce infrastrukture iz tretjih držav, ki niso zajeti v odstavku 5 in ki upravljajo železniške proge v okviru jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T.
7. Mreža ENIM sprejme in objavi svoj poslovnik, potem ko ga odobri Komisija. Mreža ENIM svoje dejavnosti organizira v skladu z navedenim poslovníkom.
8. Mreža ENIM odločitve sprejema z dvotretjinsko večino. Kadar je tako določeno v poslovníku, lahko mreža ENIM nekatere odločitve sprejme z navadno večino. Vsi člani iz ene države imajo skupaj en glas. Ob nenavzočnosti predstavnika člana ima glasovalno pravico njegov namestnik.
9. Mreža ENIM se sestaja v rednih časovnih presledkih. Izmed svojih članov izvoli predsednika.

10. Komisija je članica mreže ENIM brez glasovalne pravice. Podpira delo mreže ENIM in olajšuje usklajevanje.
11. Mreža ENIM določi svoj delovni program. Delovni program zajema obdobje od dveh do petih let. Mreža ENIM se o osnutku delovnega programa posvetuje s platformo ERP, prosilci in drugimi operativnimi deležniki v skladu s smernicami iz člena 57, pa tudi s Komisijo, Agencijo Evropske unije za železnice (ERA), Skupnim podjetjem za evropske železnice ter po potrebi z drugimi deležniki. Zadevne strani imajo na voljo štiri tedne, da predložijo povratne informacije o osnutku delovnega programa.

### *Člen 59*

#### *Odgovornosti mreže ENIM*

1. Poleg nalog iz člena 7f Direktive 2012/34/EU je mreža ENIM odgovorna za vse naloge, ki so ji dodeljene na podlagi te uredbe. Mreža ENIM zlasti:
  - (a) sprejme evropski okvir za upravljanje zmogljivosti;
  - (b) sprejme evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46 te uredbe;

- (c) sprejme evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 52 te uredbe;
  - (d) sprejme skupno strukturo za program omrežja in skupni načrt za posvetovanja iz člena 65 te uredbe;
  - (e) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v skladu z določbami te uredbe in na lastno pobudo;
  - (f) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v primerih iz člena 55(2), točka (f), te uredbe;
  - (g) ob sodelovanju koordinatorja mreže organizira usklajevanje med upravljavci infrastrukture v skladu s členoma 55 in 64 te uredbe.
2. Mreža ENIM nima pooblastil za oblikovanje politik ali regulativnih pooblastil.
  3. Mreža ENIM lahko ustanovi delovne skupine.

## *Člen 60*

### *Preglednost mreže ENIM*

1. Mreža ENIM zagotovi, da so njeno članstvo, načini delovanja in vse ustrezne informacije o njenem delu javno dostopni na njenem spletnem mestu. To vključuje kontaktne podatke namenskih usklajevalnih skupin, ki jih ustanovijo upravljavci infrastrukture, ter sklice na orodja in postopke za usklajevanje v skladu s členom 55.
2. Mreža ENIM na svoje sestanke povabi evropske koordinatorje in, kadar je to ustrezno, predstavnike platforme ERP ter predstavnike agencije ERA iz držav članic in drugih organov, da bi razpravljali o vprašanjih, povezanih z razvojem železniške infrastrukture, ter zagotovili sodelovanje z evropskimi koordinatorji, kot je določeno v Uredbi (EU) 2024/1679.

## *Člen 61*

### *Koordinator mreže*

1. Mreža ENIM do ... [šest mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] imenuje nepristranski in pristojni subjekt za opravljanje nalog iz člena 62. Ta subjekt se določi za koordinatorja mreže.

Člani mreže ENIM koordinatorju mreže zagotovijo potrebna sredstva za opravljanje njegovih nalog.

Poslovník mreže ENIM iz člena 58(7) določa:

- (a) pogoje za imenovanje koordinatorja mreže in preklic imenovanja;
- (b) postopek, s katerim se mu dodelijo morebitne dodatne dolžnosti in naloge, ter
- (c) ureditev spremljanja in ocenjevanja njegovega dela.

2. Koordinator mreže opravlja svoje naloge nepristransko, pregledno in stroškovno učinkovito. V ta namen mreži ENIM predloži svoj letni delovni program v zvezi z nalogami, določenimi v tej uredbi, in letno poročilo o izvajanju delovnega programa. Preden ju lahko sprejme koordinator mreže, mora letni delovni program in letno poročilo odobriti mreža ENIM.

## *Člen 62*

### *Naloge koordinatorja mreže*

Koordinator mreže v podporo mreži ENIM opravlja naslednje naloge:

- (a) deluje kot sekretariat in pripravlja sestanke, dokumente, sklepe in mnenja mreže ENIM;
- (b) prispeva k pripravi evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 52;

- (c) prispeva k operativnemu usklajevanju med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 55;
- (d) opredeli pravila, postopke in orodja v okviru področja uporabe te uredbe, sprejeta na nacionalni ravni ali na ravni upravljavcev infrastrukture, ki ustvarjajo ovire za storitve železniškega prometa v več omrežjih, kot je določeno v tej uredbi, ter mreži ENIM predlaga metode za lažje zagotavljanje storitev čezmejnega železniškega prometa;
- (e) prispeva k usklajevanju med upravljavci infrastrukture v zvezi s strateškim načrtovanjem zmogljivosti v skladu s členom 16 s pripravo posebnih vzorcev voznih redov, ki omogočajo konkurenčne vlakovne poti v več omrežjih na dolge razdalje;
- (f) deluje kot kontaktna točka v imenu upravljavcev infrastrukture za poizvedbe v zvezi z načrtovanjem in dodeljevanjem zmogljivosti, zlasti glede morebitnih prošelj za dodelitev zmogljivosti ali zahtev za informacije ali kontaktne točke v zvezi z železniškimi incidenti in začasnimi omejitvami zmogljivosti;
- (g) deluje kot prva kontaktna točka za deležnike, ki se zanimajo za uporabo storitev železniškega prometa, in zagotavlja kontaktne podatke zadevnih akterjev, kot so upravljavci infrastrukture in drugi operativni deležniki;

- (h) deluje kot kontaktna točka v imenu mreže ENIM za prosilce in druge operativne deležnike v zvezi z vprašanji, ki niso izrecno zajeta v tej uredbi, zlasti v zvezi z začetkom izvajanja ali spremembo čezmejnih železniških prevoznih storitev ali organizacijo podpore za ad hoc dejavnosti, še posebej za reševanje kriznih razmer iz člena 49;
- (i) na zahtevo ponuja storitve, zlasti v smislu digitalnih orodij in orodij IT, za izboljšanje storitev železniškega prometa in okrepitev vseevropskega železniškega prometa.

### *Člen 63*

#### *Organizacija platforme ERP*

1. Do ... [šest mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] lahko operativni deležniki, ki niso upravljavci infrastrukture, Komisiji predložijo predlog za vzpostavitev platforme ERP, da bi se olajšale njihove izmenjave in posvetovanje z mrežo ENIM. Namen platforme ERP je zagotoviti učinkovito posvetovanje železniškega sektorja z mrežo ENIM.

Tak predlog vključuje poslovnik platforme ERP, v katerem so določeni ureditev dela ter merila za izbor in podaljšanje mandata njenih članov.

2. Platforma ERP omogoča uravnoteženo zastopnost interesov vseh operativnih deležnikov, ki niso upravljavci infrastrukture.

Platforma ERP je odprta za sodelovanje na podlagi pravičnih, preglednih in nediskriminatornih meril.

3. Komisija v dveh mesecih po prejemu predloga iz odstavka 1 in po seznanitvi z mnenjem mreže ENRRB oceni, ali je predlog skladen z zahtevami iz odstavka 2, vključno s tem, ali so potrebne spremembe, kot je ustrezno.

4. Komisija po oceni iz odstavka 3 in sprejetju morebitnih potrebnih sprememb predloga sporoči, da se strinja z vzpostavitvijo platforme ERP.

Nato platforma ERP svoj poslovnik javno objavi na svojem spletnem mestu.

5. Vzpostavitev platforme ERP ne posega v pravico operativnih deležnikov, ki niso upravljavci infrastrukture, da se posamično odzovejo na zahteve za posvetovanja mreže ENIM in upravljavcev infrastrukture.

6. Platforma ERP lahko daje mnenja na lastno pobudo.

7. Platforma ERP Komisiji predloži letno poročilo o svojih dejavnostih. Poročilo se objavi.

## *Člen 64*

### *Informacijske točke za usklajevanje upravljavcev infrastrukture*

1. Za zagotovitev usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 55 upravljavci infrastrukture določijo informacijske točke. Informacijska točka deluje kot osrednji vmesnik med organizacijo upravljavca infrastrukture in drugimi subjekti, vključenimi v dejavnosti usklajevanja.
2. Upravljavci infrastrukture mrežo ENIM brez odlašanja obvestijo o vseh spremembah informacijskih točk za vključitev v publikacije iz člena 60(1).

## *Člen 65*

### *Skupna struktura, vsebina in načrt za programe omrežja*

1. Mreža ENIM do ... [12 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] pripravi in sprejme skupno strukturo za program omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU, ki upošteva informacije iz Priloge IV k navedeni direktivi, Prilogo V k tej uredbi in skupni načrt za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o osnutku programa omrežja. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja v največji možni meri upoštevajo to strukturo in načrt.

2. Mreža ENIM do ... [šest mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe] predloži osnutek skupne strukture za program omrežja iz odstavka 1. Mreža ENRRB v treh mesecih po prejemu osnutka, ki ga je pripravila mreža ENIM, tej mreži predloži priporočilo o zadevni skupni strukturi. Mreža ENIM to priporočilo upošteva.
3. Upravljavec infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU v največji možni meri upošteva evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 7 te uredbe, evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46 te uredbe ter evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 52 te uredbe.
4. Upravljavci infrastrukture v programu omrežja pojasnijo razlog za odstopanje od strukture in načrta iz odstavka 1 ter od evropskih okvirov iz odstavka 3, o tem razlogu pa obvestijo pristojni regulatorni organ in mrežo ENIM.

## Člen 66

### *Digitalizacija upravljanja zmogljivosti in prometa*

1. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da se postopki upravljanja zmogljivosti in prometa v okviru področja uporabe te uredbe izvajajo z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami.

Orodja za upravljanje zmogljivosti, ki jih uporabljajo upravljavci infrastrukture, izpolnjujejo zahteve v zvezi s postopkom načrtovanja in dodeljevanja zmogljivosti iz poglavja II te uredbe. Digitalna orodja izpolnjujejo zahteve iz Direktive (EU) 2016/797 ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, da se zagotovita interoperabilnost sistemov in uskladitev podatkov z registrom infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797. Upravljavci infrastrukture lahko še naprej uporabljajo orodja za upravljanje zmogljivosti, ki so obstajala pred datumom začetka uporabe iz člena 81(2), točka (d), te uredbe pod pogojem, da jim ta omogočajo izpolnjevanje zahtev iz tega pododstavka.

2. Uporabljen digitalna orodja in zagotovljene digitalne storitve:
  - (a) zagotavljajo dejansko uspešnost in kakovost storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo za prosilce, vključno z njihovo popolno interoperabilnostjo;

- (b) zagotavljajo preglednost upravljanja železniških zmogljivosti in upravljanja prometa v vseh fazah, tudi z rešitvami v realnem času, ki se oblikujejo skupaj z ustreznimi deležniki in uvajajo v skladu z zahtevami iz Direktive (EU) 2016/797;
  - (c) zmanjšajo upravno breme za prosilce tako, da posamezno informacijo zahtevajo samo enkrat in informacije ali podatke zagotovijo na enem mestu, med drugim v zvezi s čezmejnimi storitvami.
3. Kadar morajo biti digitalna orodja ali digitalne storitve, ki so potrebne za podporo postopkom upravljanja zmogljivosti ali prometa, zajete v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost ali kadar je treba spremeniti obstoječe specifikacije, ki zajemajo ali delno zajemajo navedena orodja, kot je določeno v Direktivi (EU) 2016/797 in izvedbenih aktih, sprejetih na njeni podlagi, mreža ENIM in upravljavci infrastrukture prispevajo k razvoju in vzdrževanju takih specifikacij v sodelovanju z agencijo ERA in Skupnim podjetjem za evropske železnice ter na podlagi postopka iz člena 5 Direktive (EU) 2016/797.
4. Upravljavci infrastrukture prispevajo k delu Skupnega podjetja za evropske železnice v zvezi z vprašanji, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. V ta namen mreža ENIM in upravljavci infrastrukture zagotovijo ustrezno zastopnost v usmerjevalni skupini za sistemski steber in skupini za uvajanje v uporabo iz členov 96 in 97 Uredbe (EU) 2021/2085.

5. Upravljavci infrastrukture, operativni deležniki in, kadar je to ustrezno, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev si z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami, ki temeljijo na usklajeni arhitekturi ter vključujejo standardizirane vmesnike ali skupne sisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, sprejetimi na njeni podlagi, izmenjujejo digitalne informacije v zvezi z upravljanjem zmogljivosti in prometa.

V primeru storitev železniškega prometa v več omrežjih ali čezmejnih storitev železniškega prometa upravljavci infrastrukture digitalne storitve in digitalne informacije zagotavljajo prek enotnega vmesnika ali skupnih sistemov, razvitih in uvedenih v okviru usklajevanja mreže ENIM.

Mreža ENIM vzpostavi točko „vse na enem mestu“, da se prosilcem omogoči, da za pravice do zmogljivosti v več omrežjih zaprosijo na enem mestu in v enem postopku.

6. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da digitalna orodja in digitalne storitve iz odstavka 1 tega člena začnejo delovati do rokov, določenih v členu 81 te uredbe. Koordinator mreže zagotovi skupna evropska digitalna orodja in storitve za upravljanje zmogljivosti in prometa, ki se razvijejo in uvajajo v skladu z odstavkom 3 tega člena. Agencija ERA v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2016/796 spremlja uvajanje digitalnih sistemov in njihovo skladnost s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost, usklajuje razvoj in posodabljanje teh specifikacij ter Komisiji pomaga pri tem procesu.

# **Poglavje VI**

## **Regulativni nadzor nad upravljanjem zmogljivosti in prometa**

### **ODDELEK 1**

#### **REGULATORNI ORGANI**

##### *Člen 67*

##### *Odgovornosti regulatornih organov*

1. Naloge in pooblastila regulatornega organa iz člena 56 Direktive 2012/34/EU se izvajajo v zvezi z zadevami, zajetimi v tej uredbi. Regulatorni organ zlasti spremlja dejavnosti upravljavcev infrastrukture iz poglavij II do V te uredbe ter na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev preverja skladnost s to uredbo.
2. Prosilec, vključno z nacionalnim, regionalnim ali lokalnim organom, pristojnim za železniške prevozne storitve, ima pravico do pritožbe pri regulatornem organu na podlagi postopka iz člena 56 Direktive 2012/34/EU, če meni, da ga je upravljavec infrastrukture pri opravljanju dejavnosti iz poglavij II do V te uredbe obravnaval nepravilno ali diskriminatorno oziroma ga je kako drugače oškodoval.

## ODDELEK 2

### EVROPSKA MREŽA ŽELEZNIŠKIH REGULATORNIH ORGANOV (ENRRB)

#### *Člen 68*

##### *Sodelovanje regulatornih organov v okviru mreže ENRRB*

1. Regulatorni organi za izpolnjevanje svojih obveznosti na podlagi te uredbe sodelujejo v okviru mreže ENRRB, kot je navedeno v členu 57(1) Direktive 2012/34/EU, med drugim s skupnimi posvetovanji in preiskavami, pri čemer sprejemajo mnenja ali priporočila, ali drugimi ustreznimi dejavnostmi. Regulatorni organi v skladu z odstavkom 6 tega člena mreži ENRRB zagotovijo vse zahtevane informacije.

Kadar mreža ENRRB deluje v okviru področja uporabe te uredbe, ima naloge in odgovornosti ter organizira svoje delo, kot je določeno v tem oddelku.

2. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo o zadevi, ki spada na področje uporabe te uredbe in vpliva na dostop do železniških omrežij ali njihovo uporabo v več kot eni državi članici, zadevni regulatorni organ o pritožbi ali preiskavi obvesti mrežo ENRRB in Komisijo.

3. Regulatorni organ lahko katero koli pomembno zadevo, pritožbo ali preiskavo posreduje mreži ENRRB za izmenjavo mnenj ali sprejetje mnenja ali priporočila.
4. Pri sprejemanju odločitev o zadevah, ki spadajo na področje uporabe te uredbe in ki vplivajo na dostop do železniških omrežij ali njihovo uporabo v več kot eni državi članici, zadevni regulatorni organi sodelujejo pri pripravi svojih odločitev, pri čemer jih usklajuje mreža ENRRB, zato da bi zagotovili, da so njihove zadevne odločitve dosledne. V ta namen zadevni regulatorni organi opravljajo svoje naloge v skladu z odstavkom 1 tega člena in členom 56 Direktive 2012/34/EU. Upoštevajo vsa ustrezna mnenja in priporočila, ki jih sprejme mreža ENRRB, kateri predložijo svoje odločitve.
5. Kadar regulatorni organ sprejme odločitev, ki odstopa od katerega koli ustreznega mnenja ali priporočila mreže ENRRB, ali kadar zavrne sprejetje odločitve, mreži ENRRB predloži obrazložitev, v kateri navede razlike in razloge za neupoštevanje njenih mnenj ali priporočil, ter zadevno obrazložitev vključi v odločitev.
6. Regulatorni organi, s katerimi se mreža ENRRB posvetuje, odgovorijo v rokih, ki jih določi mreža ENRRB, in na njeno zahtevo zagotovijo vse informacije, ki jih lahko zahtevajo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Te informacije se lahko uporabijo samo za namene dejavnosti, ki jih regulatorni organi izvajajo v skladu s to uredbo.

7. Upravljavci infrastrukture brez odlašanja zagotovijo vse informacije, potrebne za obravnavo pritožbe ali preiskave iz tega člena, ki jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri ima upravljavec infrastrukture sedež. Regulatorni organi lahko od mreže ENIM zahtevajo informacije o preiskavah, ki so v njihovi pristojnosti. Regulatorni organi lahko te informacije posredujejo mreži ENRRB.
8. Železniški regulatorni organi zagotovijo potrebna sredstva za delovanje mreže ENRRB.

#### *Člen 69*

#### *Organizacija in struktura mreže ENRRB*

Za namene te uredbe mrežo ENRRB sestavljata:

- (a) odbor regulatornih organov (v nadaljnjem besedilu: odbor);
- (b) sekretariat.

Regulatorni organi zagotovijo delovanje sekretariata.

## Člen 70

### *Naloge in odgovornosti mreže ENRRB*

1. Mreža ENRRB ima poleg svojih nalog na podlagi Direktive 2012/34/EU tudi naloge in odgovornosti, določene v tej uredbi. Mreža ENRRB javno objavi vsa mnenja ali priporočila, ki jih sprejme. Mreža ENRRB nima pooblastil za oblikovanje politik ali regulativnih pooblastil.
2. Mreža ENRRB po potrebi usklajuje vse dejavnosti sodelovanja železniških regulatornih organov, kot je določeno v členu 68, in spodbuja usklajevanje odločitev regulatornih organov v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa.
3. Operativni deležniki lahko mrežo ENRRB obvestijo o vprašanjih, ki spadajo na področje uporabe te uredbe in ki lahko vplivajo na dostop do železniške infrastrukture ali njeno uporabo v več kot eni državi članici. Kadar mreža ENRRB prejme take informacije, ga brez odlašanja posreduje pristojnemu regulatornemu organu ali organom.

Mreža ENRRB se lahko odloči, da o takih vprašanjih sprejme mnenje ali priporočilo. V takih primerih mreža ENRRB zadevne regulatorne organe nemudoma obvesti o svoji tozadevni nameri.

4. Mreža ENRRB predloži svoje mnenje ali priporočilo zadevnim regulatornim organom v štirih tednih od prejema vseh ustreznih informacij v zvezi z zadevnim vprašanjem. Mreža ENRRB lahko za posebej zapletene zadeve to obdobje podaljša.

5. Mreža ENRRB lahko na zahtevo prosilcev ali na lastno pobudo sprejema mnenja in priporočila o odločitvah, ki jih sprejme mreža ENIM ali koordinator mreže. Pri sprejemanju mnenja ali priporočila na podlagi tega odstavka obvesti zadevne regulatorne organe.
6. Mreža ENRRB oblikuje skupna načela in prakse, v skladu s katerimi regulatorni organi sprejemajo odločitve, za katere so na podlagi te uredbe pooblašteni.
7. Mreža ENRRB Komisiji predloži svoja mnenja ali priporočila o vseh pomanjkljivostih postopka usklajevanja iz člena 16 in na zahtevo Komisije tudi o nujnih ukrepih, ki jih sprejmejo države članice in ki znatno vplivajo na čezmejni promet, kot je navedeno v členu 49(5).
8. Mreža ENRRB mreži ENIM predloži svoje mnenje ali priporočilo o smernicah, ki jih je mreža ENIM pripravila v zvezi z okoljskimi, ki so podlaga za kazni, kot je navedeno v členu 42(6).
9. Mreža ENRRB lahko na lastno pobudo izdaja mnenja o zadevah, ki so v njeni pristojnosti.

## Člen 71

### *Sestava in organizacija odbora*

1. Regulatorni organi iz vsake države članice, ki ima v uporabi železniško omrežje, so člani odbora. Ti v odbor imenujejo predstavnika in njegovega namestnika.

Komisija je članica odbora brez glasovalne pravice, v odbor pa imenuje predstavnika in njegovega namestnika.

2. Člani odbora in njihovi namestniki delujejo neodvisno in objektivno v interesu Unije, ne glede na posebne nacionalne ali osebne interese. Ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade, institucije, osebe ali organa.
3. Sekretariat mreže ENRRB javno objavi posodobljen seznam članov odbora in njihovih namestnikov, skupaj z njihovimi izjavami o interesih in kontaktnimi podatki.
4. Odbor sprejme in objavi svoj poslovnik, potem ko ga odobri Komisija. V poslovniku lahko določi podrobnejšo ureditev glasovanja, zlasti postopek glasovanja o nujnih zadevah.
5. Odbor sprejema odločitve z dvotretjinsko večino svojih članov, razen če je v poslovniku določeno drugače. Vsak član ima en glas. Ob nenavzočnosti člana ima glasovalno pravico njegov namestnik.

6. Odboru sopredsedujeta Komisija in en član, ki ga odbor izvoli izmed članov odbora. Komisija je stalna sopredsednica odbora, drugi sopredsednik pa je izvoljen za obdobje dveh let.
7. Sekretariat zagotovi storitve, potrebne za organizacijo sestankov in delo odbora.
8. Odbor se lahko v skladu s svojim poslovníkom odloči, da ustanovi delovne skupine za organizacijo dela mreže ENRRB v zvezi s posebnimi temami, povezanimi z izvajanjem te uredbe, zlasti v zvezi z zadevami, povezanimi z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture.

V delovnih skupinah lahko sodelujejo strokovnjaki iz železniških regulatornih organov in Komisije. K sodelovanju v teh delovnih skupinah so lahko priložnostno povabljeni strokovnjaki pri operativnih deležnikih in drugih javnih ali zasebnih organih.

#### *Člen 72*

##### *Vloga in naloge odbora*

1. Odbor opravlja vse naloge mreže ENRRB, določene v tej uredbi.

2. Odbor zlasti:

- (a) v skladu s postopkovnimi pravili iz člena 71(5) ali člena 71(4) sprejema mnenja ali priporočila mreže ENRRB o pritožbah ali preiskavah, ki jih mreži na podlagi člena 68(3) posreduje regulatorni organ ali organi;
- (b) sprejema mnenja in priporočila o odločitvah, ki jih sprejme mreža ENIM v sodelovanju s koordinatorjem mreže na področju uporabe te uredbe;
- (c) po pritožbah prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev ali drugih zainteresiranih strani sprejme priporočila in mnenja mreže ENRRB v zvezi s posvetovanji iz člena 63;
- (d) pripravi in sprejme letno poročilo o dejavnostih mreže ENRRB;
- (e) ustanovi delovne skupine in imenuje njihove predsednike;
- (f) zagotovi, da so načini delovanja mreže ENRRB in vse ustrezne informacije o njenem delu, tudi mnenja in priporočila, javno dostopni na njenem spletnem mestu.  
Vključeni so kontaktni podatki za pritožbe, kontaktni podatki za posebne delovne skupine in informacije o postopkih.

## **Poglavje VII**

### **Končne določbe**

#### *Člen 73*

#### *Spremljanje evropskih okvirov*

1. Svetovalni odbor za uspešnost spremlja sprejetje in uporabo evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti in njegovih elementov iz člena 7, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja in njegovih elementov iz člena 46 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti in njegovih elementov iz člena 52.
  
2. Svetovalni odbor za uspešnost v dveh letih po tem, ko mreža ENIM sprejme okvire iz odstavka 1, mreži ENIM in Komisiji predloži poročilo o uporabi teh okvirov, v katerem oceni njihovo učinkovitost. Poročilo lahko vključuje tudi priporočila o tem, kako odpraviti določene pomanjkljivosti. Kadar svetovalni odbor za uspešnost ugotovi znatne pomanjkljivosti v okvirih, mrežo ENIM pozove, naj jih v treh mesecih odpravi in zadevni okvir ustrezno posodobi.

Poročilo se javno objavi.

Svetovalni odbor za uspešnost izda poročilo vsaj vsaka tri leta.

3. Svetovalni odbor za uspešnost pri spremljanju okvirov in pripravi poročila tesno sodeluje z nacionalnimi regulatornimi organi in mrežo ENRRB. Svetovalni odbor za uspešnost se lahko po potrebi posvetuje s platformo ERP in drugimi operativnimi deležniki.

#### *Člen 74*

##### *Izvedbeni akti, povezani s spremljanjem evropskih okvirov*

1. Komisija najpozneje 18 mesecev od datuma, ko naj bi mreža ENIM sprejela ustrezní okvir, sprejme izvedbeni akt, ki določa evropske okvire iz členov 7, 46 in 52 ali njihove elemente, v naslednjih primerih:
  - (a) kadar mreža ENIM ne sprejme evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti ali njegovih elementov iz člena 7 do ... [18 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe];
  - (b) kadar mreža ENIM ne sprejme evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ali njegovih elementov iz člena 46 do ... [22 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe];

(c) kadar mreža ENIM ne sprejme evropskega okvira za oceno uspešnosti ali njegovih elementov iz člena 52 do ... [26 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe].

2. Komisija najpozneje 12 mesecev po objavi poročila svetovalnega odbora za uspešnost sprejme izvedbeni akt, v katerem določi evropske okvire ali njihove elemente iz členov 7, 46 in 52, kadar ob upoštevanju poročila svetovalnega odbora za uspešnost iz člena 73 ugotovi, da:

- (a) skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve, kot so določeni v evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti, ne zadostujejo za doseganje zastavljenih ciljev in zagotavljanje upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti ali usklajevanja med upravljavci infrastrukture in drugimi operativnimi deležniki;
- (b) skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve, kot so določeni v evropskem okviru za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, ne zadostujejo za doseganje zastavljenih ciljev in zagotavljanje upravljanja čezmejnega prometa med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki;

- (c) skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve, kot so določeni v evropskem okviru za oceno uspešnosti, ne zadostujejo za doseganje zastavljenih ciljev in zagotavljanje ocene uspešnosti upravljavcev infrastrukture na podlagi te uredbe;
  - (d) evropski okvir za upravljanje zmogljivosti ne zadostuje za zagotavljanje enotnih pogojev za izvajanje te uredbe; ali evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ne zadostuje za zagotavljanje enotnih pogojev za izvajanje te uredbe; ali evropski okvir za oceno uspešnosti ne zadostuje za zagotavljanje enotnih pogojev za izvajanje te uredbe; ali
  - (e) mreža ENIM v trimesečnem roku ni v zadostni meri obravnavala pomanjkljivosti, ki jih je svetovalni odbor za uspešnost ugotovil v poročilu iz člena 73(2).
3. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 76(2).
  4. Komisija pri pripravi osnutkov izvedbenih aktov upošteva delo mreže ENIM in poročilo svetovalnega odbora za uspešnost, če je na voljo.

## Člen 75

### *Izvajanje prenosa pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 11(9), člena 13(4), člena 23(9), člena 40(3), člena 41(11), člena 42(11) in člena 50(3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od ... [datum začetka veljavnosti te uredbe]. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 11(9), člena 13(4), člena 23(9), člena 40(3), člena 41(11), člena 42(11) in člena 50(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 11(9), člena 13(4), člena 23(9), člena 40(3), člena 41(11), člena 42(11) ali člena 50(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

#### *Člen 76*

##### *Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 62 Direktive 2012/34/EU. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

#### *Člen 77*

#### *Poročilo in pregled*

Komisija do 31. decembra 2033 oceni učinek te uredbe na železniški sektor ter Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o njenem izvajanju.

V poročilu se zlasti ocenijo:

- (a) učinek te uredbe na uspešnost storitev železniške infrastrukture;
- (b) učinek te uredbe na razvoj železniških prevoznih storitev, zlasti mednarodnih storitev, storitev prevoza na dolge razdalje in storitev tovornega prometa;
- (c) delo mreže ENIM, koordinatorja mreže in mreže ENRRB na splošno ter v zvezi z razvojem, sprejetjem in izvajanjem skupnih meril, metodologij in postopkov;

- (d) učinkovitost mehanizmov usklajevanja znotraj evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 7, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 52;
- (e) učinkovitost regulativnega nadzora na nacionalni in evropski ravni;
- (f) delovanje socialno-ekonomskih, operativnih in okoljskih meril.

### *Člen 78*

#### *Spremembe Direktive 2012/34/EU*

1. Direktiva 2012/34/EU se spremeni:

(a) v členu 1(1) se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo, kot je določeno v poglavju IV.“;

(b) v členu 2 se črta odstavek 6;

(c) v členu 3 se točke 20, 22, 23, 27 in 28 črtajo;

(d) člen 7b se črta;

(e) člen 27(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Program omrežja vsebuje informacije o pogojih za dostop do zadevne železniške infrastrukture. Program omrežja vsebuje tudi informacije o pogojih za dostop do objektov za izvajanje železniških storitev, ki so povezani z omrežjem upravljavca infrastrukture, in za opravljanje storitev v teh objektih ali pa napotilo na spletno mesto, na katerem so take informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki. Vsebina programa omrežja je določena v Prilogi IV.“;

(f) člen 36 se črta;

(g) člani 38 do 54 se črtajo;

(h) v Prilogi IV se črtata točki 1 in 3;

(i) Priloga VII se črta.

2. Sklici na črtane določbe Direktive 2012/34/EU se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 1 Priloge X.

## *Člen 79*

### *Prehodne določbe*

1. Okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s členom 42 Direktive 2012/34/EU, se še naprej uporabljajo do datuma prenehanja veljavnosti.
2. Člen 3, točke 20, 22, 23, 27 in 28, člen 7b, člen 36 in členi 38 do 54 Direktive 2012/34/EU, Priloga IV, točka 3, in Priloga VII k navedeni direktivi se ne uporabljajo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati 14. decembra 2030 ali pozneje.

## *Člen 80*

### *Razveljavitev*

1. Uredba (EU) št. 913/2010 se razveljavi z učinkom od 14. decembra 2030.
2. Sklici na razveljavljeno uredbo se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 2 Priloge X.

## Člen 81

### *Začetek veljavnosti in uporaba*

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Ta uredba se uporablja od ... [dan po datumu začetka veljavnosti te uredbe]. Vendar:
  - (a) člen 29(2), člen 30(1), člen 50 in člen 66 se uporabljajo od 31. decembra 2027;
  - (b) člen 10(1) in (2) se uporablja od 1. januarja 2029;
  - (c) člena 2 in 3, poglavje II, razen člena 7, člena 10(1) in (2), člena 29(2) in člena 30(1), ter poglavje III, razen členov 46, 49 in 50, se uporabljajo samo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati 14. decembra 2030 ali pozneje;
  - (d) člen 78 se uporablja od 14. decembra 2030.

3. Ne glede na odstavek 2 tega člena se členi 7(7), 8(3), 21(5), 33(12), 35(7), 46(7) in 52(8) ter členi 11(9), 13(4), 23(9), 40(3), 41(11), 42(11) in 50(3), ki na Komisijo prenašajo izvedbena pooblastila oziroma pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov, uporabljajo od ... [dan po datumu začetka veljavnosti te uredbe].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu,

*Za Evropski parlament*  
*predsednica*

*Za Svet*  
*predsednik/predsednica*

## PRILOGA I

### Rezultati in načrt upravljanja zmogljivosti

#### Oddelek 1

Rezultati, ki jih morajo pripraviti upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti iz členov 13, 18, 19 in 20

Rezultat	Vsebina
Strategija glede zmogljivosti (člen 18)	<ul style="list-style-type: none"><li>– Geografsko področje uporabe strategije glede zmogljivosti: proge, zajete v strateškem načrtovanju zmogljivosti na podlagi člena 14(6),</li><li>– načrtovani razvoj fizične železniške infrastrukture, vključno z novo gradnjo, nadgradnjo, obnovo in zaprtjem/razgradnjo, s podrobnim opisom značilnosti te železniške infrastrukture,</li><li>– napovedan razvoj povpraševanja po železniških prevoznih storitvah,</li><li>– strateške smernice držav članic o izkoriščenosti zmogljivosti, kadar so države članice zagotovile take smernice,</li><li>– zmogljivosti, dodeljene v okvirnih pogodbah, in zmogljivosti, ki so lahko potrebne za opravljanje prevoznih storitev na podlagi pogodb za opravljanje javne službe,</li><li>– informacije o razpoložljivosti in izkoriščenosti železniške infrastrukture, vključno z železniško infrastrukturo, razglašeno za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno,</li><li>– načrtovana železniška infrastrukturna dela, katerih posledica so omejitve zmogljivosti z močnim vplivom.</li></ul>

Rezultat	Vsebina
Model zmogljivosti (člen 19)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="485 232 1409 338">– Vse informacije, ki so vključene v strategijo glede zmogljivosti ter po potrebi posodobljene in podrobneje opredeljene,</li> <li data-bbox="485 353 1409 611">– celotni obseg zmogljivosti, vključno z zmogljivostmi v več omrežjih, ki je na voljo prosilcem po odsekih omrežja, vključno z obsegom zmogljivosti, ki je na voljo po segmentu trga železniškega prometa za različne segmente železniških prevoznih storitev in/ali po postopku dodeljevanja, vključno z zaščiteno zmogljivostjo za poznejše prošnje in zmogljivostjo, dodeljeno z okvirnimi sporazumi,</li> <li data-bbox="485 627 1409 775">– obseg zmogljivosti, rezerviran za omejitve zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del, po vplivu na ocenjeni obseg prometa, kot je določeno v oddelku 3 te priloge,</li> <li data-bbox="485 790 1409 896">– geografski podatki: razčlenitev na ustrezne odseke načrtovanja, ki odražajo značilnosti železniške infrastrukture in povpraševanja,</li> <li data-bbox="485 911 1409 981">– časovno področje uporabe: eno obdobje operativnega voznega reda,</li> <li data-bbox="485 996 1409 1102">– časovni podatki: vsaj letni pregled (omejitve zmogljivosti) in en ali več reprezentativnih dni (zmogljivosti, za katere se lahko zaprosi).</li> </ul>

Rezultat	Vsebina
Načrt oskrbe z zmogljivostmi (člen 20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vse informacije, ki so vključene v model zmogljivosti ter po potrebi posodobljene in podrobneje opredeljene,</li> <li>– zmogljivosti, ki se lahko dodelijo prosilcem za obdobje operativnega voznega reda, na katerega se nanaša načrt oskrbe z zmogljivostmi: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) če je relevantno na podlagi člena 20(5) ter v skladu s členom 20(5) in (6), predhodno načrtovane zmogljivosti, za katere se lahko zaprosi, vključno z zmogljivostmi v več omrežjih, opredeljene v obliki izhodišč za zmogljivosti, v skladu s členom 20(6),</li> <li>(ii) zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture ni načrtoval vnaprej,</li> <li>(iii) zmogljivosti, ki so na voljo v objektih za izvajanje železniških storitev iz člena 31(1),</li> </ul> </li> <li>– zmogljivosti, ki jih ni mogoče dodeliti prosilcem: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) omejitve zmogljivosti, opredeljene v obliki izhodišč za zmogljivosti, vključno z omejitvami zmogljivosti iz točke 2, oddelek 3, te priloge,</li> <li>(ii) zmogljivosti, ki so že dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 33 ali na podlagi postopka za večletno tekoče načrtovanje v skladu s členom 35;</li> <li>(iii) zmogljivosti, ki so rezervirane za namene, ki niso nameni, določeni v točkah (i) in (ii), in ki jih upravljavec infrastrukture jasno navede,</li> <li>(iv) druge zmogljivosti, že dodeljene pri posodabljanju načrta oskrbe z zmogljivostmi v obdobju operativnega voznega reda, na katerega se nanaša načrt oskrbe z zmogljivostmi,</li> </ul> </li> <li>– nadomestne zmogljivosti, ki so na voljo med omejitvami zmogljivosti,</li> <li>– nadomestne zmogljivosti, ki so na voljo v primeru motenj v omrežju,</li> <li>– omejitve, ki veljajo za uporabo posebne železniške infrastrukture iz člena 26.</li> </ul>

## Oddelek 2

### Načrt za strateško upravljanje zmogljivosti iz členov 13, 18, 19 in 20

1. Upravljavci infrastrukture pri pripravi rezultatov strateškega načrtovanja zmogljivosti za zadevno obdobje operativnega voznega reda upoštevajo načrt iz tega oddelka.

Posvetovanje z deležniki v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami se izvede v skladu s členom 57, vanj pa so vključeni vsi operativni deležniki. Upravljavci infrastrukture v okviru usklajevanja iz člena 55 stalno usklajujejo rezultate.

Rezultat	Mejnik	Rok (najpozneje)
Strategija glede zmogljivosti (člen 18)	Začetek faze oblikovanja strategije glede zmogljivosti	X – 60
	Prvo posvetovanje z operativnimi deležniki	X – 58
	Objava osnutka strategije in drugo posvetovanje z operativnimi deležniki o osnutku strategije	X – 39
	Objava končne strategije glede zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture in ob upoštevanju morebitnih predloženih pripomb platforme ERP po objavi osnutka strategije glede zmogljivosti	X – 36

Rezultat	Mejnik	Rok (najpozneje)
Model zmogljivosti (člen 19)	Začetek priprave	X – 36
	Napovedi prosilcev in potencialnih prosilcev glede potreb po zmogljivostih in posvetovanje z operativnimi deležniki	X – 24
	Objava osnutka modela zmogljivosti in začetek drugega posvetovanja s prosilci in operativnimi deležniki	X – 21
	Konec posvetovanja s prosilci in operativnimi deležniki ter upoštevanje morebitnih predloženih pripomb regulatornega organa po objavi osnutka modela zmogljivosti	X – 19
	Objava končnega modela zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 18
Načrt oskrbe z zmogljivostmi (člen 20)	Začetek priprave	X – 18
	Posvetovanje s prosilci in operativnimi deležniki	X – 14
	Regulatorni organ analizira osnutek načrta oskrbe z zmogljivostmi in lahko sprejme odločitev, s katero od upravljavca infrastrukture zahteva, da spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi	X – 14 do X – 13
	Objava omejitev zmogljivosti iz točke 2 oddelka 3 te priloge	X – 12
	Objava končnega načrta oskrbe z zmogljivostmi po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 11
	Posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi za zapoznele prošnje	X – 6,5
	Objava omejitev zmogljivosti iz točke 5 oddelka 3 te priloge	X – 4
	Sprememba namena zmogljivosti, rezerviranih za dodelitev na podlagi operativnega voznega reda, za druge postopke dodeljevanja	X – 2
	Posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi, da se upoštevajo morebitne spremembe vnaprej načrtovane ali dodeljene zmogljivosti	do X + 12 brez odlašanja
<i>Opomba: „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.</i>		

2. Z odstopanjem od točke 1 se za izvedljivo „strategijo glede zmogljivosti“ v zvezi z obdobji operativnega voznega reda, ki se začnejo decembra 2030 in decembra 2031, uporablja naslednji poenostavljen in skrajšan načrt:

Strategija glede zmogljivosti (člen 18)	Objava osnutka strategije in posvetovanje z operativnimi deležniki	X – 38
	Objava končne strategije glede zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture in ob upoštevanju morebitnih predloženih pripomb platforme ERP po objavi osnutka strategije glede zmogljivosti	X – 36

### Oddelek 3

Načrt in zahteve glede usklajevanja, posvetovanja in objave omejitev zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del, iz členov 11 in 37

- Omejitve zmogljivosti se razvrstijo glede na njihovo trajanje in njihov vpliv na promet (ocenjeni zadevni obseg prometa na železniški progi na dan) v skladu z naslednjo preglednico:

Preglednica 1. Razvrstitev omejitev zmogljivosti

	Trajanje	Vpliv na promet	Dokončanje prvega usklajevanja in posvetovanja ter objava osnutka omejitev zmogljivosti	Dokončanje drugega usklajevanja in posvetovanja o omejitvah zmogljivosti, ki vplivajo na več kot eno omrežje	Objava končnih omejitev zmogljivosti	Zagotavljanje podrobnosti o nadomestnih vlakovnih poteh, ki so na voljo
Močen vpliv	Več kot 30 dni	Več kot 50 %	X – 24	X – 18	X – 12	
Velik vpliv	Več kot 7 dni	Več kot 30 %	X – 24	X – 13,5	X – 12	
Srednji vpliv	7 dni ali manj	Več kot 50 %		X – 13,5	X – 12	
Majhen vpliv	7 dni ali manj	Več kot 10 %			X – 4	T-4 potniški T-1 tovorni
„X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.						
„T – m“ pomeni „m“ mesecev pred začetkom zadevne vožnje vlaka						

2. Kar zadeva omejitve zmogljivosti z velikim ali močnim vplivom, zadevni upravljavci infrastrukture vse omejitve zmogljivosti in predhodne rezultate posvetovanj s prosilci objavijo prvič vsaj 24 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda, drugič pa v posodobljeni obliki vsaj 12 mesecev pred tako spremembo. Te omejitve železniške infrastrukture se vključijo v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 20.
3. Ob prvi objavi omejitev zmogljivosti v skladu s točko 2 upravljavec zmogljivosti začne posvetovanja s prosilci in zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev o omejitvah zmogljivosti. Kadar je v skladu s točko 4 med prvo in drugo objavo omejitev zmogljivosti potrebno usklajevanje, se upravljavci infrastrukture s prosilci in zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev drugič posvetujejo med koncem navedenega usklajevanja in drugo objavo omejitve zmogljivosti.
4. Pred objavo omejitev zmogljivosti v skladu s točko 1, če njihov vpliv ni omejen na eno omrežje, se upravljavci infrastrukture usklajujejo med seboj, po potrebi pa tudi z zadevnimi prosilci in zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev.

Končno usklajevanje in posvetovanje pred drugo objavo se zaključí:

- (a) najpozneje 18 mesecev pred spremembo operativnega voznega reda, če gre za omejitve zmogljivosti z močnim vplivom;
- (b) najpozneje 13 mesecev in 15 dni pred spremembo operativnega voznega reda če gre za omejitve zmogljivosti z velikim vplivom;
- (c) najpozneje 13 mesecev in 15 dni pred spremembo operativnega voznega reda, če gre za omejitve zmogljivosti s srednjim vplivom.

Končna objava omejitev zmogljivosti z močnim, velikim in srednjim vplivom se zaključí vsaj 12 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda.

5. Upravljavec infrastrukture se v zvezi z omejitvami zmogljivosti z manjšim vplivom, do katerih pride med naslednjim obdobjem voznega reda ter s katerimi se seznaní najpozneje šest mesecev in 15 dni pred spremembo operativnega voznega reda, z zadevnimi prosilci posvetuje o predvidenih omejitvah zmogljivosti in posodobljene omejitve zmogljivosti objavi vsaj štiri mesece pred spremembo operativnega voznega reda. Upravljavec infrastrukture podrobnosti o ponujenih vlakovnih poteh za potniške vlake zagotovi najpozneje štiri mesece pred začetkom omejitve zmogljivosti, za tovarne vlake pa najpozneje en mesec pred začetkom omejitve zmogljivosti, razen če se upravljavec infrastrukture in zadevni prosilci strinjajo o krajšem obdobju.

6. Upravljavci infrastrukture se lahko odločijo, da bodo uporabili strožje pragove za omejitve zmogljivosti na podlagi nižjih odstotkov ocenjenega obsega prometa ali krajšega trajanja, kot je navedeno v oddelku 3 te priloge, ali da bodo poleg meril iz te priloge uporabili dodatna merila, in sicer na podlagi posvetovanj s prosilci in upravljavci objektov. Pragove in merila za združevanje omejitev zmogljivosti objavijo v svojih programih omrežja iz točke 2 Priloge IV.
7. Informacije, ki jih upravljavec infrastrukture posreduje, ko ravna v skladu s točkama 1 ali 5 ali členom 37(5), vključujejo:
  - (a) načrtovani dan;
  - (b) del dneva ter, takoj ko sta znani, uro začetka in uro konca omejitve zmogljivosti;
  - (c) odsek proge, za katerega velja omejitev, in
  - (d) kjer je ustrezno, zmogljivosti obvoznih prog.

Upravljavec infrastrukture navedene informacije ali povezavo do njih, kadar jo je mogoče najti, objavi v svojem programu omrežja iz točke 2 Priloge V. Upravljavec infrastrukture te informacije posodablja. Upravljavci infrastrukture te informacije objavijo tudi v digitalni obliki v skladu s členoma 10 in 66.

8. Kar zadeva omejitve zmogljivosti z močnim vplivom, upravljavec infrastrukture prosilcem na njihovo zahtevo v prvem krogu posvetovanj posreduje primerjavo razmer, s katerimi se lahko srečajo pri vsaj dveh nadomestnih omejitvah zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture navedeni nadomestni možnosti oblikuje skupaj s prosilci in na podlagi podatkov, ki jih ti zagotovijo v času svojih prošenj.

Primerjava za vsako nadomestno možnost vsebuje vsaj:

- (a) trajanje omejitve zmogljivosti;
- (b) pričakovane okvirne uporabnine za infrastrukturo;
- (c) zmogljivosti na obvoznih progah;
- (d) razpoložljive nadomestne poti in
- (e) okvirno trajanje vožnje.

Upravljavec infrastrukture se pred sprejetjem odločitve o nadomestnih omejitvah zmogljivosti posvetuje z zainteresiranimi prosilci in upošteva vpliv različnih omejitev na navedene prosilce in uporabnike storitev. Kadar analiza nadomestnih omejitev zmogljivosti zadeva več kot enega upravljavca infrastrukture, se upravljavci infrastrukture usklajujejo med seboj.

9. Kar zadeva omejitve zmogljivosti z močnim vplivom, upravljavec infrastrukture opredeli merila za določitev, kateri vlaki za posamezno vrsto storitev bi morali biti preusmerjeni, ob upoštevanju poslovnih in operativnih omejitev prosilca, razen če navedene operativne omejitve izhajajo iz poslovnih ali organizacijskih odločitev prosilca, in brez poseganja v cilj zmanjšanja svojih stroškov v skladu s členom 30(1) Direktive 2012/34/EU. Upravljavec infrastrukture navedena merila objavi v programu omrežja.
10. Mreža ENIM objavi informacije, zahtevane v točki 7, na svojem spletnem mestu.

#### Oddelek 4

Načrt za dodeljevanje zmogljivosti v okviru postopka letnega dodeljevanja iz členov 34 in 40

1. Upravljavec infrastrukture in prosilci ravnajo v skladu z naslednjim načrtom:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje
Obdobje veljavnosti operativnega voznega reda („obdobje operativnega voznega reda“)	Začetek ob polnoči na drugo soboto v mesecu decembru in konec ob polnoči na drugo soboto v mesecu decembru naslednjega leta
Začetek veljavnosti operativnega voznega reda	Druga sobota v decembru ob polnoči
Objava načrta oskrbe z zmogljivostmi	V skladu z oddelkom 2 te priloge
Objava omejitev zmogljivosti, ki so posledica železniških infrastrukturnih del	V skladu z oddelkoma 2 in 3 te priloge
Rok, v katerem morajo prosilci predložiti prošnje za pravice do zmogljivosti	X – 9,5
Priprava osnutka operativnega voznega reda Rok, do katerega morajo upravljavci infrastrukture prosilcem predložiti osnutek ponudbe zmogljivosti	X – 7,5
Dokončanje posvetovanja s prosilci	X – 6,5
Rok, do katerega morajo upravljavci infrastrukture prosilcem predložiti končno ponudbo zmogljivosti	X – 5,5
Objava operativnega voznega reda Rok, do katerega mora upravljavec infrastrukture prosilcem dodeliti pravice do zmogljivosti	X – 5,25
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti	Določijo upravljavci infrastrukture v programu omrežja, pri čemer upoštevajo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 7
<i>Opomba: „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“).</i>	

2. Rok, v katerem morajo prosilci predložiti prošnje za dodelitev pravice do zmogljivosti, določen v preglednici iz točke 1, je rok za vložitev prošenj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 27(4) Direktive 2012/34/EU.

## Oddelek 5

Načrt za dodeljevanje zmogljivosti z okvirnimi pogodbami iz členov 33 in 40

Upravljaivec infrastrukture ravna v skladu z naslednjim načrtom:

Obdobje	Trajanje
Standardno obdobje veljavnosti okvirnih pogodb	5 let
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti	Med $X - 9,5$ in $X - 7,5$ (skupaj z usklajevanjem v okviru postopka letnega dodeljevanja iz oddelka 4)
<i>Opomba: „<math>X - m</math>“ pomeni „<math>m</math>“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („<math>X</math>“) v skladu z oddelkom 4.</i>	

## Oddelek 6

Načrt za dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz členov 35 in 40

Upravljavca infrastrukture in prosilci pri dodeljevanju zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje ravnajo v skladu z naslednjim načrtom:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje
Najzgodnejši rok, v katerem prosilci predložijo prošnje za dodelitev zmogljivosti v okviru dodeljevanja zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje	Štiri mesece pred prvo vožnjo vlaka
Najpoznejši rok, v katerem prosilci predložijo prošnje za dodelitev zmogljivosti v okviru dodeljevanja zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje	En mesec pred prvo vožnjo vlaka
Najdaljše trajanje pravic do zmogljivosti, dodeljenih v okviru dodeljevanja zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje	36 mesecev od prve vožnje vlaka
Sprememba specifikacij zmogljivosti pri vlakovnih poteh za pravice do zmogljivosti, dodeljene v skladu s členom 35(2), točka (a)	Določijo upravljavci infrastrukture ob upoštevanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 7.
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovnih poteh za pravice do zmogljivosti, dodeljene v skladu s členom 35(2), točka (b)	Določijo upravljavci infrastrukture ob upoštevanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 7.
Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo za pravice do zmogljivosti v okviru postopka dodeljevanja zmogljivosti za tekoče načrtovanje	15 dni
<i>Opomba: „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.</i>	

## Oddelek 7

Načrt za dodeljevanje zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka iz členov 36 in 40

Pri dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka upravljavec infrastrukture upošteva naslednji načrt:

Obdobje	Trajanje
Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo za pravice do zmogljivosti	Sedem koledarskih dni in v vsakem primeru 24 ur pred začetkom izvajanja storitve železniškega prometa

## Oddelek 8

Načrt sprememb dodeljenih zmogljivosti iz člena 41

Pri spreminjanju pravic do železniških infrastrukturnih zmogljivosti upravljavec infrastrukture ravna v skladu z naslednjim načrtom:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje
Najdaljši čas, v katerem upravljavec infrastrukture ponudi nadomestno pravico do zmogljivosti, ki vključuje eno omrežje	Štiri koledarske dni in v vsakem primeru 24 ur pred začetkom izvajanja storitve železniškega prometa
Najdaljši čas, v katerem zadevni upravljavci infrastrukture ponudijo nadomestno pravico do zmogljivosti v več omrežjih	Osem koledarskih dni in v vsakem primeru 24 ur pred začetkom izvajanja storitve železniškega prometa

## PRILOGA II

Pragovi za razglasitev zelo izkoriščene in preobremenjene železniške infrastrukture iz člena 23

Izkoriščenost	Razvrstitev	Izkoriščenost zmogljivosti	Referenčno obdobje
Heterogen promet	Zelo izkoriščena	> 85 % teoretičnih zmogljivosti	Več kot štiri ure več kot 200 dni na leto
Heterogen promet	Preobremenjena	> 95 % teoretičnih zmogljivosti	Več kot štiri ure več kot 250 dni na leto
Homogen promet	Zelo izkoriščena	> 90 % teoretičnih zmogljivosti	Več kot štiri ure več kot 200 dni na leto
Homogen promet	Preobremenjena	> 95 % teoretičnih zmogljivosti	Več kot štiri ure več kot 250 dni na leto

„Izkoriščenost zmogljivosti“ pomeni razmerje med dodeljenimi zmogljivostmi ali za prejšnja obdobja voznega reda dejanskim številom vlakov, ki vozijo, in teoretičnimi zmogljivostmi, ki so na voljo na delu železniške infrastrukture na podlagi metodologije iz člena 23(2).

„Homogen promet“ pomeni, da imajo vlaki na zadevnem odseku na splošno podobne značilnosti, pomembne za izkoriščenost zmogljivosti, zlasti hitrost, vzorec ustavljanja in pospeševanje.

„Heterogen promet“ pomeni, da se vlaki na zadevnem odseku razlikujejo po značilnostih, ki so pomembne za izkoriščenost zmogljivosti, zlasti po hitrosti, vzorcu ustavljanja in pospeševanju.

### **PRILOGA III**

Vsebina evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti  
iz člena 7

Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 7 vsebuje vsaj naslednje elemente:

Element	Sklici
Vrste in opis železniških prevoznih storitev, ki se uporabljajo za namene strateškega načrtovanja zmogljivosti	Člen 14(2)
Skupna orodja, metodologije in postopkovne ureditve za strateško načrtovanje zmogljivosti, tudi za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in posvetovanje z deležniki, tudi za napovedi glede potreb po zmogljivostih	Člen 14(4), člen 14(10), člen 15, člen 16, člen 19(1), člen 57
Smernice, ki določajo postopke in metodologije, ki se uporabljajo za analizo trga prevoznih storitev	Člen 17(3)
Sredstva za objavo načrta oskrbe z zmogljivostmi in postopek posvetovanja s prosilci	Člen 20(11)
Smernice o opredelitvi omejitev, znotraj katerih lahko upravljavec infrastrukture predlaga model zmogljivosti ali načrt oskrbe z zmogljivostmi, ki se razlikuje od prejetih prispevkov	Člen 19(3), člen 20(7)
Pravila in postopki za dodeljevanje vnaprej načrtovanih zmogljivosti, vključenih v načrt oskrbe z zmogljivostmi	Člen 22(4)

Element	Sklici
Specifikacije za izhodišča za načrtovanje zmogljivosti v človeku in stroju berljivi obliki	Člen 22(5)
Skupna metoda za določitev izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti	Člen 23(2)
Metodologija za oceno in seznam parametrov v zvezi z železniškimi prevoznimi storitvami ter socialno-ekonomskimi in okoljskimi merili, vključno s seznamom parametrov, standardnimi vrednostmi parametrov ali razponi standardnih vrednosti	Člen 27(4), člen 39(4)
Značilnosti specifikacij zmogljivosti	Člen 28(1)
Razponi mejnih kvot, ki se uporabljajo za preklic neuporabljenih pravic do zmogljivosti	Člen 29(3)
Postopki in metode za usklajevanje dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, vključno z minimalnimi zahtevami glede kakovosti	Člen 30(5)
Smernice o opredelitvi omejitev v zvezi z razlikami med prošnjami prosilcev za dodelitev zmogljivosti in železniškimi infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki jih predlagajo upravljavci infrastrukture v postopku sporazumnega reševanja sporov	Člen 38(2)
Smernice za sporazumni mehanizem za reševanje sporov, ki zajemajo vsaj eno prošnjo za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih	Člen 38(7)
Postopki za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi	Člen 41(10)
Smernice za uporabo modulacije kazni	Člen 42(6)
Smernice za ustrezno in redno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami	Člen 57(2)

## **PRILOGA IV**

Najnižja in najvišja raven kazni v skladu s členom 42

Najnižja raven kazni pred morebitno modulacijo je 1 EUR/km prizadete vlakovne poti.

Najvišja raven kazni pred morebitno modulacijo je 8 EUR/km prizadete vlakovne poti.

---

## **PRILOGA V**

Vsebina programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU

– oddelek o upravljanju zmogljivosti in prometa

Program omrežja iz člena 27(2) Direktive 2012/34/EU poleg elementov iz navedenega člena vsebuje:

- (1) oddelek, v katerem so določeni vrsta železniške infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do nje. Ta oddelek se nanaša na informacije, ki so na voljo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797;
- (2) oddelek o načelih in merilih za upravljanje zmogljivosti. V njem so določene splošne značilnosti zmogljivosti železniške infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse omejitve v zvezi z njeno uporabo, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Navedeni so tudi postopki in roki v postopku upravljanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki se uporabljajo med navedenim postopkom, zlasti:
  - (a) postopke, v skladu s katerimi poteka s prosilci posvetovanje o strateškem načrtovanju zmogljivosti in so podane napovedi prosilcev glede potreb po zmogljivostih;

- (b) postopke, v skladu s katerimi lahko prosilci pri upravljavcu infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev zmogljivosti;
- (c) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;
- (d) načrt za strateško načrtovanje zmogljivosti, postopke za vložitev prošnje, postopke dodeljevanja, prilagajanja in ponovnega načrtovanja ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda in postopke za načrtovanje načrtovanih in nepredvidenih vzdrževalnih del;
- (e) načela sporazumnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 38 in formalnega mehanizma za reševanje sporov iz člena 39;
- (f) strukturo in višino kazni za spremembe pravic do zmogljivosti;
- (g) postopke, ki jih je treba upoštevati, in merila, ki se uporabljajo, kadar je železniška infrastruktura zelo izkoriščena ali preobremenjena;
- (h) podrobnosti o omejitvah uporabe železniške infrastrukture;
- (i) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 7;

- (3) oddelek o operacijah, vključno z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem. V njem je določeno izvajanje zahtev iz te uredbe ter direktiv (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 in 2007/59/ES, vključno z:
- (a) operativnimi predpisi, med drugim prednostnimi pravili ali prednostnimi načeli za upravljanje prometa, seznamom ali sklici na tehnične, operativne in varnostne predpise ter predpise v zvezi z operativnim osebjem;
  - (b) operativnimi ukrepi, med drugim pravili in postopki za upravljanje motenj in krizno upravljanje, operativno komunikacijo in izmenjavo podatkov s prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki;
  - (c) seznamom informacijskih sistemov, ki se uporabljajo pri operacijah, in sklice nanje;
  - (d) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 46 te uredbe;

- (4) oddelek o ključnih elementih upravljanja uspešnosti, ki vključuje zlasti:
- (a) sklice na cilje uspešnosti, določene v poslovnem načrtu iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU in pogodbenem dogovoru iz člena 30 navedene direktive;
  - (b) postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti pri uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravnih ukrepov za izboljšanje uspešnosti;
  - (c) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 52 te uredbe.
-

## PRILOGA VI

Vsebina evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 46

Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja vsebuje vsaj naslednje elemente:

Element	Sklici
Pravila in postopke za upravljanje prometa in obvladovanje motenj, ki jih morajo upravljavci infrastrukture upoštevati pri določanju pravil in postopkov za upravljanje prometa	Člen 45
Skupna pravila in postopki za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja med upravljavci infrastrukture in z operativnimi deležniki	Člen 44, člen 45, člen 46(1), člen 46(4), člen 47, člen 48
Smernice za upravljanje in dodeljevanje zmogljivosti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer	Člen 43(2)
Opredelitev odgovornosti operativnih deležnikov, vključenih v upravljanje čezmejnega prometa, na podlagi sklopa dogovorjenih operativnih postopkov, mejnikov in vmesnikov	Člen 47
Postopki, pravila, orodja in vmesniki za komunikacijo in izmenjavo informacij, vključno z usklajenimi digitalnimi orodji in vmesniki, med upravljavci infrastrukture, operativnimi deležniki in drugimi zadevnimi deležniki, zlasti javnimi organi	Člen 47, člen 50, člen 66

Element	Sklici
Načela za ustanovitev namenskih usklajevalnih skupin v zvezi z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem	Člen 55(2)
Ureditve za simulacijo in usposabljanje, zlasti v zvezi z motnjami in kriznimi razmerami	Člen 49(7)
Skupna metoda za oceno pogojev glede trajanja in verjetnega vpliva na promet ter vsebina poročila koordinatorja mreže o incidentu	Člen 48(7)
Smernice za zagotovitev ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami	Člen 57(2)

## PRILOGA VII

### Motnje v omrežju iz člena 48

Vrsta incidenta	Predvideno trajanje	Ocenjeni verjetni vpliv
Motnje v omrežju	Za vrnitev na raven razpoložljivih zmogljivosti, ki je bila na voljo pred incidentom, za uporabo vlaka je potrebnih tri ali več dni.	– 50 % ali več vlakov na prizadetem odseku, ki obratujejo na enem omrežju, potrebuje operativno obravnavo. – Manj kot 50 % vlakov na zadevnem odseku, ki obratujejo v več kot enem omrežju, potrebuje ali naj bi potrebovalo operativno obravnavo.
Motnje v več omrežjih	Za vrnitev na raven razpoložljivih zmogljivosti, ki je bila na voljo pred incidentom, za uporabo vlaka je potrebnih tri ali več dni.	– 50 % ali več vlakov na zadevnem odseku, ki obratujejo v več kot enem omrežju, potrebuje ali naj bi potrebovalo operativno obravnavo.

## PRILOGA VIII

Vsebina evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 52

Področje uspešnosti	Pomembna vprašanja (okvirno)
Železniška infrastruktura in oprema	<ul style="list-style-type: none"><li>– Zmogljivosti ter objekti fizične infrastrukture in njene opreme, vključno z uvedbo standardov TEN-T</li><li>– Zmanjšanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ali objektov zaradi odložene obnove, vzdrževanja ali popravila železniške infrastrukture</li></ul>
Železniške infrastrukturne zmogljivosti	<ul style="list-style-type: none"><li>– Ponudba zmogljivosti v smislu količine in kakovosti</li><li>– Izkoriščenost zmogljivosti, neizkoriščene zmogljivosti, namenjene rasti prometa</li><li>– Skladnost med (načrtovanimi ali nenačrtovanimi) razpoložljivimi zmogljivostmi in potrebami trga na ravni enega in več omrežij</li><li>– Stabilnost ponudbe zmogljivosti, zlasti v zvezi z železniškimi infrastrukturnimi deli</li><li>– Preobremenjena železniška infrastruktura</li><li>– Načrtovani čas mirovanja vlakov na mejnih postajah</li></ul>
Upravljanje prometa	<ul style="list-style-type: none"><li>– Točnost/zamude različnih vrst storitev železniškega prometa v odhodnem kraju, vmesnih postajališčih in v namembnem kraju ter na operativno pomembnih lokacijah</li><li>– Odpovedi vlakov</li><li>– Dejanski čas mirovanja vlakov na mejnih postajah</li></ul>

Področje uspešnosti	Pomembna vprašanja (okvirno)
Obvladovanje motenj in krizno upravljanje	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Delež prometa, ki bi ga bilo mogoče preusmeriti ali prerazporediti med motnjo ali krizo</li> <li>– Vpliv motenj v železniškem prometu v smislu zamud in odpovedi</li> <li>– Vpliv motenj na izvajalce storitev železniškega prometa in njihove uporabnike</li> <li>– Posebne težave, ki so se pojavile (kvalitativno)</li> </ul>
Uvajanje in delovanje digitalnih storitev, orodij in vmesnikov	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Podpora procesom, povezanim z upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in upravljanjem motenj</li> <li>– Popolnost in kakovost zagotovljenih informacij in podatkov ter lahek dostop za operativne deležnike</li> <li>– Uskladitev z evropsko arhitekturo, razvito v okviru Skupnega podjetja za evropske železnice, in ustreznimi tehničnimi specifikacijami v skladu z Direktivo (EU) 2016/797</li> </ul>
Skladnost s predpisi; regulativni nadzor	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Procesni kazalniki za spremljanje skladnosti s pravili in postopki</li> <li>– Pritožbe, vložene pri regulatornih organih in mreži ENRRB</li> </ul>
Ureditve za pregled uspešnosti upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, vključno z usklajevanjem med operativnimi deležniki	
Smernice za zagotovitev ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami, kot je navedeno v členu 57(2)	

## PRILOGA IX

Informacije, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom, iz člena 50

Naslednje informacije, ki se po potrebi zagotovijo v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in ustreznimi izvedbenimi akti, sprejetimi na podlagi navedene direktive, in za katere so odgovorni zadevni deležniki iz Uredbe Komisije (EU) 2026/253<sup>1</sup>, se zagotovijo na podlagi člena 50 te uredbe:

Informacije, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture:

- številka vlaka
- javljanje lokacije vlaka,
- dodelitev poti,
- informacije o vožnji vlaka in informacije o napovedi vožnje vlaka,
- informacije o motnjah v prevozu,
- izmenjava podatkov za izboljšanje kakovosti

---

<sup>1</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2026/253 z dne 6. februarja 2026 o tehnični specifikaciji v zvezi s telematskim podsistemom železniškega sistema v Evropski uniji za interoperabilnost souporabe podatkov v železniškem prevozu (TSI za telematiko) ter o razveljavitvi uredb (EU) št. 454/2011 in (EU) št. 1305/2014 (UL L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).

Informacije, ki jih zagotovijo drugi operativni deležniki:

- podatki o tovornem listu,
  - prošnja za vlakovno pot
  - priprava vlaka,
  - informacije o vožnji vlaka in informacije o napovedi vožnje vlaka,
  - informacije o motnjah v prevozu,
  - predvideni čas odhoda pošiljke, predvideni čas izmenjave, predvideni čas prihoda,
  - premiki vagonov,
  - izmenjava podatkov za izboljšanje kakovosti
-

## PRILOGA X

### Korelacijske tabele

#### 1. Korelacijska tabela za določbe, črtane v Direktivi 2012/34/EU

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 2(6)	Člen 40(2)
Člen 3, točka 20	Člen 23 in Priloga II
Člen 3, točka 22	Člena 38 in 39
Člen 3, točka 23	Člen 5, točka 6, in člen 33
Člen 3, točka 27	Člen 5, točka 9
Člen 3, točka 28	Člen 5, točka 14
Člen 7b(1)	Člen 3(1)
Člen 7b(2)	Člen 3(3)
Člen 7b(3)	Člen 3(4) in člen 2(4), točka (b)
Člen 36	Člen 42
Člen 38(1)	Člen 28(1), drugi pododstavek, in člen 28(5)
Člen 38(2)	Člen 28(3)
Člen 38(3)	Člen 28(4)
Člen 38(4)	Člen 28(6)
Člen 39(1)	Člen 13(3)
Člen 39(2)	Člen 3(2)
Člen 40(1)	Člen 16, člen 30 in člen 55
Člen 40(2)	Člen 58(10), člen 61(2), člen 67(1), člen 68(1) in (7)

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 40(3)	Člen 58(3) in (8)
Člen 40(4)	Člen 56(1)
Člen 40(5)	–
Člen 41(1)	Člen 8(1)
Člen 41(2)	Člen 8(2)
Člen 41(3)	Člen 8(3)
Člen 42(1)	Člen 33(1)
Člen 42(2)	Člen 33(6)
Člen 42(3)	Člen 33(7)
Člen 42(4)	Člen 33(7)
Člen 42(5)	Člen 33(8) in Priloga I, oddelek 5
Člen 42(6)	Člen 33(9)
Člen 42(7)	Člen 33(11)
Člen 42(8)	Člen 33(12)
Člen 43(1)	Člen 40(1), člen 34(5), (6), (7), člen 35(1) in (2) ter Priloga I, oddelki 2, 4, 5, 6 in 7
Člen 43(2)	Člen 11(9), člen 13(2), člen 23(9), člen 40(3) in člen 41(11)
Člen 43(3)	–
Člen 44(1)	Člen 28(1)
Člen 44(2)	Člen 34(6) in (7)
Člen 44(3)	Člen 33(4)
Člen 44(4)	Člen 30 in člen 66(5)

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 45(1)	Člen 34(1)
Člen 45(2)	Člen 27
Člen 45(3)	Člen 34(9)
Člen 45(4)	Člen 34(9)
Člen 46(1)	Člen 38(1)
Člen 46(2)	Člen 38(2)
Člen 46(3)	Člen 38(3)
Člen 46(4)	Člen 38(4)
Člen 46(5)	Člen 38(2)
Člen 46(6)	Člen 39
Člen 47(1)	Člen 23(1) in Priloga II
Člen 47(2)	Člen 23(5)
Člen 47(3)	Člen 27(1)
Člen 47(4)	Člen 9(1) in (2) ter člen 13(3)
Člen 47(5)	Člen 9(1) in člen 35
Člen 47(6)	Člen 23(6)
Člen 48(1)	Člen 36(1)
Člen 48(2)	Člen 20(5)
Člen 49(1)	Člen 26(1)
Člen 49(2)	Člen 26(2)
Člen 49(3)	Člen 26(3)
Člen 50(1)	Člen 24(1)
Člen 50(2)	Člen 24(2)

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 50(3)	Člen 24(1)
Člen 51(1)	Člen 23(1)
Člen 51(2)	Člen 25(1) in (2)
Člen 51(3)	Člen 25(4)
Člen 51(4)	Člen 25(5)
Člen 52(1)	Člen 14(9)
Člen 52(2)	Člen 29(3)
Člen 53(1)	Člen 37(1)
Člen 53(2)	Člen 11(2) in (4) ter člen 37(3)
Člen 53(3)	Člen 10(1)
Člen 54(1)	Člen 45(3)
Člen 54(2)	Člen 45(5)
Člen 54(3)	Člen 45(7)

2. Korelacijska tabela za Uredbo (EU) št. 913/2010

Uredba (EU) št. 913/2010	Ta uredba
Členi 1 do 7	–
Člen 8	Člen 58(1) do (7), (9), (10) in (11), člen 60(1), točke (a), (b) in (c) in (g) in člen 60(2)
Člen 9(1)	Člen 16(1), člen 24(3) in (4), člen 25(3) in člen 61
Člen 9(1), točke (a), (c), (d) in (e), člen 9(2), člen 9(3), člen 9(4) in člen 9(5)	–
Člen 9(1), točka (b)	Člen 17 in člen 24(3) in (4)
Člen 10	–
Člen 11	Člen 58(1) do (7), (9), (10) in (11)
Členi 12 do 18	–
Člen 19	Člen 51 in člen 70(7) in (8)
Členi 20 do 25	–