



Bruxelles, den 11. juni 2024
(OR. en)

10938/24

**Interinstitutionel sag:
2023/0271(COD)**

**TRANS 302
CODEC 1484**

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	10059/24 + ADD 1
Komm. dok. nr.:	11718/23 + ADD 1-4
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010 – Generel indstilling

I. BAGGRUNDSNOTAT

1. Den 11. juli 2023 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet et forslag¹ til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010, som har til formål at øge tilgængeligheden af infrastruktur gennem bedre planlægnings- og tildelingsprocesser og forbedret grænseoverskridende samordning.
2. Udkastet til forordning er baseret på artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) (almindelig lovgivningsprocedure).

¹ ST 11718/23 + ADD 1-4.

3. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg² afgav udtalelse den 6. februar 2024. Regionsudvalget³ afgav udtalelse den 18. marts 2024.
4. Landtransportgruppen drøftede forslaget 20 gange på møderne den 4. september, 27. september, 20. oktober, 6. november, 20. november, 27. november og 12. december 2023 samt den 9. februar, 13. februar, 27. februar, 7. marts, 14. marts, 19. marts, 11. april, 16. april, 23. april, 30. april, 14. maj, 21. maj, og 28. maj 2024.
5. På mødet den 5. juni gennemgik De Faste Repræsentanternes Komité det kompromis, der var resultatet af drøftelserne i Landtransportgruppen, og godkendte det generelt med henblik på en generel indstilling. To yderligere bemærkninger, som medlemsstaterne fremsatte på mødet i De Faste Repræsentanternes Komité, er blevet afspejlet i teksten i bilaget til denne note. Teksten er anført i forhold til Kommissionens forslag (med **fed skrift og understregning** og [...]).
6. I Europa-Parlamentet har Transport- og Turismeudvalget (TRAN) hovedansvaret. Tilly Metz (Green, LU) blev udpeget til ordfører. Betænkningen blev forelagt den 5. marts 2024; Europa-Parlamentet vedtog sit forhandlingsmandat på plenarmødet den 12. marts 2024.

II. STATUS OVER DRØFTELSENE

A. Alternative løsninger til det oprindelige forslag

7. Medlemsstaterne har støttet forslagets mål. Delegationerne har imidlertid foreslået at forbedre visse processer for planlægning og tildeling af infrastrukturkapacitet, styrke medlemsstaternes rolle og forenkle præstationsvurderingen og myndighedstilsynet. Formandskabet har således udviklet følgende alternative løsninger til det oprindelige forslag, som delegationerne støttede.

² EUT C, C/2024/891, 6. februar 2024.

³ EUT C, C/2024/1982, 18. marts 2024.

a. Forordningens anvendelsesområde

8. Formandskabet gentog visse muligheder for fritagelser eller undtagelser fra det anvendelsesområde, der allerede fandt anvendelse på forvaltning af jernbanekapacitet i henhold til direktiv 2012/34/EU, men som ikke var medtaget i eller ikke var fuldt ud omfattet af Kommissionens forslag, såsom jernbanetjenester, der udføres i transit gennem Unionen, eller pendultrafik for vej køretøjer gennem Kanaltunnelen (*artikel 1*). For internationale kanaler, der involverer infrastrukturforvaltere fra tredjelande, har formandskabet indført mulighed for at afvige fra de perioder og frister for kapacitetstildeling, der er fastsat i forordningen, hvis dette ikke har nogen indvirkning på andre infrastrukturforvaltere i Unionen, som ikke er involveret i disse internationale kanaler (*artikel 38*).
9. Formandskabet indførte i præambelen betragtninger vedrørende den del af Unionens jernbanenet, hvor der løbende er kapacitet til rådighed uden reel risiko for overbelastning, og for den del af Unionens jernbanenet, der geografisk er afsondret fra resten af dette net af havet, for hvilken medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne bør kunne følge en pragmatisk og forholdsmæssig tilgang ved gennemførelsen af forordningen, samtidig med at de fuldt ud overholder de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning (*betragtning 6b*). Dette vil bidrage til at forhindre en uforholdsmæssig stor administrativ arbejdsbyrde i disse specifikke situationer.

b. Sikkerhed og forsvar

10. Formandskabet afspejlede i teksten alle delegationernes betænkeligheder med hensyn til sikkerhed og forsvar. For det første understregede formandskabet, at forordningen ikke forhindrer medlemsstaterne i at vedtage foranstaltninger for at beskytte væsentlige sikkerheds- eller forsvarsinteresser og sikre adgang til jernbaneinfrastruktur for militæret (*artikel 1*). Disse foranstaltninger er ikke længere begrænset til krisesituationer, men er underlagt de samme betingelser som foranstaltninger, der træffes i krisesituationer.
11. Derefter indførte formandskabet muligheden for, at medlemsstaterne kan afslå at tildele infrastrukturkapacitetsrettigheder til eller at trække infrastrukturkapacitetsrettigheder tilbage fra en ansøger, hvis de fastslår, at det vil frembyde en alvorlig og graverende risiko for den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed, herunder den nationale sikkerhed og det nationale forsvar. En sådan foranstaltning, som navnlig vil have konsekvenser for nabomedlemsstater, skal være behørigt begrundet, strengt nødvendig og stå i et rimeligt forhold til det mål, der forfølges (*artikel 10a*).

c. Udvikling af de tre europæiske rammer i det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere (ENIM)

12. Formandskabet præciserede yderligere reglerne og forlængede tidsplanen for ENIM's udarbejdelse af de tre europæiske rammer for kapacitetsforvaltning, for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og for præstationsvurdering. Formandskabet tilføjede også en høring af de operationelle interessenter samt en henstilling fra det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB) inden vedtagelsen af rammerne (*artikel 6, 44 og 50*).
13. Desuden anførte formandskabet udtrykkeligt i præamblen, at indholdet af de europæiske rammer ikke er bindende (*betragtning 15*). Denne præcisering er nødvendig for det første af hensyn til retssikkerheden, så infrastrukturforvalterne kender omfanget af deres forpligtelser i henhold til denne forordning, og for det andet for at sikre, at der ikke er nogen konflikt med retspraksis i Meroni-sagen⁴, da ENIM er en tredjepartsenhed. For at sikre en tilstrækkelig harmoniseret tilgang til forvaltning af jernbanekapacitet fastsættes det imidlertid i teksten, at infrastrukturforvalterne skal bestræbe sig på at følge indholdet af disse rammer og begrunde enhver afvigelse herfra.

d. Strategiske retningslinjer

14. Formandskabet styrkede omfanget og betydningen af de strategiske retningslinjer, som medlemsstaterne giver til deres infrastrukturforvaltere. Medlemsstaterne kan navnlig forpligte infrastrukturforvalterne til på forhånd at planlægge infrastrukturkapacitet, styre kapacitetsopdelingen af stærkt udnyttet eller overbelastet infrastruktur, styre gennemførelsen af den formelle konfliktløsningsmekanisme eller opstille rammer for reservering af kapacitet gennem rammeaftaler eller rullende planlægning. Medlemsstaternes vedtagelse af sådanne retningslinjer er dog fortsat fakultativ, og det samme gælder medlemsstaternes mulighed for at gøre dem bindende. Formandskabet ledsagede også denne styrkelse med passende sikkerhedsforanstaltninger for at undgå en fragmenteret tilgang til forvaltning af jernbanekapacitet ved at kræve, at medlemsstaterne indbyrdes samordner deres respektive strategiske retningslinjer og respekterer infrastrukturforvalternes operationelle uafhængighed (*artikel 11, 18 og 37*).

⁴ Domstolens dom af 13. juni 1958, *Meroni mod Den Høje Myndighed*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Kapacitetsplanlægning

15. Formandskabet omstrukturerede indholdet af planlægningsdokumenterne, som nu er opført i deres helhed i *bilag I*. Med henblik på at mindske infrastrukturforvalternes administrative arbejdsbyrde i forbindelse med disse planlægningsdokumenter begrænsede formandskabet de tilfælde, hvor sådanne dokumenter skal ajourføres. Kapacitetsstrategierne ajourføres f.eks. kun i tilfælde af uforudsete og væsentlige hændelser, og kapacitetsmodeller ajourføres kun, hvis der ikke allerede er offentliggjort kapacitetsforsyningsplaner, som er mere detaljerede (*artikel 16-18*).

f. Socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier

16. Delegationerne anerkendte betydningen af at anvende socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier i forbindelse med forvaltning af knap kapacitet for at opnå de størst mulige fordele for samfundet. Sådanne kriterier vil på den ene side blive anvendt til at vurdere alternative opdelingsmuligheder for stærkt udnyttede og overbelastede elementer af infrastrukturen, –idet infrastrukturforvalteren også har mulighed for at tage hensyn til lokale eller nationale forhold– og på den anden side til at løse konflikter, som ikke kunne løses gennem samordning af ansøgningerne om kapacitet (*artikel 25 og 37*). Kommissionen vil skulle gennemgå, hvordan sådanne kriterier fungerer, i sin rapport om gennemførelsen af forordningen senest 10 år efter dens ikrafttræden (*artikel 73*).

g. Sanktioner

17. Formandskabet erstattede den foreslåede "*kompensation*" for ændring af kapacitetsrettigheder, hvis en part ikke overholder sine forpligtelser, med en "*sanktion*", idet dette udtryk er mere hensigtsmæssigt til at beskrive et sådant økonomisk incitament for alle parter til at overholde disse forpligtelser. Formandskabet samlede alle bestemmelser vedrørende sanktioner i *artikel 40*. Formandskabet indførte yderligere oplysninger om niveauer og gradueringer af sanktionen og om de kriterier, der skal tages i betragtning ved fastlæggelsen af disse niveauer og gradueringer. Kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder, som infrastrukturforvaltere på visse betingelser har oplyst om, er ikke omfattet af en sådan sanktion. Uden at det berører konventionen om internationale jernbanebefordringer ("*COTIF*") og retten til at klage i henhold til national ret og EU-retten, indførte formandskabet sluttelig princippet om, at betalingen af en sanktion udtømmer andre finansielle fordringer i forbindelse med den samme ændring for den anden part.

h. Krisesituationer

18. For at afspejle, at krisestyring for det meste henhører under medlemsstaternes kompetence, slettede formandskabet Kommissionens mulighed for at kræve, at en medlemsstat ophæver de midlertidige foranstaltninger, der er vedtaget som reaktion på en krisesituation.

Medlemsstaterne skal dog underrette Kommissionen og ENIM om sådanne midlertidige foranstaltninger, begrænse indeholder heraf til det strengt nødvendige for at håndtere krisesituationen, og samordne dem med andre medlemsstater, når de har indvirkning på den grænseoverskridende trafik (*artikel 47*).

i. Medlemsstaternes samordning

19. Formandskabet indførte en formel forpligtelse til samordning mellem medlemsstaterne for flere aspekter af teksten for at sikre, at praksis harmoniseres tilstrækkeligt, når det er nødvendigt (*artikel 53a*). Dette blev af visse delegerationer anset for at være særlig vigtigt i betragtning af ophævelsen af forordningen om godstogskorridorer⁵, som indeholdt samordningsmekanismer, men som dog er begrænset til jernbanegodstransport.

Formandskabet mener, at de kombinerede bestemmelser i denne forordning og i den reviderede TEN-T-forordning, som skaber nye europæiske transportkorridorer, vil skabe en passende forvaltningsramme for alle jernbanetjenester.

j. Præstationsvurdering

20. Formandskabet slettede det foreslåede "*præstationsvurderingsorgan*", da denne enhed ville få overdraget opgaver tæt på allerede eksisterende enheders ekspertiseområde. Formandskabet foreslog i stedet at overlade det til ENIM og ENRRB at vurdere resultaterne af infrastrukturforvalternes tjenester. Navnlig opretholdes den europæiske ramme for præstationsvurdering og på dette grundlag også den europæiske præstationsvurderingsrapport med bidrag og henstillinger fra ENRRB (*artikel 49-51*).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

k. Digitalisering

21. Formandskabet henviste udtrykkeligt til medlemsstaternes mulighed for fortsat at anvende eksisterende kapacitetsforvaltningsværktøjer, så længe de gør det muligt at opfylde kravene i forordningen, for at forhindre unødvendige investeringer i digitalisering (*artikel 62*).

l. Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

22. Formandskabet begrænsede Kommissionens beføjelser til at vedtage delegerede retsakter til aspekter, der er strengt nødvendige, og begrænsede delegationen af beføjelser yderligere (*artikel 10, 11, 21, 38, 39 og 48*). Formandskabet mener, at det i betragtning af denne forordnings særlige kompleksitet og det forhold, at dette er en helt ny måde at forvalte kapaciteten i sektoren på, er vigtigt at give mulighed for at revidere visse aspekter af forordningen for at sikre, at de heri fastsatte regler fortsat er hensigtsmæssige over tid. Formandskabet afgrænsede klart de elementer, der kan ændres i bilagene, og tilføjede betingelser for, at Kommissionen kan handle, såsom store vanskeligheder med gennemførelsen. Formandskabet indførte også standardbestemmelserne vedrørende delegerede retsakter om muligheden for at tilbagekalde delegationen af beføjelser, om høring af eksperter og om vedtagelsesproceduren (*artikel 71*).
23. Formandskabet indførte "*bestemmelsen om ikke at afgive udtalelse*" for alle gennemførelsesretsakter, der skal vedtages på grundlag af denne forordning, hvilket betyder, at Kommissionen ikke vedtager gennemførelsesretsakten, hvis Udvalget for det Fælles Europæiske Jernbaneanråde ikke afgiver udtalelse (*artikel 72*).

m. Afstemningsregler for ENIM

24. Kommissionen foreslog at bibeholde de nuværende afstemningsregler for ENIM, idet alle infrastrukturforvaltere fra én medlemsstat har én stemme, og ENIM træffer sine beslutninger med simpelt flertal. I betragtning af ENIM's bredt reviderede rolle med mange nye opgaver, som vil forme den nye kapacitetsforvaltningsproces, mente formandskabet, at et større flertal på to tredjedele bør påkræves til at træffe en afgørelse, samtidig med at princippet om én stemme pr. medlemsstat bevares (*artikel 55*). Disse afstemningsregler, der støttes af flere delegationer, vil sikre, at der tages hensyn til alle stemmer, der repræsenterer forskellige operationelle situationer, samtidig med at det sikres, at ENIM er funktionsdygtig og kan træffe beslutninger.

B. Finansiering

25. Kommissionen vurderede i sin konsekvensanalyse⁶ de nye omkostninger, som forordningen medfører for de nationale offentlige myndigheder, til 0,9 mio. EUR om året i perioden 2025-2050⁷ og de nye omkostninger for de operationelle interessenter til 79,3 mio. EUR om året. Til sammenligning forventes de samlede fordele, herunder reduktionen af de eksterne omkostninger, at beløbe sig til 519,3 mio. EUR om året.
26. Kommissionen pegede i finansieringsoversigten, der ledsager forslaget⁸, på muligheden for EU-medfinansiering i form af teknisk bistand fra Connecting Europe-faciliteten (CEF) for perioden 2025-2027 til driften af ENIM, herunder netværkskoordinatoren, og ENRRB's sekretariat. Kommissionen planlagde en medfinansiering på 5,5 mio. EUR hvert år for 2025-2027⁹ og anførte, at denne medfinansiering kunne forlænges afhængigt af de næste drøftelser om den flerårige finansielle ramme.

III. YDERLIGERE BEMÆRKNINGER FREMSAT I DE FASTE REPRÆSENTANTERS KOMITÉ

27. Kompromiset i bilaget til denne note afspejler to yderligere bemærkninger, som medlemsstaterne fremsatte på mødet i De Faste Repræsentanternes Komité den 5. juni:
- Operatører af intermodal transport nævnes nu udtrykkeligt blandt de operationelle interessenter, der vil deltage i samordnings- og høringsprocessen i ENIM's arbejdsgrupper (*artikel 56*).

⁶ ST 11718/23 ADD3, navnlig tabel 7 og 11.

⁷ Hvoraf: 0,3 mio. EUR til driften af ENRRB's sekretariat, 1,1 mio. EUR i håndhævelsesomkostninger minus 0,5 mio. EUR i omkostningsbesparelser.

⁸ ST 11718/23

⁹ Muligvis med forbehold af tilpasning, da dette skøn omfattede oprettelsen af et præstationsvurderingsorgan, som blev slettet af formandskabet.

- Infrastrukturforvaltere med ansvar for strækninger, der udgør en del af TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet i EFTA-staterne og de sydøsteuropæiske parter i traktaten om oprettelse af et transportfællesskab¹⁰, bør have ret til at være medlemmer af ENIM uden stemmeret, forudsat at disse stater eller parter anvender forordningen på grundlag af en international aftale, der er indgået med EU (*betragtning 21a og artikel 55*).

IV. **KONKLUSIONER**

28. I lyset af ovenstående opfordres Rådet til at nå frem til en generel indstilling til forslaget til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde.
-

¹⁰ Rådets afgørelse (EU) 2017/1937 om undertegnelse på Den Europæiske Unions vegne og midlertidig anvendelse af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab.

2023/0271 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde,
om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹¹ [EUT C, C/2024/891, 6. februar 2024\[...\]](#).

¹² [EUT C, C/2024/1982, 18. marts 2024\[...\]](#).

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt¹³ fastsættes en målsætning om klimaneutralitet, som Unionen skal nå i 2050, og en klar målsætning om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030. **Begge målsætninger er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119. I den europæiske grønne pagt**[...] opfordres der til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, samtidig med at der arbejdes hen imod ambitionen¹⁴ om nulforurening for at reducere sundhedsvirkningerne af luftforurenende emissioner med mere end 55 % og den andel af befolkningen, der er kronisk forstyrret af transportstøj, med 30 % inden 2030. Transport udgør ca. 25 % af Unionens samlede drivhusgasemissioner, og disse emissioner er steget i de seneste år. I den europæiske grønne pagt prioriteres det at flytte en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, over på jernbaner og indre vandveje. Da jernbanetransport er en i vid udstrækning elektrificeret og energieffektiv transportform, bør øget brug af jernbanetjenester bidrage til at reducere transportens emissioner og energiforbrug.
- (2) I meddelelsen om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet¹⁵ fastsættes milepæle for at vise det europæiske transportsystems vej mod at nå målene om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Det forventes, at jernbanegodstrafikken vil vokse med 50 % inden 2030 og være fordoblet inden 2050, trafik med højhastighedstog vil være fordoblet i 2030 og tredoblet i 2050, og rejser med kollektiv trafik i rutefart på under 500 km vil være kulstofneutrale i 2030 i Unionen. For at nå disse mål [...] **bør** jernbanetransport blive mere attraktiv med hensyn til prisoverkommelighed, pålidelighed og tjenester, der er bedre tilpasset de rejsendes og speditørernes behov.

¹³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

¹⁴ Kommissionens meddelelse "Vejen til en sund planet for alle - EU-handlingsplan: Mod nulforurening for vand, luft og jord" (COM(2021) 400 final af 12.5.2021).

¹⁵ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final af 9.12.2020).

- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU¹⁶ fastsættes reglerne for forvaltning og drift af jernbaneinfrastruktur og de principper og procedurer, der gælder for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet for indenlandsk og international jernbanetransport.
- (4) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010¹⁷ indeholder bestemmelser om etablering af godstogskorridorer og one-stop-shops for at lette anmodninger om infrastrukturkapacitet med henblik på internationale jernbanegodstjenester.
- (5) **Forvaltning af** jernbaneinfrastrukturkapacitet og **jernbanetrafikstyring** er afgørende for en velfungerende jernbanesektor. Driften af jernbanetransport, **særlig grænseoverskridende jernbanetjenester**, skal planlægges og samordnes omhyggeligt for at gøre det muligt for tog med meget forskellige karakteristika, f.eks. med hensyn til hastighed og bremselængde, at dele de samme spor sikkert. Optimal **og harmoniseret** forvaltning af kapaciteten skaber flere muligheder for jernbanetjenester og øger deres pålidelighed **og kontinuitet**. **Denne forordning** bør give infrastrukturforvalterne tilstrækkelig fleksibilitet til at kunne forvalte kapaciteten effektivt, samtidig med at det sikres, at alle [...] **ansøgere** behandles **på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde** [...], **der sikrer fair konkurrence**, i forbindelse med deres adgang til nettet.
- (6) I direktiv 2012/34/EU anerkendes medlemsstaternes ret til ikke at anvende reglerne for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet på visse dele af jernbanenettet eller på visse jernbanetjenester, hvis en sådan undtagelse fra EU-rettens anvendelsesområde ikke vil påvirke det fælles europæiske jernbaneområdes funktion. Disse undtagelser bør fortsat finde anvendelse, og medlemsstaterne bør fortsat have ret til at anmode om sådanne undtagelser i fremtiden, også i henhold til denne forordning.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde [...](EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

(6a) Driften af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal reguleres navnlig af traktaten mellem Frankrig og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om private koncessionshaveres bygning og drift af en fast forbindelse under Den Engelske Kanal, undertegnet den 12. februar 1986 i Canterbury ("Canterburytraktaten"), og koncessionsaftalen mellem Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited og France-Manche S.A. I henhold til nævnte traktat og nævnte koncession ("koncessionsaftalen") skal koncessionshaverne forvalte infrastrukturen og drive pendultrafik for vej køretøjer. Direktiv 2012/34/EU, med undtagelse af visse artikler, finder ikke anvendelse på virksomheder, hvis virksomhed er begrænset til pendultrafik for vej køretøjer gennem Kanaltunnelen eller til transportvirksomhed i form af pendultrafik for vej køretøjer gennem denne tunnel. Tilsvarende er det ikke hensigtsmæssigt at anvende denne forordning på forvaltningen af infrastrukturkapacitet til drift af sådanne tjenester. Medmindre andet er fastsat, bør denne forordning finde anvendelse på forvaltningen af infrastrukturkapacitet til drift af andre tjenester såsom passager- og godstog.

I henhold til Canterburytraktaten og koncessionsaftalen er koncessionshaverne desuden forpligtet til at overholde bestemmelserne i nævnte aftale, de love og forskrifter, der gælder i Frankrig og Det Forenede Kongerige, og de EU-regler, der gælder for bygning og drift af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal. Den franske og den britiske regering er forpligtet til at bestræbe sig på indbyrdes at samordne og træffe de foranstaltninger, herunder tilgange over for internationale organisationer, der er nødvendige navnlig for driften af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal i overensstemmelse med koncessionsaftalen. Visse bestemmelser i denne forordning bør derfor ikke findes anvendelse på infrastrukturen i den faste forbindelse under Den Engelske Kanal, hvis en sådan anvendelse indebærer en risiko for at være i strid med anvendelsen af gældende ret i Det Forenede Kongerige. Dette er tilfældet med bestemmelsen om fastsættelse af tærskelværdier for stærkt udnyttet eller overbelastet infrastruktur.

- (6b) Ved gennemførelsen af denne forordning for så vidt angår en del af Unionens jernbanenet, hvor der løbende er kapacitet til rådighed, og hvor der ikke forventes nogen relevant ændring på kort eller mellemlang sigt, eller for så vidt angår en del af Unionens jernbanenet, der geografisk er afsondret af havet fra den øvrige del af Unionens jernbanenet, for hvilken der ikke er noget konkret behov for at samordne med andre medlemsstater eller infrastrukturforvaltere, der forvalter infrastruktur beliggende i andre medlemsstater, bør medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne kunne følge en pragmatisk og forholdsmæssig tilgang for at undgå uforholdsmæssigt store omkostninger og administrative byrder, samtidig med at de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, overholdes.**
- (6c) Denne forordning bør ikke forhindre medlemsstaterne i at vedtage de foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte væsentlige sikkerheds- eller forsvarsinteresser og for at sikre, at militæret har tilstrækkelig adgang til jernbaneinfrastruktur.**
- (6d) Transportinfrastrukturen er rygraden i økonomien og samfundet som helhed. En vis jernbaneinfrastruktur er kritisk for at sikre, at vitale samfundsmæssige funktioner fungerer godt, og har strategisk betydning for den nationale sikkerhed. I visse tilfælde kan tildeling af kapacitetsrettigheder til en ansøger bringe den offentlige sikkerhed eller den offentlige orden i Unionen i fare, herunder på medlemsstatsplan, f.eks. hvis en jernbanevirksomhed har til hensigt at transportere farligt gods eller våben, der ulovligt er indført i Unionen, på en medlemsstats jernbaneinfrastruktur. For at garantere en gnidningsløs, sikker og tryk jernbanetransporttrafik og sikre beskyttelsen af deres jernbanetransportinfrastruktur bør medlemsstaterne have mulighed for at kræve, at infrastrukturforvaltere afslår at tildele kapacitetsrettigheder til eller at trække kapacitetsrettigheder tilbage fra en ansøger, hvis adgangen til deres infrastruktur udgør en risiko for den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed, herunder for den nationale sikkerhed og det nationale forsvar. Enhver sådan afgørelse bør være behørigt begrundet og strengt nødvendig og stå i et rimeligt forhold til det mål, der forfølges, idet der også tages hensyn til afgørelsens indvirkning på konkurrencen og på kontinuiteten i forsyningskæderne, navnlig med hensyn til forsyning af kritiske input, og hvor den ønskede kapacitetsrettighed udgør en kapacitetsrettighed på flere net. Ved vurderingen af risikoen for den offentlige sikkerhed eller den offentlige orden kan den berørte medlemsstat bl.a. tage hensyn til, at ansøgeren er omfattet af restriktive foranstaltninger vedtaget af Unionen, og begrundelsen for at vedtage sådanne foranstaltninger, at ansøgeren ejes eller faktisk kontrolleres af eller handler på vegne af eller efter anvisning fra en person eller enhed,**

der er omfattet af restriktive foranstaltninger vedtaget af Unionen, eller at ansøgeren eller den pågældende person eller enhed er involveret i ulovlige aktiviteter eller i aktiviteter, der letter udviklingen af et tredjelands militære kapaciteter, der udgør en trussel mod medlemsstatens nationale sikkerhed. En sådan afgørelse bør regelmæssigt gennemgås af medlemsstaten, navnlig ved regelmæssigt at vurdere, om den fortsat er begrundet og forholdsmæssig. Medlemsstaten bør underrette Kommissionen, tilsynsorganet og, for så vidt angår kapacitetsrettigheder på flere net, de øvrige berørte medlemsstater om den vedtagne afgørelse og begrundelsen herfor og bør samordne med disse andre medlemsstater, hvis sidstnævnte giver udtryk for betænkeligheder vedrørende den vedtagne afgørelse.

- (7) Reglerne og procedurene for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet bør i højere grad afspejle alle jernbanemarkedssegmenternes behov. De bør navnlig tage hensyn til nødvendigheden af langsigtet stabilitet i den tilgængelige kapacitet til passagertransport, **herunder for tjenester, som drives i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste**, og af kortsigtet fleksibilitet inden for godstrafik for at imødekomme efterspørgslen på markedet. Derfor bør kapacitetsforvaltningsprocessen ikke længere primært have et årligt fokus, men tilrettelægges i tre efterfølgende faser af den strategiske kapacitetsplanlægning, nemlig planlægning og tildeling af kapacitet til jernbanetransport samt tilpasning og omlægning af kapacitet. Indførelsen af bedre definerede og strukturerede faser, der giver mulighed for langsigtet planlægning og kortsigtet tilpasning af kapacitetsforvaltningen, vil især gavne tjenester, der er vanskeligere at planlægge på forhånd eller er mere komplekse at tilrettelægge, f.eks. godstog og internationale passagertog.
- (8) En stigende del af Unionens jernbanenet er enten overbelastet eller tæt på overbelastet og kan ikke imødekomme alle ansøgers behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet og støtte yderligere vækst inden for jernbanetransport. Infrastrukturudvikling og digitalisering i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, der er udviklet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, navnlig European Rail Traffic Management System ("ERTMS"), forventes at medføre en forøgelse af den tilgængelige kapacitet på mellemlang til lang sigt. Infrastrukturforvalterne [...] **bør** dog [...] opstille prioriteter for anvendelsen af **stærkt udnyttede eller** overbelastede sektioner. **Medlemsstaterne bør have ret til at give infrastrukturforvalteren strategiske retningslinjer for at sikre, at planlægningen og anvendelsen af jernbanekapacitet, navnlig på stærkt udnyttede eller overbelastede sektioner, er i overensstemmelse med**

deres generelle mål og politiske retningslinjer, samtidig med at infrastrukturforvalterens operationelle ansvarsområder respekteres.

Infrastrukturforvalterne bør vurdere udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet på grundlag af objektive, gennemsigtige og hensigtsmæssige procedurer og metoder under størst mulig hensyntagen til den fælles metode, der skal udvikles af ENIM.

Kommissionen bør tillægges beføjelser til ved en gennemførelsesretsakt at fastlægge de overordnede nøgleprincipper for den metode, der skal udvikles af ENIM. Når Kommissionen vedtager denne retsakt, bør den undlade at fastlægge de detaljerede elementer, der skal indgå i denne metode.

(8a) For at sikre optimal anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet bør der tages hensyn til socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier under planlægnings- og tildelingsprocessen, navnlig ved vurderingen af alternative opdelingsmuligheder, hvor et element af infrastrukturen er blevet erklæret for at være stærkt udnyttet eller overbelastet og med henblik på konfliktløsning. Det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere (ENIM), der er oprettet ved direktiv 2012/34/EU, bør navnlig være baseret på sådanne kriterier med henblik på at fastlægge procedurer for vurdering af alternative opdelingsmuligheder og konfliktløsning. Disse procedurer bør så vidt muligt være enkle og fastlægges generelt, så de kan anvendes under de fleste omstændigheder.[...]

(9) Infrastrukturforvalternes strategiske kapacitetsplanlægning bør forbedre udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen ved at foregribe efterspørgslen efter jernbanetjenester, herunder ved at analysere den forventede udvikling på transportmarkedet, og tage hensyn til planlagt udvikling, fornyelse og vedligeholdelse af infrastruktur. Den bør sikre, at jernbaneinfrastrukturkapaciteten tildeles på en måde, der maksimerer jernbanetjenesternes samfundsmæssige værdi. Infrastrukturforvalterne bør sikre, at den strategiske planlægning gradvis tilvejebringer flere detaljer om tilgængelig kapacitet, og at den danner grundlag for kapacitetstildelingen.

- (10) For at sikre, at der er kapacitet til rådighed for tildeling til forskellige jernbanemarkedssegmenter og navnlig til godstransport og grænseoverskridende jernbanetjenester, bør infrastrukturforvalterne have mulighed for at forhåndsplanlægge anvendelsen af kapacitet på overbelastede eller stærkt udnyttede sektioner af jernbanenettet og udvide denne planlægning til andre sektioner af nettet, hvis det skønnes nødvendigt. Ved denne planlægning af kapacitet på forhånd bør der tages hensyn til de forskellige metoder til kapacitetstildeling og de forskellige jernbanemarkedssegmenters karakteristika. Den bør give mulighed for en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen ved at gruppere tog med lignende egenskaber for ydeevne i kapacitetstildelingsfasen.
- (11) Ved tildelingen af kapacitet bør infrastrukturforvalterne overholde deres strategiske [...] **planlægning** for kapacitetsudbud [...] **og** samtidig [...] **sikre**, at kapaciteten tildeles i overensstemmelse med markedsefterspørgslen på en retfærdig og ikkediskriminerende måde. Med henblik herpå kan visse kapacitetsansøgninger afslås, **herunder ved anvendelse af konfliktløsningsmekanismerne**, og kapacitetsforsyningsplanen [...] **bør** [...] **løbende** ajourføres [...] for at afspejle den [...] **tilgængelige kapacitet**. **Ved konfliktløsningsmekanismerne bør der tages hensyn til de forskellige metoder til kapacitetstildeling og de forskellige jernbanemarkedssegmenters karakteristika.**
- (12) De forskellige jernbanemarkedssegmenter har forskellige muligheder for at foregribe deres behov for jernbaneinfrastrukturkapacitet. Nogle leverandører af jernbanegodstransport kan muligvis ikke identificere deres kapacitetsbehov i tide til at blive medtaget i køreplanen, dvs. i den årlige plan for togs og det rullende materiels bevægelser, og de passer muligvis ikke ind i den årlige plan. Derfor bør infrastrukturforvalterne også kunne tilbyde tilstrækkelig kapacitet med hensyn til kvalitet og kvantitet til jernbanetjenester, der har en svingende efterspørgsel, organiseres med relativt kort varsel, omfatter mere end én togkørsel og kan køre gentagne gange i en periode, der ikke nødvendigvis falder sammen med køreplansperiodens varighed.

- (13) Ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet bør kunne planlægge og ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet på årsbasis gennem køreplanen. Ansøgere bør også kunne ansøge om jernbaneinfrastrukturkapacitet, hvor der sker større fremskridt hen imod stabile, flerårige jernbanetjenester gennem rammeaftaler. Endelig bør ansøgerne kunne ansøge om kapacitet tæt på driftstidspunktet for individuelle tog gennem ad hoc-ansøgninger om kapacitet eller for gentagne togtjenester gennem ansøgninger om rullende planlægning. **Da rullende planlægning er særlig hensigtsmæssig for jernbanegodstransport på grund af deres karakteristika, bør tildelingen af kapacitet gennem den rullende planlægningsproces i det mindste vedrøre jernbanegodstransport.**
- (14) En betydelig del af jernbanegodstransporten foregår over lange afstande og kræver grænseoverskridende samordning af infrastrukturforvaltere. Det politiske mål om at øge jernbanetrafikken afhænger også af øget grænseoverskridende personbefordring. For at lette og fremme øget grænseoverskridende trafik i det fælles europæiske jernbaneområde er det nødvendigt at sikre større sammenhæng [...]i reglerne og procedurerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet **og en harmoniseret tilgang**. Derfor bør [...]ENIM's rolle styrkes [...]ved at give det til opgave at udarbejde retningslinjer [...]med henblik på at **forbedre en [...]konsekvent** gennemførelse af denne forordning om procedurer og metoder til forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet med aktiv samordning af grænseoverskridende kapacitet og trafik. [...]ENIM bør navnlig udvikle europæiske rammer for kapacitetsforvaltning, for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og for præstationsvurdering.
- (15) I de europæiske rammer, der udvikles af [...]ENIM, bør der udstikkes retningslinjer, **herunder fælles principper og procedurer**, som infrastrukturforvalterne bør gøre deres yderste for at følge. [...] S[...]**amtidig med at disse rammer og elementerne deri bør være ikkebindende, og infrastrukturforvalterne** fortsat[...] **bør** have ansvaret for deres operationelle beslutninger, [...] bør i[...]nfrastrukturforvalterne [...]gøre rede for enhver afvigelse fra de **pågældende** [...] rammer **som fastsat i denne forordning**[...]. Denne tilgang [...]gør det muligt at skabe en balance mellem behovet for samordning og anvendelse af harmoniserede tilgange i det fælles europæiske jernbaneområde og behovet for at tilpasse procedurer og metoder til de særlige forhold i bestemte geografiske områder. Efter [...]ti års anvendelse af denne forordning bør Kommissionen **ved evalueringen af gennemførelsen af denne forordning** vurdere, om status med hensyn til procedurerne og

metodernes konvergens og effektiviteten af samordningsprocessen mellem infrastrukturforvalterne samt de generelle fremskridt hen imod oprettelsen af det fælles europæiske jernbaneområde berettiger **en ændring af denne forordning** [...] med henblik på at **fastsætte bindende regler for** erstatning af elementer i de europæiske rammer, der er udviklet af [...] **ENIM**.

(15a) ENIM bør udpege en netværkskoordinator til at udføre støtteopgaver og operationelle opgaver. I betragtning af den erfaring og det bidrag, som RailNetEurope (RNE) kan fremvise med henblik på at forbedre forvaltningen af jernbaneinfrastrukturkapaciteten, bør ENIM tage denne nonprofitorganisation i betragtning i forbindelse med udpegelsen af netværkskoordinatoren.

- (16) Reglerne om forvaltning af grænseoverskridende jernbanetrafik under normale forhold og i tilfælde af forstyrrelser bør fremme en smidig, modstandsdygtig og gnidningsløs drift af jernbanetransport. De bør omfatte et system til struktureret samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre interessenter.
- (17) Drift af jernbaneinfrastruktur kræver ikke blot et tæt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne, men også et stærkt samspil med jernbanevirksomheder og andre interessenter, der er direkte involveret i jernbanetransport og multimodal transport og logistik. Det er derfor nødvendigt at sikre en struktureret samordning mellem infrastrukturforvaltere og andre interessenter.
- (18) Jernbanetjenesternes pålidelighed er et af de aspekter, der værdsættes mest af jernbanekunderne. Køreplanernes pålidelighed er også af afgørende betydning for, at jernbanesystemet kan fungere gnidningsløst med et stærkt samspil mellem tjenester og eksterne virkninger i nettet. Derfor bør afvigelser fra køreplanen holdes på et minimum. Desuden bør der indføres et system med passende incitamenters for at fremme infrastrukturforvalternes, jernbanevirksomhedernes og andre relevante interessenters opfyldelse af deres forpligtelser. Disse incitamenters bør være af både økonomisk og ikkeøkonomisk art.

(18a) Ved denne forordning bør der indføres en ordning med sanktioner, der skal betales, hvis en part, enten infrastrukturforvalteren eller ansøgeren, ikke opfylder sine forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed. Den sanktion, som den part, der iværksætter ændringen af kapacitetsrettigheder, skal betale til den anden part, bør være på et niveau, der giver infrastrukturforvalteren og ansøgerne effektive incitamenter til at respektere den planlagte anvendelse af kapaciteten og minimere forstyrrelser. Disse niveauer bør være forholdsmæssige og ikkediskriminerende og bør tage hensyn til flere faktorer, herunder virkningen af ændringen, tidspunktet for underretningen om ændringen fra den part, der iværksætter ændringen, til den anden part, kvaliteten af den alternative kapacitet, der stilles til rådighed, hvis ændringen er forårsaget af infrastrukturforvalteren, eller om kapaciteten kan omfordeles og anvendes af en anden ansøger, hvis ændringen er forårsaget af ansøgeren. Uden at det berører konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF"), navnlig artikel 8, stk. 1, nr. I, i bilag E til nævnte konvention, hvis det er relevant, og retten til at påklage afgørelser vedrørende den betalte sanktion, bør den part, der har iværksat ændringen i henhold til denne forordning, for den anden part udtømme andre finansielle fordringer i forbindelse med den samme ændring med henblik på at undgå dobbelt kompensation, et stort antal retssager og langvarige, besværlige og tunge procedurer, som et erstatningssøgsmål med påstand om fuld erstatning for den skade, som den anden part har lidt, ville medføre.

(19) Løbende overvågning af jernbane**infrastrukturens** og **jernbanetransportens** kvalitet er en forudsætning for at forbedre disse tjenesters resultater. Det er derfor nødvendigt at etablere et gennemsigtigt og objektivt system af indikatorer, der giver feedback om præstationsaspekter, der er relevante for de forskellige operationelle interessenter og for jernbanetransportens slutkunder. I [...]systemets primære funktion bør der være fokus på at overvåge opfyldelsen af de operationelle interessenters forpligtelser og fremskridt med hensyn til resultater over tid under hensyntagen til forskellige forhold og karakteristika i jernbanesektoren. [...]

(20) For at forbedre jernbaneinfrastrukturens resultater på det fælles europæiske jernbaneområde bør [...]ENIM [...]**udvikle en europæisk** ramme for [...]præstations**vurdering**. Denne ramme bør **sigte mod at** [...]sikre, at alle EU-infrastrukturforvaltere anvender fælles

principper og metoder til måling af resultater ved hjælp af aftalte indikatorer. Rammen bør gøre det muligt at identificere præstationsmangler på EU's jernbanenet. Den bør **sigte mod at** [...] sikre, at infrastrukturforvalterne fastsætter præstationsmål under hensyntagen til de særlige forhold i det net, de forvalter, men samtidig sikrer sammenhæng ved at identificere de mest relevante præstationsmangler. Rammen bør gøre det muligt for infrastrukturforvalterne at samarbejde på EU-plan om at identificere foranstaltninger til afhjælpning af præstationsmangler og overvågning af deres indvirkning. [...] **ENIM** [...] bør regelmæssigt revidere denne ramme for at sikre, at den er egnet til formålet.

(20a) ENIM bør udarbejde en europæisk præstationsvurderingsrapport, der som minimum omfatter de strækninger, der indgår i de europæiske transportkorridorer, der er fastlagt i [den nye TEN-T-forordning]. Det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneanområdet (ENRRB) bør bidrage til denne vurdering og fremlægge sin vurdering af og henstillinger om jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater.

(21) For at sikre en effektiv [...] samordning af jernbaneinfrastrukturforvaltere **på EU-plan** bør [...] **ENIM** [...] gøres mere operationelt. Det bør omfatte beslutningsmekanismer, der gør det muligt for [...] jernbaneinfrastrukturforvaltere at samordne den strategiske planlægning af jernbaneinfrastrukturkapacitet effektivt.

(21a) Alle medlemsstaternes infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for strækninger, der udgør en del af TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet bør være medlemmer af ENIM. Andre infrastrukturforvaltere i medlemsstaterne bør også kunne deltage i ENIM's drøftelser uden stemmeret. Det er desuden i Unionens interesse at tillade deltagelse i ENIM uden stemmeret for infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for strækninger på TEN-T-hovednettet eller det udvidede TEN-T-hovednet i stater, der er medlemmer af Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA), og de sydøsteuropæiske parter i traktaten om oprettelse af et transportfællesskab, der er undertegnet af Unionen i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2017/1937, forudsat at disse stater eller parter anvender denne forordning i henhold til en international aftale, der er indgået med Unionen. Disse stater og parter er tæt knyttet til Unionen i transportsektoren. Desuden har de fleste af dem på grund af deres geografiske beliggenhed vigtige jernbaneforbindelser med

medlemsstaterne eller har transittrafik mellem to eller flere medlemsstater. Deres bidrag til ENIM's arbejde er derfor vigtigt.

(21b) Medlemsstaternes foranstaltninger og politiske retningslinjer, der har indvirkning på grænseoverskridende jernbanetjenester, bør så vidt muligt samordnes mellem medlemsstaterne inden for rammerne af eksisterende fora.

- (22) Jernbanetilsynsorganerne bør samarbejde på EU-plan for at sikre en ensartet anvendelse af regelsættet og en ensartet behandling af ansøgere på tværs af det fælles europæiske jernbaneområde. De bør gøre dette gennem [...] **ENRRB** med henblik på at udarbejde fælles metoder for de afgørelser, som de i henhold til denne forordning er beføjet til at træffe. Med henblik herpå bør [...] **ENRRB** udføre samordningsopgaver og **kan** vedtage ikkebindende henstillinger, [...] udtalelser **eller rapporter vedrørende grænseoverskridende jernbanetjenester og jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens præstationer** [...] **. De henstillinger og udtalelser, som ENRRB vedtager,** bør ikke berøre jernbanetilsynsorganernes eller infrastrukturforvalternes beføjelser.
- (23) En effektiv forvaltning af jernbanekapacitet og trafikstyring kræver udveksling af data og oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter. Denne udveksling kan være betydeligt mere effektiv ved brug af interoperable digitale værktøjer og, hvor det er muligt, automatisering. Specifikationer for interoperabilitet bør derfor gennemføres som en prioritet og videreudvikles for at holde trit med den teknologiske udvikling og de nye processer, der foreslås i denne forordning.
- (24) Infrastrukturforvalterne bør sikre tilpasning, navnlig med hensyn til digitalisering, til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, der er oprettet i henhold til afsnit IV i Rådets forordning (EU) 2021/2085, [...] **gennem den styregruppe for** systemsøjlen [...] og [...] den [...] **udrulnings** [...] **gruppe,** der er omhandlet i **henholdsvis** artikel **96 og 97** i forordning (EU) 2021/2085.
- (25) [...].

- (26) For at sikre en gnidningsløs kapacitetsforvaltning og trafikstyring inden for international jernbanetjenester, minimere annulleringer af tildelt kapacitet og afbrydelser i jernbanedriften som følge af forstyrrelser på jernbanenettet og for at tage hensyn til udviklingen i infrastrukturforvalternes praksis og anvendelsen af nye metoder til kapacitetstildeling og informations- og kommunikationsteknologi bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 290. Disse beføjelser bør vedrøre **visse elementer i** resultaterne af den strategiske planlægning af infrastrukturkapacitet, planen for den strategiske kapacitetsplanlægning og kapacitetstildelingsprocessen, [...] **varighederne** for ændringer af tildelt kapacitet og udviklingen af alternative løsninger for ansøgere, [...] **visse elementer vedrørende** planen for samordning, høring og offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder, [...] **tærskelværdierne for kapacitetsudnyttelsen** for stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur og [...] [...]de oplysninger, der skal gives til operationelle interessenter[...]. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016¹⁸. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (27) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at indføre tekniske og operationelle krav for at fremme et velfungerende fælles europæisk jernbaneområde for så vidt angår ensartede kriterier for de krav, som infrastrukturforvalterne fastsætter til ansøgere, [...] **detaljerede regler for proceduren for indgåelse af rammeaftaler, sådanne aftalers form og indhold, nøgleprincipperne for metoden til beregning af udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet, kategoriseringen af ændringer af kapacitetsrettigheder og de betingelser, der giver anledning til betaling af sanktioner,** [...] fælles kriterier og procedurer for omlægning **med henblik på håndtering af netforstyrrelser** [...] **og visse** elementer i [...] **den europæiske ramme for**

¹⁸ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

præstationsvurdering[...]. Disse beføjelser bør *udøves* i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹⁹. **Afgiver udvalget ikke udtalelse inden for rammerne af undersøgelsesproceduren, bør Kommissionen ikke vedtage udkastet til gennemførelsesretsakt.**

- (28) Reglerne om kapacitetstildeling i direktiv 2012/34/EU erstattes af reglerne i denne forordning. Derfor bør reglerne om samarbejde mellem infrastrukturforvaltere, reglerne om samarbejde mellem jernbanetilsynsorganer, kravene til de elementer i netvejledningen, der beskriver karakteren af den jernbaneinfrastruktur, som jernbanevirksomheder har adgang til, betingelserne for adgang hertil og principperne og kriterierne for kapacitetstildeling fastlægges i denne forordning. Reglerne om samarbejde og samordning samt de elementer i netvejledningen, der ikke vedrører kapacitetsforvaltning, bør forblive i direktiv 2012/34/EU.
- (29) I den efterfølgende evaluering af forordning (EU) nr. 913/2010²⁰ blev det konkluderet, at forordningens virkning var for begrænset til at bidrage til en trafikoverflytning fra vej til jernbane. Desuden var samarbejdet mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne om forvaltningen af jernbaneinfrastruktur stadig ineffektivt ud fra et grænseoverskridende perspektiv. Evalueringen har også vist, at særskilt forvaltning af kapaciteten i godstogskorridorerne og i resten af nettet ikke er effektiv. Der bør gælde et fælles regelsæt for driften af jernbanenettets kapacitet, som konsoliderer de relevante bestemmelser i direktiv 2012/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010. Forordning (EU) nr. 913/2010 **bør ophæves**, og bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstildeling bør **udgå**[...] og erstattes af nærværende forordning, **idet der samtidig sikres en tilstrækkelig overgangsperiode**.
- (30) I forbindelse med udarbejdelsen af køreplanen skal der gennemføres forberedende aktiviteter i årene forud for den pågældende køreplans ikrafttræden. Overgangen fra den lovgivningsmæssige ramme indført ved direktiv 2012[...]/34/EU og forordning (EU) nr. 913/2010 til den ramme, der indføres ved nærværende forordning, indebærer derfor, at udarbejdelsen af køreplaner under den nye ramme bør påbegyndes parallelt med

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

²⁰ SWD(2021) 134 final af 2.6.2021.

anvendelsen af reglerne under den nuværende ramme. En dobbelt ordning [...] **bør** derfor finde anvendelse i en overgangsfase, hvor de nødvendige forberedende skridt til en bestemt køreplan bør være i overensstemmelse med den retlige ramme, der gælder for denne specifikke køreplan. Ansøgere, der har indgået rammeaftaler under den nuværende ramme, bør have mulighed for fortsat at ansøge i en overgangsperiode under den nye ordning.

- (31) I henhold til den nye ramme bør de forberedende skridt til en køreplan påbegyndes med **indledningen af** [...] kapacitetsstrategi**fasen** fem år før en bestemt køreplan træder i kraft. **Denne tidsramme er i overensstemmelse med en af de kontraktmæssige aftaler, der er indgået mellem medlemsstaten og infrastrukturforvalteren, som omfatter strukturen af de beløb, der udbetales som finansiering til infrastrukturforvalteren, og som dækker en gyldighedsperiode på mindst fem år, jf. direktiv 2012/34/EU.** Med henblik på en hurtig anvendelse af den nye lovgivningsmæssige ramme og under hensyntagen til det forberedende arbejde, der allerede er iværksat i sektoren, kan aktivitetsplanen for udarbejdelse af de første to køreplaner afkortes til 38 måneder ved at afkorte kapacitetsstrategifasen. Den første køreplan under den nye lovgivningsmæssige ramme bør derfor være den køreplan, der træder i kraft den [...] **13.** december 20**31**[...]. Alle interessenter bør straks påbegynde de nødvendige forberedelser med henblik på at overholde den nye ramme.

(32) Målet med denne forordning, nemlig at forvalte jernbaneinfrastrukturkapaciteten og styre trafikken mere effektivt og dermed forbedre kvaliteten af tjenester og give plads til mere trafik på jernbanenettet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af handlingens grænseoverskridende omfang bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne forordning fastsættes de principper, regler og procedurer, der gælder for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og samordning med **operatører af** servicefaciliteter, trafikstyring, krisestyring og præstationsstyring for indenlandske og internationale jernbanetjenester. Den fastsætter også regler om et europæisk netværk for samordning mellem infrastrukturforvaltere og med andre relevante interessenter og om tilsyn med kapacitetsforvaltning og trafikstyring.
2. Denne forordning finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport, jf. artikel 1, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, herunder servicefaciliteter som defineret i artikel 3, nr. 11, i nævnte direktiv.
3. **Artikel 2 og 3 i kapitel I og** kapitel II-V i denne forordning finder ikke anvendelse på jernbaneinfrastruktur eller jernbanetjenester, som [...] **en medlemsstat har** undtaget fra anvendelsen af kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, 3a, 4, 8[...] **og** 8a[...], i nævnte direktiv i de relevante undtagelsers gyldighedsperiode.

Denne forordning finder ikke anvendelse på jernbanetjenester, som en medlemsstat har undtaget fra anvendelsen af kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med artikel 2, stk. 10, i nævnte direktiv.

Denne forordning finder ikke anvendelse på de virksomheder eller den transportvirksomhed, der er omhandlet i artikel 2, stk. 9, i direktiv 2012/34/EU.

4. Denne forordning gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke er etableret noget banenet på deres område.

- 5. Denne forordning er ikke til hinder for, at medlemsstaterne vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at beskytte væsentlige sikkerheds- eller forsvarsinteresser, og foranstaltninger til at sikre, at militæret har tilstrækkelig adgang til jernbaneinfrastruktur, navnlig til militæroperationer og militær uddannelse, herunder de typer foranstaltninger, der er beskrevet i artikel 47, stk. 1, litra a)-e). Artikel 47, stk. 1, andet og tredje afsnit, og stk. 2-7, finder tilsvarende anvendelse på vedtagelsen af sådanne foranstaltninger.**
- 6. Denne forordning berører ikke medlemsstaternes ansvar for finansiering af udvikling og vedligeholdelse af infrastruktur. Den fastsætter ingen finansiell forpligtelse i denne henseende.**

Artikel 2

Generelle ansvarsområder og principper

1. Infrastrukturforvalterne er ansvarlige for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og jernbanetrafikstyring, jf. dog artikel 7c i direktiv 2012/34/EU.

Henvisninger til en infrastrukturforvalter i alle bestemmelser vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet i denne forordning gælder som henvisninger til det tildelingsorgan, der er omhandlet i artikel 7a, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU.
2. Med henblik på at lette tilvejebringelsen af effektiv jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i Unionen samarbejder infrastrukturforvaltere, **der er omhandlet i artikel 55, stk. 2,** inden for det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere ("ENIM"), der er omhandlet i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, og i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning om samarbejde.
3. Ved varetagelsen af deres **opgaver og** ansvarsområder i henhold til [...] **denne forordning** skal infrastrukturforvalterne:
 - a) udnytte den disponible infrastrukturkapacitet så effektivt som muligt [...]

- b) maksimere den samfundsmæssige værdi af jernbanetransport på jernbaneinfrastruktur i social, økonomisk og miljømæssig henseende
- c) sikre ikkediskriminerende forvaltning af og gennemsigtig, **retfærdig** adgang til infrastrukturkapacitet, herunder under **infrastruktur**arbejder, for at [...] **muliggøre fair konkurrence og sikre, at jernbanetjenester har den størst mulige konkurrenceevne**
- d) muliggøre en gnidningsløs jernbanetraffic på mere end ét net, **navnlig ved at gøre det muligt for gods- og passagertog at køre på tilfredsstillende måde og let skifte fra et net til et andet**
- e) sikre gennemsigtighed med hensyn til tilstanden og tilgængeligheden af jernbaneinfrastrukturkapacitet
- f) vurdere og forbedre jernbaneinfrastrukturens [...] resultater i tæt samarbejde med [...] **operationelle interessenter**
- g) bidrage til gennemførelsen og udviklingen af det fælles europæiske jernbaneområde.

Artikel 3

Infrastrukturforvalterens uvildighed for så vidt angår trafikstyring og kapacitetsforvaltning, herunder vedligeholdelsesplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne udøver funktionerne forbundet med trafikstyring og kapacitetsforvaltning, herunder vedligeholdelsesplanlægning, på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde, og de personer, der er ansvarlige for at træffe beslutninger vedrørende disse funktioner, må ikke påvirkes af eventuelle interessekonflikter.

1a. Infrastrukturforvalterne behandler de forretningsmæssige oplysninger, de modtager, fortroligt i overensstemmelse med national ret og EU-retten, herunder, hvis det er relevant, ved at anonymisere de oplysninger, der deles med andre parter.

2. For så vidt angår trafikstyring sikrer infrastrukturforvalterne, at jernbanevirksomheder **og operatører af servicefaciliteter** i tilfælde af afbrydelser, der vedrører dem, har fuld og rettidig adgang til relevante oplysninger. Hvis infrastrukturforvalteren giver yderligere adgang til trafikstyringsprocessen, skal det ske på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde for de berørte jernbanevirksomheder **og operatører af servicefaciliteter**.
3. For så vidt angår den langsigtede planlægning af omfattende vedligeholdelse og/eller fornyelse af jernbaneinfrastrukturen hører infrastrukturforvalteren ansøgerne som defineret i artikel 3, nr. 19), i direktiv 2012/34/EU i overensstemmelse med denne forordning og[...] tager [...] **størst muligt** hensyn **til** de udtrykte bekymringer.

Artikel 4

Definitioner

I denne forordning anvendes definitionerne i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU.

Derudover forstås der ved:

- 1) "force majeure": enhver uforudseelig[...] begivenhed eller situation, som infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden ikke har kontrol over, og som ikke kan undgås eller afhjælpes med rimelig forudseenhed og omhu, ikke kan løses ved hjælp af foranstaltninger, der er rimelige og mulige for dem set ud fra et teknisk eller økonomisk synspunkt, som rent faktisk er opstået og objektivt kontrollerbar, og som gør det umuligt for infrastrukturforvalteren midlertidigt eller permanent at opfylde sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller direktiv 2012/34/EU eller for jernbanevirksomheden at [...] **opfylde** sine kontraktlige forpligtelser over for en eller flere infrastrukturforvaltere
- 2) "interoperabilitet": interoperabilitet som defineret i artikel 2, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797²¹

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (*EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44*).

- 3) "operationelle [...] **interessenter**": [...] **ansøgere**, jernbane[...] **virksomheder**, infrastruktur[...] **forvaltere, kompetente myndigheder som omhandlet i forordning (EF) nr. 1370/2007, operatører af service** [...] **faciliteter** og enhver anden enhed, der er direkte involveret i driften af en jernbanetransporttjeneste
- 4) "europæisk koordinator": den koordinator, der er [...] **udpeget i henhold til** artikel [...] **52** i forordning [den nye TEN-T-forordning]
- 4a) "europæiske transportkorridorer": de korridorer, der er omhandlet i artikel 11 i [den nye TEN-T-forordning]**
- 4b) "byknudepunkter": byknudepunkter som defineret i artikel 3, nr. 6), i [den nye TEN-T-forordning]**
- 4c) "hovednet": hovednettet som angivet i bilag I til [den nye TEN-T-forordning]. Med henblik på artikel 55, stk. 3a, forstås ved "hovednettet" hovednettet som angivet i bilag IV til [den nye TEN-T-forordning]**
- 4d) "udvidet hovednet": det udvidede hovednet som angivet i bilag I til [den nye TEN-T-forordning]. Med henblik på artikel 55, stk. 3a, forstås ved "det udvidede hovednet" det udvidede hovednet som angivet i bilag IV til [den nye TEN-T-forordning]**
- 5) "rammeaftale": en juridisk bindende generel offentlig- eller privatretlig aftale, der fastsætter en ansøgers og infrastrukturforvalterens rettigheder og forpligtelser i forbindelse med den infrastrukturkapacitet, der skal tildeles, og de afgifter, der skal opkræves, i et tidsrum, der strækker sig længere end en køreplansperiode
- 6) "samtidig kapacitetstildeling": en proces, hvorved infrastrukturforvaltere tildeler jernbaneinfrastrukturkapacitet på baggrund af en række ansøgninger om kapacitet modtaget inden en bestemt skæringsdato og gennem samordning af disse ansøgninger sikrer den bedst mulige udnyttelse af infrastrukturen og det tættest mulige match med ansøgningerne
- 7) "først til mølle-princippet": et princip for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, hvor kapacitetsansøgningerne prioriteres i kronologisk rækkefølge i tildelingsprocessen

- 8) "kanal": den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode, og som beskrives som en nøjagtig rute med tidsplan for det pågældende tog, herunder afgang- og bestemmelsessted, tidspunkt og dato for indrejse og tidspunkt og dato for udrejse, herunder eventuelle standsningssteder og dertil knyttede afgangstider
- 9) "kapacitetsspecifikation": en kapacitetsrettighed med en beskrivelse af de kommercielle og operationelle karakteristika ved den infrastrukturkapacitet, [...] **som** infrastrukturforvalteren **skal give den relevante ansøger**, med tilstrækkelige oplysninger til at planlægge specifikke kanaler, der er i overensstemmelse med disse karakteristika
- 10) "jernbanedrift på flere net": jernbanegodstransport eller -passagertransport – indenlandsk eller international – på to eller flere net, som forvaltes af forskellige infrastrukturforvaltere. Togstammerne kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskelligt afgang- og bestemmelsessted[...]
- 11) "kapacitetsrettighed på flere net": alle de kapacitetsrettigheder, der gør det muligt at levere en jernbanedrift på flere net
- 12) "opdeling af infrastrukturkapacitet": tildeling af andele af den samlede kapacitet, der er til rådighed på en del af infrastruktur, til forskellige former for jernbanetransport og til kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder
- 13) "køreplan": de løbende ajourførte data, der fastlægger alle de af planen omfattede togs og det rullende materiels bevægelser på den relevante infrastruktur, udtrykt ved tildelte kapacitetsrettigheder, i en køreplansperiode
- 14) "køreplansperiode": det tidsrum, hvori en bestemt køreplan er gyldig
- 14a) "rullende planlægningsproces": en metode til tildeling af kapacitet til i det mindste jernbanegodstransport uden for fristerne for den årlige tildelingsproces**
- 15) "infrastrukturarbejder": [...] **en intervention** på jernbaneinfrastrukturen med henblik på udvikling, vedligeholdelse, fornyelse og opgradering af jernbaneinfrastrukturen som defineret i artikel 3, **henholdsvis** nr. 2a), 2c), 2d) og 2e), i direktiv 2012/34/EU

- 16) "tilsynsorgan": det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU
- 17) "hændelse": [...] enhver begivenhed eller række af begivenheder, som har samme oprindelse, og som forårsager forstyrrelser i jernbanetrafikken [...]
- 17a) "knodepunkt": et sted, der forbinder to eller flere jernbanestrækninger, hvoraf ingen er udelukket fra anvendelsesområdet for artikel 2 og 3 i kapitel I og kapitel II-V i denne forordning i henhold til denne forordnings artikel 1, stk. 3**
- 17b) "specifik køreplanlægning": en ordning, der i en tidsperiode, som normalt skal gentages med regelmæssige mellemrum, tilrettelægger kombinationen af kanaler på et defineret nets eller en del af et nets sektioner og knudepunkter, herunder for trafik på flere net, og, hvis det er relevant, under hensyntagen til forbindelser og overførelstider mellem tjenester.**

KAPITEL II FORVALTNING AF INFRASTRUKTURKAPACITET

AFDELING 1

Generelle principper for forvaltning af infrastrukturkapacitet

Artikel 5

Kapacitetsforvaltning

1. Infrastrukturforvalterne forvalter jernbaneinfrastrukturkapaciteten gennem en planlægnings- og tildelingsproces, der omfatter tre faser:
 - a) strategisk kapacitetsplanlægning som omhandlet i afdeling 2
 - b) planlægning og tildeling af infrastrukturkapacitet som omhandlet i afdeling 3
 - c) tilpasning og omlægning af tildelt kapacitet som omhandlet i afdeling 4.
2. Ud over det indhold, der er fastsat i bilag IV til direktiv 2012/34/EU, medtager infrastrukturforvalterne i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i nævnte direktiv, et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, et afsnit om kapacitetsforvaltning, et afsnit om drift, herunder om trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, og et afsnit om præstationsstyring i overensstemmelse med bilag IV.
3. Beslutningstagning vedrørende kapacitetsforvaltning som omhandlet i stk. 1, herunder både definitionen og vurderingen af tilgængelighed og tildelingen af kapacitetsrettigheder, er en af infrastrukturforvalterens væsentlige funktioner som omhandlet i artikel 3, nr. 2f), i direktiv 2012/34/EU. Bestemmelserne om væsentlige funktioner i nævnte direktiv, finder anvendelse herpå.

Artikel 6

Europæisk ramme for kapacitetsforvaltning

- 1.[...] **1. Senest den ... [24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden]** udvikler og vedtager ENIM en "europæisk ramme for kapacitetsforvaltning" i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II [...]
- 2.[...] **efter høring af de operationelle interessenter med henblik på at fastlægge** fælles principper og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og for samordning mellem infrastrukturforvaltere[...] og andre operationelle interessenter. **Infrastrukturforvalterne bestræber sig på at følge nævnte fælles principper og procedurer for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet.**
- 3[...] **1a. ENIM forelægger et udkast til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning for det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet ("ENRRB") senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden. ENRRB forelægger ENIM en henstilling om den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning senest fire måneder efter modtagelsen af det udkast, som ENIM har udarbejdet. ENIM tager størst muligt hensyn til denne henstilling, når den vedtager den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.**
- 2.** Den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning skal som minimum indeholde de elementer, der er opført i bilag III, og ajourføres efter behov for at tage hensyn til infrastrukturforvalternes, jernbanevirksomhedernes og andre ansøgere erfaringer og baseres på ENIM's aktiviteter. **Når ENIM ajourfører den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, forelægger det et udkast til ENRRB med henblik på henstilling.**
4. [...] **Ved** udarbejdelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU [...] **og artikel 5, stk. 2,** i denne forordning [...] **tager infrastrukturforvalterne størst muligt hensyn til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.** De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles principper og procedurer fastlagt i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning.

Artikel 7

Ansøgere

1. Ansøgere kan indgive ansøgninger om infrastrukturkapacitet. Ansøgere, **der ikke er jernbanevirksomheder**, skal med henblik på at udnytte en sådan infrastrukturkapacitet udpege en jernbanevirksomhed[...]. **Jernbanevirksomheden indgår** en aftale med infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Dette berører ikke ansøgernes ret til at indgå rammeaftaler med infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med denne forordnings artikel 31.
2. Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at infrastrukturforvalterens legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. De skal præciseres i netvejledningen [...]i [...] **overensstemmelse med** bilag IV, **punkt 2, litra c)**. De kan kun omfatte en finansiell garanti, som ikke må overstige et passende niveau, der står i et rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.
3. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere kriterier for **fastlæggelsen af** de [...] **krav, der er omhandlet i** stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 72, stk. 3.

Artikel 8

Forvaltning af/.../ infrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturforvalterne sikrer, at[...] infrastrukturkapacitet forvaltes i overensstemmelse med principperne i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU og i artikel 2 i denne forordning i alle faser af kapacitetsforvaltningsprocessen som omhandlet i artikel 5.
2. Når infrastrukturforvalterne træffer afgørelse om [...] **infrastruktur**kapacitet, tager de hensyn til de strategiske retningslinjer for udnyttelsen af infrastrukturkapacitet udarbejdet af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3 [...], **hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer, jf. dog stk. 4.**

Med forbehold af statsstøttereglerne kan medlemsstaterne i givet fald godtgøre infrastrukturforvalteren et eventuelt indtægtstab, dog kun i forbindelse med

[...] **overholdelsen** af de strategiske retningslinjer for anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

3. [...] **2a.** Infrastrukturforvalterne planlægger og tildeler [...] **i videst muligt omfang kapacitet, idet de tilstræber løsninger, der kan accepteres af de berørte ansøgere, og samtidig sikrer en overordnet optimal brug af jernbaneinfrastrukturen på det pågældende net.**

3. **Infrastrukturforvalterne behandler** i videst muligt omfang kapacitets**konflikter** gennem den i artikel 36 omhandlede konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme med inddragelse af de berørte ansøgere med henblik på at finde konsensusbaserede løsninger på indbyrdes modstridende kapacitetsbehov og -ansøgninger.

4. Hvis den i artikel 3 omhandlede mekanisme ikke fører til en tilfredsstillende løsning på indbyrdes modstridende kapacitetsbehov og -ansøgninger, **behandler** infrastrukturforvalterne [...] **kapacitets**konflikter gennem [...] **den i artikel 37 omhandlede formelle konfliktløsningsmekanisme.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artikel 9

Oplysninger om infrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturforvalterne giver [...]ansøgere og tilsynsorganer **og, hvis det er relevant, andre operationelle interesser** nøjagtige og ajourførte oplysninger om tilgængeligheden af infrastrukturkapacitet under hele kapacitetsforvaltningsprocessen, herunder i den strategiske planlægningsfase, jf. afdeling 2, under planlægnings- og tildelingsprocesserne, jf. afdeling 3, og når der sker ændringer af den tildelte kapacitet, jf. afdeling 4.

Infrastrukturforvalterne offentliggør straks enhver ajourføring af kapacitetsforsyningsplanen, jf. artikel 18, og køreplanen, jf. artikel 30.

2. Infrastrukturforvalterne offentliggør de i stk. 1 omhandlede oplysninger i overensstemmelse med artikel 62, stk. 5[...].
3. På anmodning af ansøgere fremlægger infrastrukturforvalterne de i stk. 1 omhandlede oplysninger på grundlag af **ansøgernes** konkrete [...] **kommercielle og operationelle behov**.

Artikel 10

Kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder og forringet infrastruktur

1. Med forbehold af artikel 7, **7a**, 7c og 7e i direktiv 2012/34/EU planlægger infrastrukturforvalterne infrastrukturarbejder i overensstemmelse med virksomhedsplanen og de investerings- og finansieringsprogrammer, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU. Hvis ændringer af disse programmer efter vedtagelsen af virksomhedsplanen påvirker eller vil kunne påvirke planlægningen af infrastrukturarbejder, udarbejder infrastrukturforvalteren en oversigt over sådanne ændringer med angivelse af deres sandsynlige indvirkning i netvejledningen.
2. Ved planlægningen af infrastrukturarbejder handler infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, og artikel 3.

Infrastrukturforvalteren tager navnlig på en afbalanceret måde hensyn til infrastrukturarbejdets indvirkning på infrastrukturforvalterens kapitalforvaltning og finansielle situation samt til de **anslåede** operationelle og finansielle virkninger for alle berørte ansøgere.
3. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om infrastrukturarbejder inden for rammerne af de samordningsmekanismer, der er omhandlet i artikel 7e i direktiv 2012/34/[...] **EU**, og i forbindelse med grænseoverskridende jernbanetjenester i overensstemmelse med denne forordnings artikel 54.
4. Infrastrukturforvalteren planlægger og informerer og hører ansøgerne om kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder i tilstrækkelig god tid under hensyntagen til de anslåede virkninger for jernbanevirksomhederne. Med henblik herpå skal infrastrukturforvalterne overholde [...] **kravene** i afsnit 3 i bilag I.

4a. I forbindelse med kapacitetsrestriktioner, der har [...]væsentlig indvirkning [...]som **omhandlet i punkt 0 i afsnit 3 i bilag I**, kan ansøgerne ansøge infrastrukturforvalteren om at foreslå alternativ planlægning i forbindelse med kapacitetsrestriktionen med henblik på at identificere og vælge en løsning, hvor der på en afbalanceret måde tages hensyn til virkningerne for ansøgere og infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalteren tilbyder disse ansøgere en vejledende planlægning af den alternative kapacitet, der er til rådighed under kapacitetsrestriktionen.

Den vejledende planlægning omfatter både den berørte strækning og alternative strækninger, **hvor der findes sådanne alternative strækninger**, og afspejles i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.

5. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til og afbøder indvirkningen af infrastrukturarbejder på den grænseoverskridende trafik. Infrastrukturforvalterne samordner i overensstemmelse med artikel 53 **som minimum for så vidt angår** alle infrastrukturarbejder på de **jernbanestrækninger**, [...]der indgår i de europæiske transportkorridorer, og alle andre infrastrukturarbejder med betydelige grænseoverskridende virkninger.

Samordningen omfatter navnlig optimering af tidsplanen for infrastrukturarbejder og tilvejebringelse af alternativ kapacitet på den berørte strækning og på alternative ruter, **hvor der findes sådanne alternative ruter**, under hensyntagen til ansøgernes operationelle og kommercielle behov.

6. Reduktioner i infrastrukturens kapacitet eller ydeevne, der ligger under projekteringsværdierne som følge af forringelsen af aktiver, f.eks. reduktion af tilladt hastighed eller akseltryk, betragtes også som kapacitetsrestriktioner. **Sådanne kapacitetsrestriktioner giver ikke anledning til sanktioner i henhold til artikel 40.** De oplysningsforpligtelser, der er fastsat i artikel 9, finder anvendelse på sådanne **kapacitetsrestriktioner**.

7. Infrastrukturforvalterne offentliggør oplysninger og hører ansøgerne om planlagte midlertidige kapacitetsrestriktioner, deres indvirkning på den kapacitet, der er til rådighed til kommercielle formål, og om alternativ kapacitet så hurtigt som muligt.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 for at ændre[...];

aa) klassifikationen af kapacitetsrestriktionerne og indvirkningen på trafikken i bilag I, afsnit 3, punkt 0

a) de frister for offentliggørelsen, der er fastsat i nævnte afsnit, punkt 1

b) de frister for samordningen af kapacitetsrestriktioner, der er fastsat i nævnte afsnit, punkt 4 hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har ført til store vanskeligheder med gennemførelsen, for yderligere at mindske indvirkningen af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder på jernbanetrafikken og den administrative byrde for infrastrukturforvalterne under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser og under hensyntagen til ENIM's erfaringer og udtalelser.

Artikel 10a

Afslag på eller tilbagetrækning af kapacitetsrettigheder af hensyn til den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed

1. En medlemsstat kan kræve, at infrastrukturforvalteren afslår at tildele kapacitetsrettigheder til eller trækker kapacitetsrettigheder tilbage fra en ansøger, hvis de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat fastslår, at tildeling af sådanne rettigheder til ansøgeren frembyder en alvorlig og graverende risiko for den offentlige orden eller den offentlige sikkerhed, herunder den nationale sikkerhed og det nationale forsvar i den pågældende medlemsstat. En sådan afgørelse skal være behørigt begrundet og strengt nødvendig og stå i et rimeligt forhold til det mål, der forfølges.
2. Uden at det berører fortroligheden af klassificerede oplysninger, underretter medlemsstaterne senest ti dage efter vedtagelsen af en afgørelse på grundlag af denne artikels stk. 1 Kommissionen, tilsynsorganet og, i tilfælde af kapacitetsrettigheder på flere net, andre berørte medlemsstater om vedtagelsen af en sådan afgørelse og om begrundelsen herfor. Medlemsstaterne reviderer regelmæssigt sådanne afgørelser.
3. Hvis en medlemsstat giver udtryk for betænkeligheder vedrørende en afgørelse truffet af en anden medlemsstat på grundlag af denne artikels stk. 1, samordner de berørte medlemsstater indbyrdes i overensstemmelse med artikel 53a.

AFDELING 2

STRATEGISK KAPACITETSPLANLÆGNING

Artikel 11

Strategisk kapacitetsplanlægning

1. Den strategiske kapacitetsplanlægning omfatter alle de aktiviteter, der er anført i artikel 12-25.
2. Den strategiske kapacitetsplanlægning skal munde ud i følgende planlægningsdokumenter, som gradvis tilvejebringer flere detaljer om tilgængelig kapacitet:
 - a) den kapacitetsstrategi, der er omhandlet i artikel 16
 - b) den kapacitetsmodel, der er omhandlet i artikel 17
 - c) den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 18.

Indholdet af og tidsplanen for udarbejdelsen af disse resultater er anført i afsnit 1 og 2 i bilag I.

Infrastrukturforvalterne vedtager planlægningsdokumenterne som grundlag for næste fase i planlægningsprocessen.

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71

(i) **med henblik på at slette dele af det detaljerede indhold af kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen i afsnit 1 i bilag I og**

(ii) med henblik på at ændre [...] **fristerne i afsnit 2** i bilag I,

hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har ført til store vanskeligheder med gennemførelsen, med henblik på at sikre en effektiv strategisk planlægningsproces og afspejle infrastrukturforvalternes og ansøgernes operationelle interesser under hensyntagen til erfaringerne **og udtalelserne** fra ENIM, [...]ansøgere[...], tilsynsorganer og [...] **ENRRB** med gennemførelsen af bestemmelserne i denne afdeling. **Kommissionen sletter ikke elementer, der svarer til de i artikel 16-18 omhandlede elementer, i afsnit 1 i bilag I.**

3. Med forbehold af princippet om forvaltningsmæssig uafhængighed, jf. artikel 4 i direktiv 2012/34/EU, kan medlemsstaterne udarbejde strategiske retningslinjer til infrastrukturforvalterne baseret på de vejledende udviklingsstrategier for jernbaneinfrastrukturen, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

[...]Disse retningslinjer skal respektere infrastrukturforvalterens operationelle ansvarsområder, sætte vedkommende i stand til at optimere anvendelsen af nettet og effektivt samordne tildelingen af kapacitet til grænseoverskridende trafik. Disse retningslinjer skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning. Disse retningslinjer skal gives rettidigt, således at infrastrukturforvalterne kan overholde de frister, der er fastsat i bilag I, og kan navnlig omfatte eller indeholde:

- a) generelle målsætninger for den nationale jernbanepolitik af relevans for den strategiske kapacitetsplanlægning inden for denne forordnings anvendelsesområde, **f.eks. national praksis for togkøreplaner**
- b) et overblik over udviklingen af jernbaneinfrastruktur under hensyntagen til relevante planer og strategier på nationalt eller regionalt plan og arbejdsplanerne for de europæiske transportkorridorer, jf. artikel [...] **[54]** i [den nye TEN-T-forordning]
- c) generelle [...]retningslinjer for anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet, **herunder, hvis det er relevant, passende politiske retningslinjer, vedrørende:**
 - i) de mængder af de forskellige trafikformer, der er omhandlet i artikel 12, og som infrastrukturforvalterne skal sigte mod at imødekomme gennem den strategiske planlægningsproces**
 - ii) gennemførelsen af specifikke køreplanlægninger for både gods- og passagertransport såsom en integreret køreplan med faste minuttal**
 - iii) omfanget af den kapacitet, der kan reserveres gennem rammeaftaler eller rullende planlægning**
 - iv) infrastrukturforvalternes gennemførelse af reglerne for konfliktløsning i artikel 37**

som infrastrukturforvalteren tager [...] **størst muligt** hensyn til i den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i forbindelse med stærkt udnyttet og overbelastet

infrastruktur som omhandlet i artikel 21, **og i den forudgående planlægningsproces som omhandlet i artikel 18 og 20**

- d) et overblik over den planlagte udvikling af jernbanetjenester, som drives i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste, i givet fald under hensyntagen til de berørte regionale eller lokale myndigheders synspunkter.

Medlemsstaterne samordner **i overensstemmelse med artikel 53a** deres respektive strategiske retningslinjer i overensstemmelse med dette stykke for at sikre sammenhæng og støtte udviklingen af internationale jernbanepassager- og godstransporttjenester.

Infrastrukturforvalterne skal begrunde enhver afvigelse fra medlemsstaternes retningslinjer i henhold til dette stykkes litra c) og d).

Medlemsstaterne kan fastsætte, at de elementer af retningslinjerne, der er omhandlet i dette stykkes litra c), er bindende.

Medlemsstaterne offentliggør de strategiske retningslinjer, der er vedtaget i henhold til dette stykke, hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer. De strategiske retningslinjer offentliggøres rettidigt, således at det er muligt at forberede den strategiske kapacetsplanlægning.

4. Den strategiske kapacetsplanlægning må ikke involvere tildeling af kapacitetsrettigheder til individuelle ansøgere, jf. artikel 26.

Artikel 12

Generelle krav til strategisk kapacets/.../planlægning

1. Infrastrukturforvalterne tager på [...] **en retfærdig, gennemsigtig** og ikkediskriminerende måde hensyn til alle former for jernbanetransport, for hvilke de kan modtage ansøgninger om kapacitet, uanset deres omfang, størrelsen af markedet i det efterfølgende omsætningsled, stabiliteten mellem på hinanden følgende køreplaner, regelmæssigheden eller antal afgange i en bestemt køreplansperiode.

2. I den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, skelner infrastrukturforvalterne som minimum mellem følgende former for jernbanetransport:
- godstransport
 - personbefordring mellem byer (lange afstande)
 - personbefordring i byer og regioner.

ENIM kan om nødvendigt på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af denne forordning[...] **og for at støtte den grænseoverskridende sammenhæng i den strategiske planlægningsproces** opstille en mere detaljeret **harmoniseret** liste, hvor der skelnes yderligere mellem forskellige former for jernbanetransport. [...] **Denne liste** medtages i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne liste.

3. I den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, angiver infrastrukturforvalterne den på forhånd planlagte kapacitet egnet til levering af transporttjenester, der omfatter flere net, **herunder grænseoverskridende jernbanetjenester. Infrastrukturforvalterne samordner i overensstemmelse med artikel 53, når de angiver den på forhånd planlagte kapacitet egnet til levering af transporttjenester, der omfatter flere net.**

4. I den strategiske kapacitetsplanlægning tages der ligeledes hensyn til:
- den observerede struktur og udvikling i efterspørgslen efter infrastrukturkapacitet som identificeret gennem kapacitetstildeling i tidligere køreplansperioder og gennem den markedsovervågning, der er omhandlet i artikel 15 i direktiv 2012/34/EU
 - den forventede udvikling i transportbehov og den deraf følgende efterspørgsel efter jernbanetransport og jernbaneinfrastrukturkapacitet som identificeret i den analyse, der er omhandlet i artikel 15 i denne forordning
 - ansøgernes meddelelse om kapacitetsbehov og** input fra høringen af [...] **operationelle interessenter** i overensstemmelse med artikel 13

- d) den forventede eller planlagte udvikling af infrastrukturkapacitet, navnlig som angivet i den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU og infrastrukturforvalterens virksomhedsplan omhandlet artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU
- e) de planlagte infrastrukturarbejder, der forventes at påvirke nettet
- f) [...] **de** forskellige jernbanetransportmarkeders karakteristika, navnlig med hensyn til:
 - i) hastighed
 - ii) antal afgang
 - iii) tolerance for afvigelser fra den tildelte kanal
 - iv) mulighed for at omdirigere, omlægge eller erstatte tjenester med andre transportformer i tilfælde af netforstyrrelser
 - v) svingende efterspørgsel efter jernbanetransport og det deraf følgende behov for at planlægge jernbanetjenester med en anden tidshorisont.

5. Den strategiske kapacitetsplanlægning afspejler den kapacitet, der er tildelt gennem rammeaftaler og rullende planlægning.

5a. Med henblik på strategisk kapacitetsplanlægning udarbejder infrastrukturforvalterne et strategisk rutekort, der definerer følgende:

- a) det geografiske anvendelsesområde for den i artikel 16 omhandlede kapacitetsstrategi, den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan**
- b) de alternative strækninger, der kan anvendes i tilfælde af kapacitetsrestriktioner, jf. artikel 10, og i beredskabsplanlægningen, jf. artikel 19.**

Medlemsstaterne sikrer, at det strategiske rutekort anføres i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

6. Den strategiske kapacitetsplanlægning omfatter **jernbanestrækningerne** i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet[...]. Infrastrukturforvalterne, **herunder dem, der ikke forvalter strækningerne i TEN-T-hovednettet og det udvidede hovednet**, kan **som led i den strategiske kapacitetsplanlægning beslutte at** medtage andre strækninger og knudepunkter i det net, de forvalter. **Medlemsstaterne kan i overensstemmelse med deres respektive strategiske retningslinjer omhandlet i artikel 11, stk. 3, også fastsætte, at infrastrukturforvalterne varetager den strategiske kapacitetsplanlægning for andre strækninger og knudepunkter i det net, som forvaltes af disse infrastrukturforvaltere.**

Den strategiske kapacitetsplanlægning gennemføres på et niveau, der er tilstrækkeligt detaljeret til at muliggøre kapacitetsplanlægning for bestemte sektioner af nettet. Med henblik herpå udgøres nettet af knudepunkter og sektioner, der gør det muligt at tage hensyn til relevante karakteristika ved kapacitetsefterspørgsel og -udbud.

[...] **Medlemsstaterne sikrer, at disse** sektioner [...] anføres i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

7. Den strategiske kapacitetsplanlægning dækker en periode, der [...] **påbegyndes** fem år [...] **før ændringen af den køreplan, som den vedrører**. Infrastrukturforvalterne kan forlænge perioden ud over fem år, navnlig for at støtte udviklingen af infrastruktur inden for rammerne af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.
8. Infrastrukturforvalterne [...] gennemgår og ajourfører **om nødvendigt** resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig under hensyntagen til følgende:
- udvikling af jernbaneinfrastrukturen
 - ændringer i markedsefterspørgslen efter infrastrukturkapacitet, **herunder gennem meddelelser om kapacitetsbehov**
 - resultaterne af tildelingsprocesserne omhandlet i **dette kapitels** afdeling 3 og 4 i tidligere køreplansperioder, herunder graden af ansøgernes udnyttelse af infrastrukturkapacitet
 - viden fra trafikstyring udført i overensstemmelse med kapitel III

- e) resultatet af håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med kapitel III
 - f) resultaterne af præstationsvurderingen i overensstemmelse med kapitel IV.
9. ENIM udarbejder retningslinjer med fælles principper, procedurer og metoder for strategisk kapacitetsplanlægning **og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, der er omhandlet i artikel 6 i denne forordning.** [...]

Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse retningslinjer i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles principper, procedurer og metoder fastlagt i retningslinjerne.

Artikel 13

Høring af interessenter om strategisk kapacitetsplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne hører **inden for rammerne af artikel 7e i direktiv 2012/34/EU** alle operationelle interessenter, **herunder dem, som udfører jernbanedrift på flere net,** om den strategiske kapacitetsplanlægning, **herunder de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i artikel 16-18,** i overensstemmelse med [...]**den plan, der er fastsat i afsnit 2 i bilag I.**
2. **Med henblik på dette samråd tager i**[...]nfrastrukturforvalterne [...]**størst muligt hensyn til principperne i den europæisk ramme for kapacitetsforvaltning, der er omhandlet i artikel 6.**

Med henblik på samråd med de operationelle interessenter, som udfører jernbanedrift på flere net [...], **samordner infrastrukturforvalterne indbyrdes** i overensstemmelse med [...]**artikel 53 og, hvad angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål, artikel 54.**

Artikel 14

Samordning af strategisk kapacitetsplanlægning mellem infrastrukturforvaltere

1. Infrastrukturforvalterne samordner, **hvis det er relevant**, deres aktiviteter i forbindelse med den strategiske kapacitetsplanlægning i overensstemmelse med artikel 53.

Samordningen skal navnlig sikre:

- a) sammenhængen i den strategiske planlægning på tværs af de berørte net, navnlig i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen, planlægningen af infrastrukturarbejder og beredskabsplanlægningen
 - b) passende hensyntagen til kapacitetsbehovet for jernbanedrift på flere net, **herunder grænseoverskridende jernbanetjenester**, i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen
 - c) en gennemgang af den strategiske kapacitetsplanlægning og resultaterne heraf i overensstemmelse med kapitel IV
 - d) inddragelsen af alle operationelle interessenter, tilsynsorganer og [...]ENRRB[...], de europæiske koordinatore og[...] medlemsstaternes myndigheder og **i givet fald** andre interessenter.
2. [...]
 3. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til enhver henstilling vedtaget af ENIM i overensstemmelse med [...]artikel 54. Hvis infrastrukturforvalterne ikke følger henstillingen, begrundes årsagen **hertil** i planlægningsdokumenterne.
 4. **ENRRB** overvåger samordningsprocessen og dens gennemførelse. Det underretter Kommissionen, hvis det mener, at der er behov for at afhjælpe eventuelle mangler i samordningsprocessen.

Artikel 15

Analyse af den forventede udvikling på transportmarkedet

1. [...] **Netværkskoordinatoren foretager regelmæssigt en undersøgelse af transportmarkedet med hensyn til udviklingen af nettet og markedet for grænseoverskridende jernbanetjenester. Netværkskoordinatoren meddeler resultaterne af denne undersøgelse til medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne og andre relevante interessenter, herunder de europæiske koordinatore.**

Netværkskoordinatoren gennemgår og ajourfører undersøgelsen af transportmarkedet i nødvendigt omfang og under alle omstændigheder mindst hvert femte år. Infrastrukturforvalterne tager hensyn til denne markedsundersøgelse med henblik på at give input til deres overordnede forretningsstrategi, kapacitets- og beredskabsforvaltning og investeringsbeslutninger.[...]

2. Med henblik på denne forordning giver den i stk. 1 omhandlede transportmarkeds[...] **undersøgelse** navnlig input til den strategiske kapacitetsplanlægning, jf. artikel 11, til opdelingen af infrastrukturkapacitet, jf. artikel 25, og til tildelingen af kapacitet på grundlag af den formelle konfliktløsningsmekanisme, jf. artikel 37.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

Artikel 16

Kapacitetsstrategi

1. Infrastrukturforvalteren vedtager en kapacitetsstrategi, der beskriver infrastrukturforvalterens forventninger til den fremtidige udvikling i efterspørgslen efter og udbuddet af jernbaneinfrastrukturkapacitet og vision for, hvordan der kan tages højde for denne udvikling.

Kapacitetsstrategien skal danne [...] **grundlag** for kommunikation, høring og samordning mellem operationelle interessenter.
2. Kapacitetsstrategien skal indeholde **de** oplysninger [...], **der er anført i afsnit 1 i bilag I.**
3. [...]
4. Infrastrukturforvalteren udarbejder[...] **og** offentliggør [...] kapacitetsstrategien i overensstemmelse med planen [...] fastsat i afsnit 2 i bilag I. **I tilfælde af uforudsete og betydelige hændelser ajourfører infrastrukturforvalteren kapacitetsstrategien i overensstemmelse hermed.**
5. [...]

Artikel 17

Kapacitetsmodel

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder en kapacitetsmodel, der udbygger kapacitetsstrategien på grundlag af resultatet af **meddelelsen om kapacitetsbehov, der er omhandlet i artikel 12, stk. 4, litra c), og det samråd** og de samordningsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 13 og 14.

Kapacitetsmodellen skal understøtte en afbalanceret hensyntagen til kapacitetsbehovene i de forskellige segmenter af jernbanetransporten og infrastrukturforvalternes behov for at vedligeholde, forny og udvikle (opgradering af eksisterende og opførelse af ny) [...]jernbaneinfrastruktur. Den skal danne [...]grundlag for kommunikation, samråd og samordning af den strategiske kapacitetsplanlægning mellem de operationelle interessenter.

2. Kapacitetsmodellen skal [...]indeholde de oplysninger, der er anført i afsnit 1 i bilag I. Infrastrukturforvalterne udarbejder og offentliggør kapacitetsmodellen for hver køreplansperiode og [...] ajourfører kapacitetsmodellen i overensstemmelse med [...] planen fastsat i afsnit [...] 2 i bilag I. **Forpligtelsen til at ajourføre kapacitetsmodellen finder ikke anvendelse, hvis kapacitetsforsyningsplanen for samme køreplansperiode er blevet offentliggjort.**
3. Infrastrukturforvalterne [...]dokumenterer og begrunder, hvor det er relevant, eventuelle væsentlige afvigelser mellem kapacitetsmodellen og kapacitetsstrategien i samme køreplansperiode. [...]
4. [...]

Artikel 18

Kapacitetsforsyningsplan

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder en kapacitetsforsyningsplan med henblik på at give omfattende oplysninger om:
 - a) infrastrukturkapacitet, der er til rådighed for tildeling til ansøgere
 - b) infrastrukturkapacitet, der ikke er til rådighed for tildeling.

Kapacitetsforsyningsplanen danner grundlag for kapacitetstildeling.

Kapacitetsforsyningsplanen skal indeholde de oplysninger, der er anført i afsnit 1 i bilag I.

- 1a. Infrastrukturforvalterne udarbejder kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse med resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægningsproces, der er omhandlet i artikel 11-17, og efter den plan, der er fastsat i afsnit 2 i bilag I.**
2. Infrastrukturforvalterne offentliggør kapacitetsforsyningsplanen for hver køreplansperiode senest inden udløbet af den frist, der er fastsat i afsnit 2 i bilag I, og ajourfører den løbende indtil udløbet af den køreplansperiode, som planen vedrører. Kapacitetsforsyningsplanen fremlægges for hver enkelt dag i den pågældende køreplansperiode.
3. Infrastrukturforvalterne[...] [...] **dokumenterer og** begrundes, hvor det er relevant, eventuelle **væsentlige** afvigelser mellem kapacitetsforsyningsplanen og kapacitetsmodellen i samme køreplansperiode.
4. I kapacitetsforsyningsplanen kan infrastrukturforvalterne angive infrastrukturkapacitet som på forhånd planlagt. På forhånd planlagt kapacitet er kapacitet, for hvilken infrastrukturforvalteren definerer karakteristika og mængder af den tilgængelige kapacitet, som ansøgerne kan ansøge om, fastsætter regler for tildeling af en sådan kapacitet og definerer processen for ansøgning om en sådan kapacitet i overensstemmelse med artikel 20. Der tages hensyn til de specificerede karakteristika, regler og tildelingsprocesser ved tildelingen af på forhånd planlagt kapacitet. **Medlemsstaterne kan inden for rammerne af deres strategiske retningslinjer i henhold til artikel 11, stk. 3, litra c), forpligte infrastrukturforvalterne til på forhånd at planlægge infrastrukturkapacitet for visse strækninger og knudepunkter.**
5. På forhånd planlagt kapacitet angives i kapacitetsforsyningsplanen som kapacitets**planlægnings**objekter, jf. artikel 20, der specificerer kapacitetens mængde og karakteristika og er underlagt regler og procedurer for tildeling, hvorigennem en sådan kapacitet stilles til rådighed.
6. [...] **5a. Ved kapacitetsplanlægning på forhånd[...] tager infrastrukturforvalterne[...] hensyn til kriterierne i artikel 25, stk. 2a, litra a)-f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Med henblik på kapacitetsplanlægning på forhånd tager infrastrukturforvalterne hensyn til** resultaterne af høringen af ansøgere i overensstemmelse med artikel 13 og **af** samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 14.

9. Tilsynsorganet analyserer kapacitetsforsyningsplanen og kan **senest 30 dage efter offentliggørelsen af den endelige kapacitetsforsyningsplan** træffe en afgørelse, der pålægger infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsforsyningsplanen [...], hvis [...] **analysen** har [...] **konkluderet, at den pågældende plan ikke er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning eller direktiv 2012/34/EU eller med principperne om gennemsigtighed og ikkeforskelsbehandling.**

10. ENIM vedtager retningslinjer og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, og fastsætter følgende:

- a) metoderne til offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplanen, herunder digitale tjenester, værktøjer, funktioner og grænseflader
- b) proceduren for høring af ansøgere om kapacitetsforsyningsplanen.

Artikel 19

Beredskabsplanlægning

1. Infrastrukturforvalterne indfører og gennemfører en løbende beredskabsplanlægningsproces for at forberede sig på forstyrrelser i netdriften og på andre krisesituationer, der påvirker jernbanetrafikken.

Beredskabsplanlægningen danner grundlag for trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 42 med henblik på at muliggøre en hurtig reaktion i sådanne situationer og minimere deres indvirkning på jernbanetrafikken.

Infrastrukturforvalterne dokumenterer resultaterne af beredskabsplanlægningen i en beredskabsplan.

2. Beredskabsplanlægningen omfatter navnlig:
- a) udpegelse af alternative [...] **jernbanestrækninger, hvis sådanne alternative jernbanestrækninger findes,** der gør det muligt at omlægge trafikken, hvis **jernbanestrækningerne** i TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet[...] ikke er til rådighed, og [...] **de øvrige jernbanestrækninger og -knudepunkter er omfattet af dokumenter om strategisk kapacitetsplanlægning**
 - b) en vejledende planlægning af den infrastrukturkapacitet, der er til rådighed på de alternative [...] **jernbanestrækninger,** der er udpeget i overensstemmelse med litra a), **hvis sådanne alternative jernbanestrækninger findes,** og som sikrer gennemsigthed med hensyn til den disponible infrastrukturkapacitet på sådanne strækninger **og tekniske karakteristika,** som kan anvendes i tilfælde af hændelser, herunder navnlig netforstyrrelser, i overensstemmelse med artikel 46
 - c) fastlæggelse af regler og procedurer for trafik- og krisestyring, herunder om udveksling af oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, andre operationelle interessenter og andre interessenter såsom offentlige myndigheder med ansvar for jernbanetransport eller sikkerhed og beredskab, samt kriterier for aktivering af disse procedurer
 - d) identifikation af og udarbejdelse af en liste over organer, der skal underrettes i tilfælde af alvorlige hændelser eller alvorlige forstyrrelser af togtrafikken
 - e) anden forberedelse, der er nødvendig for håndteringen af forstyrrelser og krisestyningen i overensstemmelse med artikel 42 og med den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyling, jf. artikel 44.
3. Infrastrukturforvalterne sikrer sammenhæng mellem beredskabsplanlægningen og den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen, kapacitetsforsyningsplanen og planlægningen af infrastrukturarbejder som omhandlet i artikel 10.
4. Resultaterne af beredskabsplanlægningen, navnlig udpegelsen af alternative strækninger, **hvis sådanne alternative jernbanestrækninger findes,** i overensstemmelse med stk. 2, litra a), og den vejledende kapacitetsplanlægning på alternative strækninger, **hvis sådanne alternative jernbanestrækninger findes,** i overensstemmelse med stk. 2, litra b), medtages i kapacitetsmodellen og i kapacitetsforsyningsplanen.

5. [...]

Artikel 20

Kriterier og procedurer for tildeling af på forhånd planlagt kapacitet og for definition af kapacitetsplanlægningsobjekter

1. Infrastrukturforvalterne tildeler den på forhånd planlagte kapacitet, der indgår i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, ved hjælp af **retfærdige**, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier og procedurer.

Infrastrukturforvalterne kan ved kapacitetsplanlægning på forhånd gruppere kapacitetsplanlægningsobjekter såsom på forhånd planlagte kanaler med henblik på at tilvejebringe en specifik køreplanlægning i overensstemmelse med de strategiske retningslinjer, jf. artikel 11, stk. 3, hvis de foreligger, og under hensyntagen til de markedsbehov, som ansøgerne har givet udtryk for.

2. Kapacitetsplanlægningsobjekter definerer karakteristika og egenskaber ved forskellige former for på forhånd planlagt kapacitet, herunder kapacitet, som ansøgerne kan ansøge om, kapacitet reserveret til infrastrukturarbejder og allerede tildelt kapacitet. Disse karakteristika og egenskaber skal omfatte alle aspekter, der er relevante for specifikke former for på forhånd planlagt kapacitet såsom rute, tidsplan, garanteret eller krævet minimumshastighed, [...] **maksimal længde**, tekniske [...] parametre og antal ankomst- og afgangstidspunkter **til både gods- og passagertransport**.
3. ENIM udvikler en fælles ramme for de i stk. 1 omhandlede kriterier og procedurer og medtager den i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. I denne fælles ramme afvejes fordelene ved at reservere kapacitet til særlige former for jernbanetjenester eller tildelingsprocesser med behovet for at sikre fleksibilitet til at imødekomme markedets behov ved kapacitetstildelingen. Med henblik herpå skal den fælles ramme give mulighed for at tage ansøgninger om kapacitetsrettigheder, der ikke er i overensstemmelse med den på forhånd planlagte kapacitet, i betragtning inden for rammerne af den i artikel 36 omhandlede konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme. **Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne fælles ramme.**
4. ENIM udvikler og vedtager [...] specifikationer for kapacitetsplanlægningsobjekter, **jf. stk. 2**, i menneskeligt læsbart og maskinlæsbart format. ENIM medtager disse specifikationer i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf.

artikel 6. [...] **Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse specifikationer.**

Artikel 21

Stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur

1. Infrastrukturforvalterne erklærer straks [...] **sektioner af eller knudepunkter** i infrastrukturen **for** enten [...] stærkt udnyttet eller [...] overbelastet, hvis mindst en af følgende betingelser er opfyldt:
 - a) [...]udnyttelsen **af jernbaneinfrastrukturkapacitet** ligger over tærskelværdierne for stærkt udnyttet infrastruktur eller for overbelastet infrastruktur i de referenceperioder, der er fastsat i [...]bilag II, i den foregående eller nuværende køreplansperiode
 - b) resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning gennemført i overensstemmelse med dette afsnit viser, at de kapacitetsbehov, der er givet udtryk for i de strategiske kapacitetsplanlægningsfaser, overstiger den kapacitet, der er til rådighed for tildeling i en bestemt køreplansperiode[...], **herunder som følge af infrastrukturarbejder af en varighed på mere end 12 måneder, der resulterer i kapacitetsrestriktioner og er planlagt i overensstemmelse med artikel 10.**

[...]

Infrastrukturforvalterne vurderer udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet på grundlag af objektive, gennemsigtige og hensigtsmæssige procedurer og metoder.

Litra a) i dette stykkes første afsnit finder ikke anvendelse på infrastruktur i den faste forbindelse under Den Engelske Kanal som fastsat i traktaten mellem Frankrig og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om private koncessionshaveres bygning og drift af en fast forbindelse under Den Engelske Kanal, undertegnet den 12. februar 1986 i Canterbury, og i koncessionsaftalen mellem Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited og France-Manche S.A.

- 1a. ENIM udvikler en fælles metode til udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Denne metode medtages i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel**

6. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne metode.

2. I den i stk. 1 omhandlede erklæring angives køreplansperioden og den del af infrastrukturen og de bestemte tidsrum, som den vedrører.
3. Indbyrdes modstridende individuelle ansøgninger om tildeling af kapacitet i køreplansperioden må ikke danne grundlag for at erklære en del af infrastrukturen for stærkt udnyttet eller overbelastet, medmindre betingelserne i stk. 1 er opfyldt.
4. Hvis infrastrukturen er blevet erklæret [...] **for** stærkt udnyttet eller overbelastet, foretager infrastrukturforvalteren en kapacitetsanalyse i henhold til artikel 22, medmindre en kapacitetsforbedringsplan i henhold til artikel 23 **er blevet gennemført i de fem år, der går forud for erklæringen om, at infrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet, eller** allerede er under gennemførelse.
5. For så vidt angår dele af infrastruktur, der er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet, reserverer infrastrukturforvalterne kapacitet i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan under hensyntagen til resultatet af kapacitetsanalysen omhandlet i artikel 22.

For de sektioner af eller knudepunkter i infrastrukturen, som er blevet erklæret for overbelastet, kan infrastrukturforvalteren fastsætte specifikke tærskelkvoter for anvendelsen af artikel 27, stk. 6.

6. Hvis de afgifter, der er omhandlet i artikel 31, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, ikke er blevet opkrævet eller ikke har givet et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blevet erklæret for overbelastet, anvender infrastrukturforvalteren en procedure for opdeling eller tildeling af [...] infrastrukturkapacitet på grundlag af gennemsigtige og objektive kriterier. Denne procedure gennemføres i overensstemmelse med artikel [...] **25** i denne forordning og fastsættes sammen med de gældende kriterier i netvejledningen.
7. [...] **Medlemsstaterne [...] sikrer, at de knudepunkter eller sektioner,** som er blevet erklæret **for** stærkt udnyttet eller overbelastet, **anføres** i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
8. [...]
9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre [...] **tærsklerne for kapacitetsudnyttelse og de**

referenceperioder, der er fastsat i bilag II, hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har medført store vanskeligheder med gennemførelsen, for at sikre en effektiv forvaltning af kapaciteten i stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur og afspejle infrastrukturforvalternes og ansøgernes operationelle interesser under hensyntagen til erfaringerne fra ENIM, infrastrukturforvaltere, ansøgere og andre operationelle interessenter, tilsynsorganer og [...] **ENRRB** i forbindelse med gennemførelsen af denne artikel.

10. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter de centrale principper for den metode, som ENIM skal udvikle i henhold til stk. 1a om udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet, efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 72, stk. 3.

Artikel 22

Kapacitetsanalyse i tilfælde af stærkt udnyttet eller overbelastet infrastruktur

1. Infrastrukturforvalteren foretager en kapacitetsanalyse senest seks måneder efter erklæringen om, at infrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet, **medmindre en kapacitetsforbedringsplan er blevet gennemført i de fem år, der går forud for erklæringen om, at infrastrukturen er stærkt udnyttet eller overbelastet, eller allerede er under gennemførelse.**

I kapacitetsanalysen afdækkes de begrænsninger i infrastrukturkapaciteten, der gør det umuligt at medtage de kapacitetsbehov, som ansøgerne har givet udtryk for i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsforsyningsplanen, eller som gør det umuligt at imødekomme ansøgninger om infrastrukturkapacitet i tilstrækkeligt omfang.

Kapacitetsanalysen skal også omfatte et første vejledende sæt mulige foranstaltninger, der skal træffes på kort, mellemlang og lang sigt for at lette overbelastningen og øge tilgængeligheden af kapacitet.

2. Kapacitetsanalysen skal omfatte infrastrukturens karakteristika med hensyn til kapacitet og interoperabilitet, driftsprocedurer, karakteren af de forskellige tjenester, der opererer på infrastrukturen, og alle disse faktoreres indvirkning på infrastrukturkapaciteten. Blandt de foranstaltninger, der skal tages i betragtning, kan nævnes ændret linjeføring, tidsmæssig omdisponering, hastighedsændringer, harmonisering af driftsprocedurer og infrastrukturforbedringer.

3. Infrastrukturforvalterne hører ansøgerne om udkastet til kapacitetsanalyse i overensstemmelse med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU og, hvis den pågældende del af infrastrukturen indgår i en europæisk transportkorridor, i overensstemmelse med **denne forordnings** artikel 54.

Infrastrukturforvalteren offentliggør resultatet af kapacitetsanalysen.

4. Infrastrukturforvalterne tager, **hvis det er relevant**, hensyn til resultaterne af kapacitetsanalyser udført i henhold til denne artikel i den strategiske kapacitetsplanlægning, navnlig i kapacitetsstrategien, kapacitetsmodellen og kapacitetsforsyningsplanen.

Resultaterne af kapacitetsanalysen fremsendes til de myndigheder i medlemsstaterne, der er ansvarlige for udarbejdelsen af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, jf. artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, og til den europæiske koordinator med ansvar for den pågældende europæiske transportkorridor.

Artikel 23

Kapacitetsforbedringsplan

1. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af en kapacitetsanalyse i overensstemmelse med artikel 22 udarbejder infrastrukturforvalteren en kapacitetsforbedringsplan **for de sektioner eller knudepunkter, der er blevet erklæret for overbelastet**.

I kapacitetsforbedringsplanen angives:

- a) årsagerne til overbelastningen
- b) den forventede fremtidige trafikudvikling
- c) begrænsningerne for infrastrukturudviklingen
- d) mulighederne for og omkostningerne ved at forøge kapaciteten, herunder **organisatoriske foranstaltninger og** forventede ændringer i adgangsafgifter.

På grundlag af en costbenefitanalyse af de foreslåede foranstaltninger skal kapacitetsforbedringsplanen også fastlægge, hvilke foranstaltninger der skal træffes til at forøge infrastrukturkapaciteten, herunder en tidsplan for gennemførelsen.

2. Kapacitetsforbedringsplanen udarbejdes efter samråd med brugerne af den pågældende overbelastede infrastruktur i overensstemmelse med artikel 13.

[...] **En medlemsstat kan beslutte, at denne plan skal** forhåndsgodkendes[...].

3. Den pågældende medlemsstat tager hensyn til kapacitetsforbedringsplaner i forbindelse med ændringer af den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastruktur, der er omhandlet i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

[...]

4. Med forbehold af artikel 40 i denne forordning ophører infrastrukturforvalteren med at opkræve alle afgifter på den relevante infrastruktur i henhold til artikel 31, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU i et af følgende tilfælde:
 - a) infrastrukturforvalteren forelægger ikke en kapacitetsforbedringsplan
 - b) infrastrukturforvalteren gør ikke fremskridt med de foranstaltninger, der er foreslået i kapacitetsforbedringsplanen.
5. Uanset stk. 4 kan infrastrukturforvalteren med forbehold af tilsynsorganets godkendelse fortsætte med at opkræve disse afgifter i et af følgende tilfælde:
 - a) kapacitetsforbedringsplanen kan ikke gennemføres på grund af forhold, der ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol
 - b) de forhåndenværende muligheder er ikke økonomisk eller finansielt levedygtige.

Artikel 24

Infrastruktur til særlige formål

1. Med forbehold af stk. 2 skal infrastrukturkapacitet kunne benyttes af alle trafiktyper, der er kompatible med den påtænkte driftsstrækning, i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakter vedtaget [...] **på grundlag heraf**.
2. Hvor der findes egnede alternative ruter, og hvor det i overensstemmelse med proceduren i artikel 25 kan påvises, at det er berettiget ud fra et socialt, økonomisk og miljømæssigt

synspunkt, kan infrastrukturforvalteren i samråd med de berørte parter forbeholde infrastruktur til brug for bestemte typer trafik. I så fald anfører infrastrukturforvalteren udpegelsen i de planlægningsdokumenter, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2, og i **netvejledningen** og reserverer kapacitet til brug for de bestemte typer trafik i kapacitetsforsyningsplanen.

Denne udpegelse er ikke til hinder for, at den pågældende infrastruktur kan benyttes af andre typer trafik, hvis der er kapacitet til rådighed.

3. [...] **Medlemsstaterne sikrer, at den infrastruktur**, der er udpeget i henhold til stk. 2 [...], angives i [...]infrastrukturregistret, jf. artikel 49 i [...]direktiv (EU) 2016/797[...].

Artikel 25

[...]Opdeling af kapacitet i infrastruktur, som er blevet [...]erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet

1. Hvis en del af infrastrukturen er blevet erklæret [...] **for** stærkt udnyttet eller overbelastet i en fremtidig køreplansperiode, [...] **kan** infrastrukturforvalteren opdele kapaciteten på denne del af infrastrukturen i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan, der vedrører den pågældende køreplansperiode.
2. Ved opdeling af infrastrukturkapacitet i henhold til stk. 1 handler infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med **de strategiske retningslinjer, der er omhandlet i** artikel [...] **[...]11, stk. 3, hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer og fastsat, at de er bindende, og** tager hensyn til behovet for kapacitet til jernbanedrift på flere net.

2a. Med henblik på opdeling af infrastrukturkapacitet i henhold til stk. 1 vurderer infrastrukturforvalterne alternative opdelingsmuligheder på grundlag af, men ikke begrænset til, følgende socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier, forudsat at der foreligger data herom:

- a) operatørers driftsomkostninger og tekniske parametre for jernbanetransport og den deraf følgende indvirkning på priserne for jernbanetransportkunder**
- b) tidsrelaterede omkostninger for jernbanetransportkunder**

- c) konnektivitet og tilgængelighed for mennesker og regioner, der har adgang til jernbanetransport, herunder kvaliteten af forbindelser og overførselstider for passager- og godstransport med jernbane
- d) miljøvirkninger såsom udledning af drivhusgasser og støj
- e) antal personer og mængde gods, som transporteres
- f) udnyttelse af infrastrukturnettet.

I forlængelse af vurderingen af alternative opdelingsmuligheder tager

infrastrukturforvalterne hensyn til de procedurer, som ENIM har udviklet, jf. stk. 2b.

2b. ENIM udarbejder og vedtager en retfærdig, gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure for vurdering af alternative opdelingsmuligheder og medtager den i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. Procedurerne omfatter følgende trin:

- a) fastlæggelse af intervaller for standardværdier for jernbanetjenester som et indledende vurderingsgrundlag
- b) udformning af alternative scenarier for opdeling af den kapacitet, der er til rådighed for forskellige former for jernbanetransport
- c) evaluering og rangordning af scenarierne på grundlag af objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende metoder under hensyntagen til de socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier i stk. 2a og muliggørelse af, at der tages hensyn til lokale eller nationale forhold baseret på accepterede fremgangsmåder og empirisk dokumentation
- d) udvælgelse af det højst rangerede scenarie på grundlag af evalueringen i litra c) og ændring af kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse hermed.

AFDELING 3

Planlægning og kapacitetstildeling

Artikel 26

Rettigheder til kapacitet

1. Ansøgere kan på offentlig- eller privatretligt grundlag indgive en ansøgning til infrastrukturforvalteren om en aftale, der giver [...] **kapacitetsrettigheder på** jernbaneinfrastruktur mod betaling af en afgift som fastsat i kapitel IV, afdeling 2, i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturforvalterne tildeler [...] ansøgerne **kapacitetsrettigheder på jernbane**infrastruktur[...] i form af et af følgende:

- a) kapacitetsspecifikationer
- b) kanaler.

ENIM definerer karakteren af kapacitetsspecifikationerne og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. **Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne karakter.**

2. Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettighederne tildelt i form af en kapacitetsspecifikation til kapacitetsrettigheder i form af en kanal forud for den faktiske togkørsel i overensstemmelse med fristerne fastsat i afsnit 4, 5 og 6 i bilag I.
3. Ansøgere kan højst få tildelt kapacitetsrettigheder i form af en kanal for et tidsrum svarende til en køreplansperiode. Kapacitetsrettigheder i form af en kapacitetsspecifikation kan tildeles for et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode, i overensstemmelse med artikel 31 og 33.
4. Medmindre andet er fastsat i denne forordning, fastlægges infrastrukturforvalternes og ansøgernes respektive rettigheder og forpligtelser med hensyn til enhver tildeling af kapacitet i kontrakter eller i [...] **national ret.**
- 5[...] **6. Når en ansøger har fået tildelt en kapacitetsrettighed, kan modtageren ikke overdrage den til en anden virksomhed eller tjeneste.**

Enhver form for overdragelse fører til udelukkelse fra videre tildeling af kapacitet i den nuværende og efterfølgende køreplansperiode.

En jernbanevirksomheds udnyttelse af kapacitet til udførelse af operationer på vegne af en ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, betragtes ikke som en overdragelse. En ansøger, som ikke er en jernbanevirksomhed, meddeler mindst ti dage før anvendelsen af kapaciteten infrastrukturforvalteren, hvilken jernbanevirksomhed der vil anvende kapaciteten. Disse oplysninger skal indeholde dokumentation for jernbanevirksomhedens accept heraf.

7. Hvis en ansøger agter at indgive en ansøgning om infrastrukturkapacitet med henblik på at udføre passagertransport i en medlemsstat, hvor retten til adgang til jernbaneinfrastruktur er begrænset i overensstemmelse med artikel 11 i direktiv 2012/34/EU, underretter den de relevante infrastrukturforvaltere og tilsynsorganer mindst 18 måneder før den køreplan, som ansøgningen om kapacitet vedrører, træder i kraft. For at gøre det muligt for de relevante tilsynsorganer at vurdere den potentielle økonomiske betydning for eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste skal tilsynsorganerne sikre, at enhver kompetent myndighed, der har indgået en kontrakt om passagertransport med jernbane på den pågældende rute i henhold til en kontrakt om offentlig tjeneste, alle andre berørte kompetente myndigheder med ret til at begrænse adgangen i henhold til artikel 11 i direktiv 2012/34/EU og enhver jernbanevirksomhed, der opfylder en kontrakt om offentlig tjeneste på den rute, passagertransporten vedrører, underrettes herom hurtigst muligt og senest inden for 10 dage.
6. [...]

Artikel 27

Kapacitetstildelingsmetoder

1. Infrastrukturforvalterne tildeler kapacitetsrettigheder til ansøgere ved hjælp af de tildelingsprocesser, der er omhandlet i artikel 31-34.

Enhver ændring af den tildelte kapacitet betragtes også som kapacitetstildeling.

- 4. Infrastrukturforvalterne tildeler infrastrukturkapacitet via digitale værktøjer og digitale tjenester i overensstemmelse med artikel 62 for hele strækningen tur-retur, når der ansøges herom.**

- 5. Ansøgere og infrastrukturforvaltere, der ansøger om eller foretager ændringer af tildelt kapacitet, skal overholde artikel 39.**
- 6. Infrastrukturforvalteren annullerer en kapacitetsrettighed, hvis den i et tidsrum på mindst en måned er blevet benyttet til under en tærskelkvote, der skal fastsættes i netvejledningen, medmindre dette skyldes force majeure. ENIM fastlægger intervaller for tærskelkvoten og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til de intervaller for tærskelkvoten, som ENIM har fastsat.**
- Tilsynsorganet overvåger, at dette stykke anvendes på en retfærdig, gennemsigtig og ikkediskriminerende måde, og undersøger eventuelle modtagne klager.**
- 6a. I overensstemmelse med de kriterier og procedurer, der er omhandlet i artikel 20, stk. 1, kan en infrastrukturforvalter, hvis det er relevant, afslå at tildele kapacitet, hvis ansøgningerne er uforenelige med dennes strategiske kapacitetsplanlægning. I så fald skal infrastrukturforvalteren gøre sit yderste for at stille en alternativ kapacitet til rådighed for ansøgeren. Et afslag meddeles straks ansøgeren. Ansøgeren har ret til at indgive en klage til tilsynsorganet, jf. artikel 63, stk. 2.**
- 6b. Infrastrukturforvalterne underretter mindst én gang om året tilsynsorganet om alle modtagne kapacitetsansøgninger, der ikke opfyldte parametrene for den disponible kapacitet som defineret i kapacitetsforsyningsplanen, uanset om de blev imødekommet eller afslået. På grundlag af disse oplysninger kan tilsynsorganet afgive udtalelse, hvori organet kan anbefale infrastrukturforvalteren at ændre kapacitetsmodellen.**

Artikel 28

Tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net

- 2[...] 0.** Ansøgerne har ret til at ansøge om kapacitetsrettigheder på flere net **ved hjælp af de tildelingsprocesser, der er omhandlet i artikel 31-34, herunder hele strækningen tur-retur**, og til at modtage svar på sådanne ansøgninger på ét og samme sted og på én gang[...], **jf. artikel 62, stk. 5.**

Infrastrukturforvalterne samarbejder om tildeling af kapacitet til jernbanedrift på flere net, herunder navnlig i forbindelse med international jernbanegodstransport og international personbefordring med jernbane.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artikel 28

[...]

1. Hvis infrastrukturforvalteren modtager en ansøgning om kapacitetsrettigheder på flere net[...], samordner infrastrukturforvalteren ansøgningen med de andre berørte infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 53.
2. **Den i stk. 1 omhandlede** samordning skal navnlig sikre:
 - a) at der udpeges et centralt kontaktpunkt med ansvar for kommunikation med ansøgeren i forbindelse med ansøgningen om en kapacitetsrettighed på flere net, som meddeles ansøgeren straks efter modtagelsen af ansøgningen
 - b) at kapacitetsrettigheden på flere net er i overensstemmelse med minimumskvalitetskriterier, for så vidt angår overensstemmelse mellem net og aspekter såsom ruteføring, tidsplan, tilgængelighed på forskellige køredage og status for tildeling
 - c) at processen for tildeling af kapacitetsrettigheder på flere net, herunder navnlig den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 36, og den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 37, gennemføres konsekvent

- d) at eventuelle ændringer af tildelte kapacitetsrettigheder på flere net samordnes i overensstemmelse med afsnit [...]4 for til enhver tid at sikre integriteten af kapacitetsrettigheder på flere net.

Hvis infrastrukturforvalterne ikke udpeger et centralt kontaktpunkt, **udvælger ansøgeren den** infrastrukturforvalter [...], **som** er ansvarlig for at fungere som centralt kontaktpunkt for forespørgsler vedrørende den specifikke kapacitetsansøgning.

- 3.[...][...]2a. **En infrastrukturforvalter** må [...] ikke **annullere en kapacitetsrettighed på flere net i henhold til artikel 27, stk. 6 uden forudgående samordning med de andre berørte infrastrukturforvaltere.**

Hvis infrastrukturforvalteren i [...]overensstemmelse med artikel 27, stk. 6, **annullerer** kapacitetsrettigheder på flere net [...], **underretter denne tilsynsorganet. Hvis den annullerede kapacitetsrettighed på flere net omfatter grænseoverskridende trafik, underretter tilsynsorganet de relevante tilsynsorganer og ENRRB.**

4. [...]

5. ENIM fastlægger de detaljerede procedurer og metoder til [...]fremme af en ensartet **anvendelse af** denne artikel og de minimumskvalitetskrav, der er omhandlet i stk. 2, litra b), og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse procedurer og metoder.

Artikel 29

Samarbejde om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og servicefaciliteter

1. [...]22[...]

- 1. Infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter, som tilbyder tjenester, der er nødvendige for driften af en jernbanetransporttjeneste, og hvis servicefaciliteter er en del af det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II til [den nye TEN-T-forordning], herunder dem, der er beliggende i byknudepunkter som defineret i**

²² [...]

forordningens artikel 3, litra f), samarbejder med henblik på om nødvendigt at sikre, at der er sammenhæng mellem tildelingen af infrastrukturkapacitet og servicefaciliteter.

2. Infrastrukturforvalterne opstiller en liste over de servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, i netvejledningen.
3. Infrastrukturforvalterne sikrer, at ansøgere kan ansøge om kapacitetsrettigheder på jernbaneinfrastruktur og i de servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, på ét og samme sted og på én gang.
4. Med henblik på stk. 3 samordner infrastrukturforvaltere og [...]operatører **af servicefaciliteter** kapaciteten og tildeler kapacitetsrettigheder, herunder kapacitet i [...]servicefaciliteten, der opfylder ansøgerens behov, eller bestræber sig på at tilvejebringe et levedygtigt alternativ.
5. De operatører af servicefaciliteter, der er omhandlet i stk. 1, stiller [...]oplysninger om den tilgængelige kapacitet til rådighed for infrastrukturforvalteren i et digitalt format i overensstemmelse med artikel 62, **stk. 5, og efter planerne i bilag I.**
6. [...]
7. [...]

6. Denne artikel finder ikke anvendelse på operatører af servicefaciliteter, der er omfattet af en fritagelse i henhold til artikel 2 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177.

Artikel 30

Køreplan

1. Infrastrukturforvalterne [...] **offentliggør** en ny køreplan inden begyndelsen af hver køreplansperiode.[...]

Infrastrukturforvalterne indleder udarbejdelsen af køreplanen i forbindelse med tildelingen af kapacitet gennem den årlige tildelingsproces, der er omhandlet i artikel 32, under

hensyntagen til kapacitetsrettigheder tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31 og gennem den rullende planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 33.

2. Infrastrukturforvalterne [...] **sikrer** indtil udløbet af køreplansperioden, **at køreplanen er ajour**, under hensyntagen til kapacitet tildelt gennem den rullende planlægningsproces, der er omhandlet i artikel 33, kapacitet tildelt gennem den ad hoc-proces, der er omhandlet i artikel 34, ændringer af kapacitetsrettigheder i overensstemmelse med artikel 39 og omlægning i forbindelse med håndtering af forstyrrelser og krisestyring i overensstemmelse med artikel 41.

Artikel 31

Kapacitetstildeling gennem rammeaftaler

1. En ansøger har ret til at ansøge om infrastrukturkapacitet i et tidsrum, der overstiger en køreplansperiode.

1a. Infrastrukturforvalterne angiver den kapacitet, de planlægger at reservere til tildeling gennem rammeaftaler, i planlægningsdokumenter i forbindelse med den strategiske kapacitetsplanlægning. Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i TEUF **tildeler** infrastrukturforvalteren den **kapacitet, der er reserveret til rammeaftaler i disse planlægningsdokumenter**, [...] **til ansøgere gennem** sådanne [...] aftaler [...], jf. dog stk. 3 og 4. **Dette forhindrer ikke infrastrukturforvalteren i at tildele den ønskede kapacitet gennem rammeaftaler i tilfælde, hvor en sådan kapacitet ikke er reserveret i planlægningsdokumenterne, jf. dog stk. 4.**

1b. Rammeaftaler kan indgås mellem flere infrastrukturforvaltere og en ansøger, hvis de dækker mere end ét net.

I rammeaftalerne angives de tildelte kapacitetsrettigheder i form af en kapacitetsspecifikation som omhandlet i artikel 26, stk. 1, litra a). De må ikke omfatte kapacitetsrettigheder i form af en kanal.

Medlemsstaterne kan kræve forhåndsgodkendelse af rammeaftaler fra et tilsynsorgan. **Hvis rammeaftalerne involverer grænseoverskridende trafik, samordner de relevante tilsynsorganer.**

2. En ansøger, som har indgået en rammeaftale, indgiver en ansøgning om konvertering af kapacitetsspecifikationerne i rammeaftalen til en tilsvarende kanal i overensstemmelse med aftalen. **Denne konvertering foretages i overensstemmelse med artikel 26, stk. 2.**
3. Infrastrukturforvalterne [...] **sikrer, at** rammeaftalerne [...] **er** i overensstemmelse med planlægningsdokumenter for den strategiske kapacitetsplanlægning, der er omhandlet i artikel 11, stk. 2 [...], **hvis de foreligger, og med de strategiske retningslinjer, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer og fastsat, at de er bindende.**
- Infrastrukturforvalterne** i nabolande [...] **samordner deres strategiske kapacitetsplanlægning vedrørende** den kapacitetsandel [...], **der er til rådighed** for [...] **grænseoverskridende** rammeaftaler[...].
4. Rammeaftaler må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur. Med henblik herpå fastsætter infrastrukturforvalterne de maksimale andele af den samlede kapacitet, der kan tildeles gennem rammeaftaler, og medtager disse i netvejledningen.
5. Vilkårene i rammeaftaler skal kunne ændres for at muliggøre bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen [...]. **Disse ændringer betragtes ikke som ændringer af kapacitetsrettigheder, der er omfattet af en sanktion i henhold til artikel 40. Andre ændringer af kapacitetsrettigheder, som tildeles gennem rammeaftaler, er omfattet af en sanktion i overensstemmelse med** artikel 40.
6. [...]
7. Rammeaftaler indgås i princippet for den periode, der er anført i afsnit 5 i bilag I. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde acceptere en kortere eller længere gyldighedsperiode. Enhver periode, der er længere end den periode, der er angivet i [...] **afsnit 5** i bilag I, begrundes i behovet for nye operatørs målrettede investeringer eller i det forhold, at tjenesten i væsentlig grad er ny [...], **herunder en væsentlig forbedring af servicekvaliteten.**
8. For tjenester, der anvender infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 24, som kræver store og langfristede investeringer, kan der indgås rammeaftaler for en periode på 15 år, hvor det er behørigt begrundet af ansøgeren. En gyldighedsperiode på over 15 år kan kun aftales i

ganske særlige tilfælde, navnlig i forbindelse med store og langfristede investeringer, og hvis disse er omfattet af aftalemæssige forpligtelser, der omfatter en flerårig afskrivningsplan.

9. Infrastrukturforvalterne medtager kapacitet, der tildeles gennem rammeaftaler, i den i artikel 17 omhandlede kapacitetsmodel og i den i artikel 18 omhandlede kapacitetsforsyningsplan.
10. Den generelle karakter af hver rammeaftale gøres tilgængelig for alle berørte parter, idet forretningshemmeligheder dog behandles fortroligt.
11. Kommissionen kan på grundlag af erfaringerne fra tilsynsorganerne, de kompetente myndigheder[...], jernbanevirksomhederne, **infrastrukturforvalterne** og [...] ENRRB vedtage [...] gennemførelses[...] **retsakter** med [...] **nærmere regler for** proceduren [...] **for indgåelse af rammeaftaler samt formen og indholdet af sådanne aftaler** for at [...] **sikre** en ensartet anvendelse af denne artikel[...]. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 72, stk. 3.

Artikel 32

Kapacitetstildeling gennem den årlige tildelingsproces

1. Infrastrukturforvalteren udarbejder [...] køreplanen, **der er omhandlet i artikel 30**, for en bestemt køreplansperiode på grundlag af følgende:
 - a) ansøgninger om kapacitetsrettigheder modtaget i forbindelse med den årlige tildelingsproces
 - b) kapacitetsrettigheder vedrørende den pågældende køreplansperiode tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31
 - c) kapacitetsrettigheder vedrørende den pågældende køreplansperiode tildelt gennem den rullende planlægningsproces i overensstemmelse med artikel 33.
2. Infrastrukturforvalteren tildeler kapacitet gennem samtidig kapacitetstildeling for i videst muligt omfang at imødekomme alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet som omhandlet i stk. 1, jf. dog [...] **stk. 6** og [...] **artikel 27, stk. 6a**. Infrastrukturforvalteren tager i videst

muligt omfang hensyn til alle forhold af betydning for ansøgerne, herunder de økonomiske konsekvenser for deres virksomhed.

3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den årlige tildelingsproces, kan omfatte:
 - a) kanaler
 - b) kapacitetsspecifikationer.

Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettigheder tildelt i form af kapacitetsspecifikationer til kanaler i overensstemmelse med afsnit 4 i bilag I.

7. Infrastrukturforvalteren skal overholde den i afsnit 4 i bilag I fastsatte plan for tildelingsprocessen.
8. [...]
9. [...]
10. Infrastrukturforvalteren hører alle berørte parter om udkastet til køreplan. Berørte parter omfatter alle, som har ansøgt om infrastrukturkapacitet, samt andre parter, som har bemærkninger til, hvordan køreplanen kan indvirke på deres mulighed for at levere jernbanetjenester i køreplansperioden.
11. Infrastrukturforvalteren træffer de nødvendige foranstaltninger til at forsøge at løse påpegede problemer.

Artikel 33

Kapacitetstildeling gennem den rullende planlægningsproces

1. Infrastrukturforvalterne tildeler kapacitet gennem den rullende planlægningsproces til **i det mindste jernbanegodstransport** i overensstemmelse med fristerne i [...] **afsnit 6** i bilag I.

Infrastrukturforvalterne reserverer kapacitet til dette formål i den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 18.

Med forbehold af artikel 101, 102 og 106 i TEUF tildeler infrastrukturforvalteren den kapacitet, der er reserveret til rullende planlægning i planlægningsdokumenter, til ansøgere gennem den rullende planlægningsproces. Dette forhindrer ikke infrastrukturforvalteren i at tildele den ønskede kapacitet gennem rullende planlægning i tilfælde, hvor en sådan kapacitet ikke er reserveret i planlægningsdokumenterne. Den rullende planlægningsproces må ikke udelukke andre ansøgere eller tjenester fra at udnytte den relevante infrastruktur.

2. Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den rullende planlægningsproces, kan omfatte:
 - a) specifikationer for kanaler eller kapacitet for alle køredage i køreplansperioden, der omfatter den første køredag medtaget i ansøgningen
 - b) kapacitetsspecifikationer for alle køredage ud over køreplansperioden, der omfatter den første dag medtaget i ansøgningen for den maksimumsperiode, der er angivet i [...] **afsnit 6** i bilag I.

Infrastrukturforvalterne konverterer kapacitetsrettigheder tildelt i form af kapacitetsspecifikationer til kanaler i overensstemmelse med afsnit 6 i bilag I.

2a. Infrastrukturforvalterne og ansøgerne kan i fællesskab beslutte at ændre de kapacitetsspecifikationer, der er tildelt gennem den rullende planlægningsproces, for at muliggøre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Disse ændringer betragtes ikke som ændringer af kapacitetsrettigheder, der er omfattet af en sanktion i henhold til artikel 40. Andre ændringer af kapacitetsrettigheder, som tildeles gennem den rullende planlægningsproces, er omfattet af en sanktion i overensstemmelse med artikel 40.

3. Med forbehold af artikel 18 tildeler infrastrukturforvalterne kapacitet, der er reserveret til den rullende planlægnings[...]proces, på grundlag af [...] **først til mølle**-princippet[...].

4. [...]

5. [...]

6. Infrastrukturforvalteren afslår efter underretning af tilsynsorganet [...]ansøgninger om rullende planlægning, hvis de[...] opfylder de karakteristika ved kapacitet, der normalt tildeles gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31. Tilsynsorganet underretter ENRRB om sådanne [...] **afslag og** sikrer en sammenhængende anvendelse af dette stykke.

Artikel 34

Kapacitetstildeling gennem ad hoc-processen

1. Infrastrukturforvalteren besvarer omgående og under alle omstændigheder inden for de frister, der er fastsat i afsnit 7 i bilag I, ad hoc-ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der indgives på et hvilket som helst tidspunkt i køreplanens gyldighedsperiode. Oplysninger om disponibel overskydende kapacitet stilles til rådighed i overensstemmelse med artikel 9 for alle ansøgere, som måtte ønske at benytte denne kapacitet.

Kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem ad hoc-processen, tager form af kanaler.

2. Tildelingen af infrastrukturkapacitet på baggrund af ad hoc-ansøgninger baseres på først til mølle-princippet.

Artikel 35

Planlægning af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder

1. [...] **0a. Ved planlægningen** af infrastrukturarbejder [...]i [...] **overensstemmelse med denne artikel[...] skal infrastrukturforvalterne overholde planen og kravene i afsnit 3 i bilag I.**
- 2[...]**0b.** Ved planlægningen af infrastrukturarbejder begrænser infrastrukturforvalterne indvirkningen på den på forhånd planlagte kapacitet, der indgår i kapacitetsmodellen eller i kapacitetsforsyningsplanen, i det omfang det er muligt.

- 3.[...][...] **1. Infrastrukturforvalterne planlægger hurtigst muligt** kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder [...], **der ikke indgår i den** i artikel [...] **18** omhandlede kapacitets[...] **forsyningsplan**.
4. Hvis planlægningen af en kapacitetsrestriktion som følge af infrastrukturarbejder kræver en ændring af en tildelt kapacitetsrettighed som omhandlet i artikel 39, gør infrastrukturforvalteren sit yderste for at tildele de berørte ansøgere alternativ kapacitet[...], **som giver jernbanevirksomheden mulighed for at drive de pågældende tjenester**.
- Med henblik herpå underretter infrastrukturforvalteren alle berørte ansøgere om den påtænkte ændring af de pågældende kapacitetsrettigheder. Infrastrukturforvalteren tilbyder de berørte ansøgere alternative kapacitetsrettigheder eller iværksætter en samordning med de berørte ansøgere med henblik på at nå til enighed om alternative kapacitetsrettigheder.
5. [...]
6. Infrastrukturforvalterne medtager [...] kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder, **så snart de er planlagt**, i kapacitetsmodellen [...] **eller** i kapacitetsforsyningsplanen, [...] **uanset** hvornår de er planlagt.

Artikel 36

Konsensusbaseret konfliktløsningsmekanisme og samordning af ansøgninger

1. Hvis der i forbindelse med samtidig kapacitetstildeling opstår konflikter mellem forskellige ansøgninger om infrastrukturkapacitet, forsøger infrastrukturforvalteren gennem en samordning af ansøgningerne at imødekomme alle ansøgninger i videst muligt omfang.
2. Hvis der opstår en situation, der kræver samordning, **tilstræber** infrastrukturforvalteren **at imødekomme alle ansøgninger gennem samordning og** har ret til inden for rimelige grænser at tilbyde infrastrukturkapacitet, der adskiller sig fra den, hvorom der er ansøgt. Infrastrukturforvalteren fastsætter de gældende grænser i sin netvejledning. ENIM udarbejder retningslinjer for definitionen af sådanne grænser og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

3. Infrastrukturforvalteren tilstræber gennem høring af de berørte ansøgere at løse eventuelle konflikter. En sådan høring skal ske på grundlag af videregivelse af følgende oplysninger, der inden for en rimelig frist stilles gratis til rådighed i elektronisk form:
- a) kanaler, som alle andre ansøgere har indgivet ansøgning om på de samme ruter
 - b) kanaler, som er foreløbigt tildelt alle andre ansøgere på de samme ruter
 - c) alternative kanaler, som er foreslået på de relevante ruter i overensstemmelse med stk. 2
 - d) fuldstændige oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildelingen af kapacitet.

Uanset artikel [...]3, **stk. 1a**, og med forbehold af alle ansøgers samtykke kan infrastrukturforvalteren etablere kontakt mellem alle ansøgere, der potentielt er involveret i løsningen af en konflikt, for at lette samordningen af ansøgninger.

4. Netvejledningen skal indeholde en redegørelse for principperne for samordning af **indbyrdes modstridende** ansøgninger om kapacitet i forbindelse med indenlandske jernbanetjenester.
5. [...]
6. [...]
7. Hvis **en konflikt involverer mindst én** [...] **ansøgning** om kapacitet på flere net, gennemføres den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er fastsat i stk. 1, 2 og 3, i overensstemmelse med artikel 53 med inddragelse af netværkskoordinatoren.
8. ENIM udarbejder retningslinjer for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme i forbindelse med [...] **konflikter, der involverer mindst én ansøgning om kapacitet på flere net, og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til disse retningslinjer.**

Artikel 37

Formel konfliktløsningsmekanisme [...]

1. Hvis de konsensusbaserede konfliktløsningsmekanismer, der er omhandlet i artikel 36, ikke har løst kapacitetskonflikten, [...] **prioriterer infrastrukturforvalteren ansøgninger, der er i overensstemmelse med den på forhånd planlagte kapacitet som defineret i**

den kapacitetsforsyningsplan, der er omhandlet i artikel 18. Som følge heraf kan infrastrukturforvalteren enten imødekomme eller give afslag på ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen.

Ved imødekommelse af ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, tilstræber infrastrukturforvalteren at opretholde den overordnede balance mellem de elementer i kapacitetsforsyningsplanen, der er anført i afsnit 1 i bilag I.

Ved afslag på ansøgninger, der ikke er i overensstemmelse med kapacitetsforsyningsplanen, underretter infrastrukturforvalteren straks den pågældende ansøger om afslaget på ansøgningen. I så fald skal infrastrukturforvalteren gøre sit yderste for at stille en alternativ kapacitet til rådighed for ansøgeren. Ansøgeren har ret til at indgive en klage til tilsynsorganet, jf. artikel 56, stk. 9 i direktiv 2012/34/EU.

1a. Infrastrukturforvalterne løser konflikter, der ikke er løst i overensstemmelse med stk. 1, gennem en retfærdig, gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure i overensstemmelse med de strategiske retningslinjer, der er omhandlet i artikel 11, stk. 3, hvis medlemsstaterne har udarbejdet sådanne retningslinjer og fastsat, at de er bindende.

Hvis anvendelsen af disse retningslinjer ikke gør det muligt at løse konflikter, løser infrastrukturforvalterne konflikterne gennem en retfærdig, gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure under hensyntagen til den procedure, som ENIM har indført i henhold til stk. 1b.

1b. ENIM udarbejder og vedtager de procedurer, der er omhandlet i stk. 1a, og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. Procedurene omfatter følgende trin:

0) fastlæggelse af intervaller for standardværdier for jernbanetjenester som et indledende vurderingsgrundlag

a) udformning af alternative scenarier for tildeling af den kapacitet, der er til rådighed for forskellige former for jernbanetransport, herunder, hvor det er muligt, tilvejebringelse af alternativ kapacitet på andre ruter eller alternative tidspunkter med sammenlignelige karakteristika

- b) evaluering og rangordning af de scenarier, der er omhandlet i litra a), på grundlag af objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende metoder under hensyntagen til de socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier i stk. 1c og muliggørelse af, at der tages hensyn til lokale eller nationale forhold baseret på accepterede fremgangsmåder og empirisk dokumentation**
- c) udvælgelse af det højst rangerede scenarie på grundlag af evalueringen i litra b) og ændring af kapacitetsforsyningsplanen i overensstemmelse hermed.**

1c. De procedurer, som ENIM har indført i henhold til stk. 1b, vurderer alternative muligheder for anvendelse af infrastrukturkapacitet på grundlag af, men ikke begrænset til, følgende socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriterier, forudsat at de data, som er omhandlet i stk. 1b, litra 0), er tilgængelige:

- a) operatørers driftsomkostninger og tekniske parametre for jernbanetransport og den deraf følgende indvirkning på priserne for jernbanetransportkunder**
- b) tidsrelaterede omkostninger for jernbanetransportkunder**
- c) konnektivitet og tilgængelighed for mennesker og regioner, der har adgang til jernbanetransport, herunder kvaliteten af forbindelser og overførelstider for passager- og godstransport med jernbane**
- d) miljøvirkninger såsom udledning af drivhusgasser og støj**
- e) antal personer og mængde gods, som transporteres**
- f) tekniske parametre for en effektiv udnyttelse af infrastrukturen såsom trafikens homogenitet, toglængde eller kørselshyppighed.**

2. I forbindelse med den formelle konfliktløsnings[...]**mekanisme** tages ansøgninger om kapacitetsrettigheder på flere net i betragtning i deres helhed. Hvis der i overensstemmelse med [...]**stk. 1b, litra b)**, anvendes forskellige nationale parametre, anvendes disse parametre i de respektive afsnit.
3. I forbindelse med indbyrdes modstridende ansøgninger om kapacitet, der involverer jernbanetjenester med lignende karakteristika og samfundsøkonomisk profil, tildeler infrastrukturforvalteren kapacitet [...]på en måde, der giver adgang til det største antal

ansøgere. [...] **Infrastrukturforvalterne kan med henblik herpå tildele kapacitet på grundlag af en auktion. Den metode til tildeling af kapacitet, der anvendes i henhold til dette stykke,** skal [...] **forhåndsgodkendes** af tilsynsorganet.

Artikel 38

Plan for kapacitetstildelingsprocesser

1. **Med henblik på gennemførelse af artikel 31-34** [...] skal infrastrukturforvalteren og ansøgerne overholde planen for kapacitetstildelingsprocesser, der er fastsat i **henholdsvis** afsnit 4, 5, 6 og 7 i bilag I.
2. Infrastrukturforvalterne kan træffe afgørelse om perioder og frister for planen for kapacitetstildeling, som er forskellige fra dem, der er omhandlet i denne forordning og i punkt 2, litra b), i bilag VI til direktiv 2012/34/EU, hvis[...]:
 - etableringen af internationale kanaler i samarbejde med tredjelandes infrastrukturforvaltere på et net, hvis sporvidde afviger fra hovedjernbanenettet i Unionen, har væsentlig indvirkning på planen for kapacitetstildeling generelt[...],
eller
 - **etableringen af internationale kanaler i samarbejde med andre tredjelandes infrastrukturforvaltere har væsentlig indvirkning på planen for kapacitetstildeling generelt, forudsat at dette ikke har nogen indvirkning på andre kapacitetstildelingsprocesser for andre infrastrukturforvaltere i Unionen, som ikke er involveret i disse internationale kanaler.**
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre **de frister og varigheder, der er fastsat i** afsnit 4, 5, 6 og 7 i bilag I [...], **og inden for grænserne af de i artikel 31-34 fastsatte rammer at tilpasse de milepæle og tidsperioder, der er fastsat deri, hvis disse elementer har vist sig at være ineffektive eller har medført store vanskeligheder med gennemførelsen, under hensyntagen til infrastrukturforvalternes og ansøgernes erfaringer med det formål at rationalisere kapacitetstildelingsprocesserne** for at sikre en effektiv tildelingsproces og tage hensyn til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser i forbindelse med planlægning og kapacitetstildeling.

AFDELING 4

Tilpasning og omlægning

Artikel 39

Ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling

1. Infrastrukturforvalterne kan kun ændre kapacitetsrettigheder, der er tildelt en ansøger, på eget initiativ i overensstemmelse med denne forordning. Ansøgerne kan til enhver tid ansøge om ændringer af den tildelte kapacitet. [...]

I tilfælde af ændringer af tildelte kapacitetsrettigheder finder artikel 40 anvendelse. Infrastrukturforvalterne ajourfører straks den køreplan, der er omhandlet i artikel 30.
2. Infrastrukturforvalterne [...]skal i videst muligt omfang begrænse ændringerne af kapacitetsrettigheder efter tildeling i overensstemmelse med [...] **principperne** i artikel 2, stk. 3. **Ansøgerne skal også i videst muligt omfang begrænse deres ansøgninger om ændringer af sådanne rettigheder efter tildeling.**
3. Ændringer af kapacitetsrettigheder omfatter tilfælde, hvor infrastrukturforvalteren ikke kan tillade toget at køre i overensstemmelse med den tildelte kapacitetsrettighed og har tilstrækkelig tid til at tilbyde ansøgeren en alternativ kapacitetsrettighed efter at have underrettet ansøgeren om den nødvendige ændring.

3aa. En annullering af kapacitetsrettigheder betragtes som en bestemt type ændring.

3a. I tilfælde af ændringer af kapacitetsrettigheder kan i [...]infrastrukturforvalterne [...] **anvende kortere** frister for tildeling af [...] **sådanne** rettigheder [...] **i forhold til** de [...] **frister, der er angivet i afsnit 8 i bilag I.** Infrastrukturforvalterne angiver i netvejledningen, hvor lang tid det tager at anlægge en kanal. [...]
4. I de regler og procedurer, som **infrastrukturforvalteren** skal anvende i tilfælde af en ændring af en kapacitetsrettighed, tages der hensyn til de operationelle og kommercielle konsekvenser af ændringen af kapacitetsrettigheden for ansøgeren. Med henblik herpå **kategoriserer infrastrukturforvalterne** ændringer [...]på grundlag af deres indvirkning [...] **og identificerer de kategorier af ændringer, som har en væsentlig indvirkning,**

under hensyntagen til de procedurer, som ENIM har vedtaget på grundlag af stk. 8 [...].

5. I tilfælde af en ændring af en kapacitetsrettighed på flere net træffer de berørte infrastrukturforvaltere alle rimelige foranstaltninger for at sikre overensstemmelse mellem kapacitetsrettighederne på hele togkørslen.

Den infrastrukturforvalter, der foretager en ændring af en kapacitetsrettighed på flere net, [...]samordner tildelingen af en alternativ kapacitetsrettighed på flere net med de andre berørte infrastrukturforvaltere og underretter ansøgeren og alle berørte parter om resultatet af samordningen. Udfaldet kan enten være tildeling af en alternativ kapacitetsrettighed på flere net eller oplysning om, at der ikke er nogen alternativ kapacitetsrettighed på flere net til rådighed.

6. [...]

7. Hvis en infrastrukturforvalter ændrer en tildelt kapacitetsrettighed, underretter infrastrukturforvalteren straks ansøgeren og den berørte jernbanevirksomhed herom.

Infrastrukturforvalteren tilbyder ansøgeren alternative kapacitetsrettigheder inden for de frister, der er fastsat i afsnit 8 i bilag I. Hvis dette ikke er muligt, skal infrastrukturforvalteren give ansøgeren relevante oplysninger, der sætter ansøgeren i stand til at indgive en ny ansøgning om infrastrukturkapacitet. Hvor det er relevant, henvises der i disse oplysninger til kapacitetsforsyningsplanen i artikel 18 og beredskabsplanlægningen i artikel 19.

8. ENIM udarbejder og vedtager [...]ensartede procedurer for håndtering af ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling og medtager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

[...]Disse procedurer skal **fastsætte kriterier for at** sondre mellem ændringer[...] **afhængig af disses** kommercielle og operationelle indvirkning på ansøgere og jernbanevirksomheder [...], **herunder** kriterier [...]for at kategorisere [...]ændringer, der **har en væsentlig indvirkning**[...].

9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre **de varigheder, der er fastsat i** afsnit 8 i bilag I,

[...] for at sikre effektive tilpasnings- og omlægningsprocesser under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser. **I den forbindelse tager Kommissionen hensyn til infrastrukturforvalternes og ansøgernes erfaringer.**

Artikel 40

/.../Sanktion for ændringer af kapacitetsrettigheder

1. Hvis infrastrukturforvalteren eller en ansøger [...] ikke opfylder [...] **sine** forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed, og hvis dette resulterer i en ændring, der kategoriseres som væsentlig i overensstemmelse med artikel 39, **stk. 4** [...], betaler **vedkommende** en [...] **sanktion** til den anden part.

Ved anvendelsen af denne artikel betragtes jernbanevirksomhedernes manglende udnyttelse af en tildelt kapacitetsrettighed som en aflysning efter det pågældende togs afgangstidspunkt.

2. Den i stk. 1 omhandlede [...] **sanktion** kan ikke udbetales i tilfælde af force majeure. **I tilfælde af en kapacitetsrettighed på flere net betragtes en annullering som følge af force majeure på et net som en annullering på grund af force majeure for kapacitetsrettighederne på hele den rute, der er omfattet heraf.**

2a. Hvis en infrastrukturforvalter i overensstemmelse med artikel 10 og 35 planlægger en kapacitetsrestriktion, der hører under anvendelsesområdet for afsnit 3 i bilag I, og overholder planen og kravene heri, bortfalder den i stk. 1 omhandlede sanktion.

2b. Hvis en infrastrukturforvalter trækker kapacitetsrettigheder tilbage i overensstemmelse med de foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet i henhold til artikel 10a, bortfalder den i stk. 1 omhandlede sanktion.

3. Infrastrukturforvalterne medtager de betingelser, der giver anledning til en sanktion, i deres netvejledning under hensyntagen til de retningslinjer, som ENIM har vedtaget i henhold til dette stykkes andet afsnit.

3.[...] Efter høring af **ansøgerne og ENRRB kan ENIM [...] vedtage retningslinjer med henblik på at fastlægge ensartede** betingelser [...], **der giver anledning til en sanktion, under**

hensyntagen til de regler **og procedurer**, der er fastsat [...]i henhold til artikel 39, stk. 4 og 8. ENIM medtager disse [...] **retningslinjer** i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6. ENRRB offentliggør en udtalelse om [...] **disse retningslinjer**, der er fastsat af ENIM.

4. Efter tilsynsorganets godkendelse fastsætter infrastrukturforvalterne i netvejledningen niveauet af den [...] **sanktion**, som ansøgerne skal betale.

Efter forslag fra infrastrukturforvalteren og efter høring af ansøgerne[...] fastsætter tilsynsorganet niveauet af den [...] **sanktion**, som infrastrukturforvalteren skal betale. Infrastrukturforvalteren offentliggør disse oplysninger i netvejledningen.

[...] **Sanktionen** skal være på et niveau, der giver infrastrukturforvalteren og ansøgerne effektive incitamentter til at respektere den planlagte udnyttelse af kapaciteten og minimere forstyrrelser. Disse niveauer skal være forholdsmæssige og ikkediskriminerende.

[...] Disse niveauer skal navnlig tage hensyn til de regler **og procedurer, der er fastsat i henhold til** [...] artikel 39, stk. 4 og 8 [...] [...].

Sanktionsniveauet gradueres op til to gange afgifterne for sporadgang på grundlag af mindst følgende kriterier:

a) ændringens indvirkning på kapacitetsrettighederne

b) tidspunktet for underretningen om ændringen fra den part, der iværksætter ændringen, til den anden part

c) hvis ændringen er forårsaget af infrastrukturforvalteren, kvaliteten af den alternative kapacitet, der stilles til rådighed, med hensyn til ruteføring, tidsplan, tekniske karakteristika og andre relevante aspekter, når der findes alternativ kapacitet, eller

d) hvis ændringen er forårsaget af ansøgeren, hvorvidt kapaciteten kan omfordeles og anvendes af en anden ansøger.

Med henblik på anvendelsen af dette stykkes femte afsnit kan en medlemsstat fastsætte gradueringsstrin. Disse trin skal opfylde betingelserne i dette stykkes tredje afsnit. Medlemsstaterne bestræber sig på at samordne indbyrdes i overensstemmelse med artikel 53a.

5. [...] **En** kapacitets[...] **rettighed** på flere net betragtes som en enkelt kapacitetsrettighed. Forpligtelsen til at betale [...] **sanktionen** til ansøgeren gælder for den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for ændringen af kapacitetsrettigheden, under hensyntagen til hele kapacitetsrettigheden og, hvis mere end én infrastrukturforvalter er ansvarlig, til længden af deres net omfattet af kapacitetsrettigheden. [...] **Sanktionen** for hele kapacitetsrettigheden må ikke overstige den [...] **sanktion**, der skal betales for den kapacitetsrettighed, som [...] **infrastruktur**forvalteren har tildelt, ganget med [...] **to**.
6. [...] **De berørte tilsyns**organer behandler tvister vedrørende årsagen til ændringen af en kapacitetsrettighed eller [...] **forsinket betaling af sanktionen** og træffer afgørelse hurtigst muligt og senest [...] **seks uger** efter indsamlingen af alle de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere årsagen til ændringen. Tilsynsorganerne underretter og kan høre ENRRB om sådanne afgørelser. [...] **Når ENRRB høres, rådgiver det tilsynsorganerne med det formål at** sikre, at sådanne afgørelser er sammenhængende og baseret på almindeligt anerkendte principper.

I tilfælde af kapacitetsrettigheder på flere net har en ansøger ret til at indgive klage til det tilsynsorgan, der har ansvaret for den infrastrukturforvalter, som fungerer som centralt kontaktpunkt i henhold til artikel 28. Det ansvarlige tilsynsorgan underretter de andre relevante tilsynsorganer og ENRRB.

7. **Uden at det berører konventionen om internationale jernbanebefordringer af 9. maj 1980 som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 ("COTIF"), navnlig bilag E til denne konvention, hvor det er relevant, og retten til i henhold til national ret og EU-retten at påklage enhver afgørelse, der er truffet i medfør af denne artikel, udtømmer betalingen af en sanktion fra den part, der iværksætter ændringen af kapacitetsrettigheder i henhold til denne artikel, andre finansielle fordringer i forbindelse med den samme ændring for den anden part.**

Artikel 40a

Gennemførelsesretsakter vedrørende ændringer af kapacitetsrettigheder og sanktioner

Hvis ENIM undlader at vedtage de procedurer, der er omhandlet i artikel 39, stk. 8, eller de betingelser, der er omhandlet i artikel 40, stk. 3, [senest 24 måneder efter den anvendelsesdato, der er nævnt i indledningen til artikel 77, stk. 2,] eller hvis disse

procedurer og betingelser ikke muliggør en ensartet gennemførelse af artikel 39 eller 40, enten af årsager knyttet til indholdet af disse procedurer og betingelser eller af årsager, som skyldes manglende gennemførelse fra infrastrukturforvalternes side, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter med en [...]kategorisering af ændringer af kapacitetsrettigheder og de [...]**betingelser, der giver anledning** til [...] **betalingen** af [...]**sanktioner**. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. 3.

Omlægning i forbindelse med håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. I tilfælde af netforstyrrelser som omhandlet i artikel 46 eller en krisesituation som omhandlet i artikel 47 gør den eller de berørte infrastrukturforvaltere alt, hvad der er muligt, for at omlægge den trafik, der er berørt af forstyrrelserne. Med henblik herpå tildeler infrastrukturforvalterne jernbaneinfrastrukturkapacitet [...] **under hensyntagen til de retningslinjer, der er omhandlet i stk. 2**, på grundlag af de beredskabsplaner, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 19, og i tæt samarbejde med operationelle interessenter og, hvor det er relevant, andre berørte interessenter.
2. ENIM udarbejder og vedtager retningslinjer for forvaltning og tildeling af infrastrukturkapacitet i tilfælde af netforstyrrelser på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. ENIM udarbejder navnlig retningslinjer for anvendelsen af [...] **håndtering af forstyrrelser** og først til mølle-princippet.

[...] **I forbindelse med håndteringen af forstyrrelser** udarbejder ENIM retningslinjer for de procedurer, der **skal** anvendes, i givet fald inden for rammerne af den konsensusbaserede konfliktløsnings[...] **mekanisme** der er omhandlet i artikel 36, og af den formelle konfliktløsnings[...] **mekanisme**, der er omhandlet i artikel 37. ENIM medtager disse retningslinjer i den europæiske ramme for [...] **samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring**, jf. artikel [...] **44**.
3. I forbindelse med omlægning skal infrastrukturforvalterne **gøre deres yderste for** ikke ensidigt at ændre eller annullere eksisterende kapacitetsrettigheder med henblik på håndtering af forstyrrelser. [...]
4. **Infrastrukturforvalterne og ansøgerne kan fastlægge foranstaltninger om erstatning af bestemte kapacitetsrettigheder i tilfælde af netforstyrrelser. Sådanne foranstaltninger skal anføres i den beredskabsplan, der er omhandlet i artikel 19.**
5. **I tilfælde af netforstyrrelser, der påvirker trafikken på mere end ét net, samordner de berørte infrastrukturforvaltere tildelingen af alternativ kapacitet i overensstemmelse med artikel 53 og under hensyntagen til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44.**

6. Hvis ENIM [senest 24 måneder efter den anvendelsesdato, der er nævnt i indledningen til artikel 77, stk. 2,] undlader at vedtage retningslinjer for forvaltning og tildeling af infrastrukturkapacitet i tilfælde af en netforstyrrelse, eller hvis disse retningslinjer ikke muliggør en ensartet gennemførelse af nærværende artikel, enten af årsager knyttet til indholdet af disse retningslinjer eller af årsager, som skyldes manglende gennemførelse fra infrastrukturforvalternes side, kan Kommissionen vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastsætter kriterierne og procedurerne for omlægning, herunder ensidige ændringer af kapacitetsrettigheder tildelt af infrastrukturforvalterne, med henblik på håndtering af netforstyrrelser. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 72, stk. 3.

4. [...]

5. [...]

KAPITEL III

TRAFIKSTYRING, HÅNDTERING AF FORSTYRRELSER OG KRISESTYRING

Artikel 42

Trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. Infrastrukturforvalterne varetager trafikstyringen i overensstemmelse med denne forordning og direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, der er fastsat i gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv.

Med henblik herpå varetager infrastrukturforvalterne:

- a) trafikstyring under normale driftsforhold, der indebærer håndtering af hændelser, som medfører begrænsede afvigelser fra køreplanen
- b) håndtering af forstyrrelser for at afhjælpe væsentlige forstyrrelser i netdriften, der kræver en samordnet indsats i overensstemmelse med artikel 46
- c) trafikstyring i krisesituationer, jf. artikel 47.

2. [...]

3. I forbindelse med trafikstyringen skal infrastrukturforvalterne overholde principperne i artikel 2.

Infrastrukturforvalterne minimerer navnlig forstyrrelser og deres indvirkning på jernbanetrafikken og:

- a) sikrer en hurtig og samordnet reaktion på forstyrrelser, navnlig i tilfælde af netforstyrrelser og i krisesituationer
- b) stabiliserer og optimerer jernbanetrafikken i forbindelse med netforstyrrelser og kriser i hele perioden
- c) giver relevante, nøjagtige og ajourførte oplysninger til operationelle interessenter og andre berørte parter, navnlig myndigheder med ansvar for håndtering af krisesituationer uden for jernbanesektoren. Oplysningerne gives på enhver hensigtsmæssig måde, herunder ved hjælp af de midler, der er omhandlet i artikel 62.

Artikel 43

Regler og procedurer for trafikstyring og håndtering af forstyrrelser

1. Infrastrukturforvalterne indfører regler og procedurer for håndtering af afvigelser fra køreplanen. Disse regler og procedurer offentliggøres i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, og omfatter trafikstyring i de situationer, der er omhandlet i artikel 42, stk. 1, litra a), b) og c), i denne forordning.
2. De regler og procedurer, der er omhandlet i stk. 1, skal have til formål at minimere den samlede indvirkning af afvigelser fra køreplanen på **alle former for** jernbanetrafik under hensyntagen til alle transportformers behov. [...] **Reglerne og procedurerne** kan omfatte prioritetsregler for forvaltningen af de forskellige trafikformer og de specifikke procedurer, kriterier og mål, som skal anvendes i en optimeringsbaseret tilgang, der bygger på optimering af en målfunktion, såsom minimering af forsinkelser i minutter eller af den tid, det tager at vende tilbage til normal drift, snarere end eksplicitte prioritetsregler.

3. Hvis der opstår en forstyrrelse i togtrafikken på grund af tekniske fejl eller som følge af en ulykke, træffer infrastrukturforvalteren alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at normalisere situationen. Med henblik herpå gennemfører infrastrukturforvalteren [...]beredskabsplanen, der er udarbejdet i overensstemmelse med artikel 19. Hvis der opstår en forstyrrelse, som kan påvirke den grænseoverskridende trafik, normaliserer de relevante infrastrukturforvaltere i fællesskab den grænseoverskridende trafik i overensstemmelse med den europæiske ramme for samordning af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, der er omhandlet i artikel 44.
4. Ved fastsættelsen af de regler og procedurer, der er omhandlet i stk. 1, tager infrastrukturforvalterne størst muligt hensyn til den europæiske ramme for samordning af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44.[...]
5. I tilfælde af force majeure, og når det er uomgængelig nødvendigt som følge af en hændelse, som midlertidigt gør infrastrukturen ubrugelig, kan de tildelte kapacitetsrettigheder uden advarsel trækkes tilbage lige så længe, som det tager at reparere systemet.

Infrastrukturforvalteren kan, hvis han anser det for nødvendigt, forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, han finder mest hensigtsmæssige, til hans disposition, for at togtrafikken kan normaliseres hurtigst muligt.

6. [...]

Artikel 44

Europæisk ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

1. **Senest den ... [24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] udarbejder og vedtager ENIM en "europæisk ramme for samordning af grænseoverskridende trafik[...]styring, håndtering af forstyrrelser og krise[...]styring" i overensstemmelse med de principper, der er omhandlet i artikel 42[...], som fastsætter retningslinjer for samordningen mellem infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter. Infrastrukturforvalterne tilstræber at følge disse retningslinjer med henblik på samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring. De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra disse retningslinjer.**

- 1a.** ENIM udarbejder den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring i samarbejde med operationelle interessenter og berørte parter gennem den høringsproces, der er omhandlet i artikel 54, under hensyntagen til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner, der er oprettet [...] **i henhold til artikel 3, stk. 1, litra d)**, i forordning (EU) [...] **2021/2085** [...].
- 2.[...] **1b.** ENIM forelægger et udkast til d[...] en europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring [...] **for ENRRB senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden. ENRRB forelægger ENIM en henstilling om den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring senest fire måneder efter modtagelsen af det udkast, som ENIM har udarbejdet. ENIM tager størst muligt hensyn til denne henstilling, når den vedtager den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.**
3. [...] **Den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring skal som minimum omfatte de elementer, der er anført i bilag V, og ajourføres efter behov for at tage hensyn til infrastrukturforvalternes, jernbanevirksomhedernes og andre ansøgere erfaringer og baseres på ENIM's aktiviteter. ENIM forelægger et udkast til henstilling for ENRRB, når den ajourfører den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.**

Artikel 45

Samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring

Infrastrukturforvalterne samordner trafikstyringen i overensstemmelse med artikel 53[...]. **Når de gør dette, tager de [...] størst muligt hensyn** til den europæiske ramme for samordning af **grænseoverskridende** trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, der er omhandlet i artikel 44.

samordningen skal navnlig sikre:

- a) at internationale jernbanetjenester drives med minimale forstyrrelser både under normal drift og i tilfælde af forstyrrelser
- b) at der tages behørigt hensyn til de specifikke udfordringer i forbindelse med grænseoverskridende sektioner, der bl.a. skyldes begrænset interoperabilitet med hensyn til infrastruktur, teknisk udstyr og drift, sprog- og uddannelseskraft til personale, administrative formaliteter eller formaliteter ved grænserne
- c) effektiv udveksling af ajourførte og relevante oplysninger mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere[...] og andre operationelle interessenter samt eventuelle relevante forvaltningsstrukturer for krisestyring på EU-plan, herunder i overensstemmelse med artikel 62.

Artikel 46

Netforstyrrelser

1. Hvis en hændelse resulterer i eller sandsynligvis vil resultere i begrænsninger af netdriften, der kræver en samordnet indsats fra de operationelle interessenters side for at sikre den bedst mulige trafikstyring under begrænsningerne, vurderer de berørte infrastrukturforvaltere hændelsens sandsynlige varighed og virkning på grundlag af alle tilgængelige oplysninger og tidligere erfaringer **under størst mulig hensyntagen til den fælles metode, der er omhandlet i stk. 5a.**

Hvis den anslåede varighed og virkning opfylder kriterierne for erklæring af netforstyrrelser som fastsat i bilag VI, erklærer de berørte infrastrukturforvaltere netforstyrrelser og gennemfører de foranstaltninger, der er fastsat i artikel 43.

2. Hvis [...] **netforstyrrelsen** påvirker eller sandsynligvis vil påvirke mere end ét net, erklærer infrastrukturforvalteren [...] på den infrastruktur [...] **hvor [...] netværksforstyrrelsen** fandt sted, forstyrrelser på flere net og samordner foranstaltninger i overensstemmelse med artikel **45 og 53 under størst mulig hensyntagen til den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44.**

3. [...]

2a. Hvis netforstyrrelsen har indvirkning på en strækning, der er en del af en europæisk transportkorridor, og som resulterer i en delvis eller fuldstændig afbrydelse af driften i mere end 15 dage, forelægger infrastrukturforvalteren en hændelsesrapport for netværkskoordinatoren hurtigst muligt efter erklæringen om afbrydelsen i henhold til stk. 1 eller 2 med en ajourføring hver 30. dag, så længe forstyrrelsen varer.

Netværkskoordinatoren fremsender denne rapport til ENIM og de relevante europæiske koordinatore og efter anmodning til de berørte ansøgere.

4. Infrastrukturforvalteren underretter hurtigst muligt de berørte parter om, at infrastrukturkapaciteten ikke er til rådighed[...].

Tilsynsorganet kan kræve, at infrastrukturforvalteren gør sådanne oplysninger tilgængelige, hvis det anser det for nødvendigt.

5. Netværkskoordinatoren indsamler oplysninger om netforstyrrelser, analyserer reaktionen, drager konklusioner om effektiviteten af håndteringen af sådanne hændelser, [...] hører operationelle interessenter[...] **under hensyntagen til de af ENIM vedtagne retningslinjer** i overensstemmelse med artikel 54, **stk. 1**, og rapporterer til ENIM[...].

6. [...]

ENIM tager hensyn til netkoordinatorens konklusioner om netforstyrrelserne, når den ajourfører den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44.

5a. ENIM fastlægger en fælles metode til at anslå netforstyrrelsers sandsynlige varighed og indvirkning på trafikken, definerer minimumsindholdet af hændelsesrapporten og udfærdiger en model for hændelsesrapporten. [...] ENIM tager hensyn til nævnte metode, minimumsindhold og model i den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til nævnte fælles metode, minimumsindhold og model.

Krisesituationer

1. **Med forbehold af artikel 1, stk. 5, nr. i**, kan medlemsstaterne i[...] tilfælde af kriser **eller overhængende risiko for, at der indtræffer en krise**, i forbindelse med den offentlige sikkerhed, sundhedsepidemier, naturkatastrofer, [...] **miljøet**, forsvaret [...] **eller** sikkerheden[...], der har eller forventes at have en kritisk indvirkning på udbuddet af eller efterspørgslen efter jernbanetransport, træffe nødforanstaltninger, der som en undtagelse fra bestemmelserne i denne forordning omfatter:
 - a) annullering af kapacitetsrettigheder uden [...] **sanktion i overensstemmelse med artikel 40**
 - b) alternative principper, regler og procedurer for kapacitetsforvaltning[...]
 - c) alternative procedurer for trafikstyring
 - d) anvendelse af alternative ruter
 - e) ændring af kapacitetsforsyningsplaner.

Den pågældende medlemsstat sikrer, at nødforanstaltningerne så vidt muligt følger de principper om kapacitetsforvaltning og trafikstyring, der er fastsat i denne forordning, og at der gøres brug af eksisterende **beredskabsplaner** udarbejdet i overensstemmelse med artikel 19. [...] **Den** samordner sådanne nødforanstaltninger med andre medlemsstater i henhold til artikel 53a.

Nødforanstaltningernes indhold og varighed begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at håndtere den pågældende kritesituation.

2. Den pågældende medlemsstat underretter straks Kommissionen og ENIM om sin beslutning om at anvende nødforanstaltninger **og om ophævelsen af sådanne foranstaltninger** og begrundet og redegør for disse foranstaltninger samt den forventede varighed af deres anvendelse. [...] **Hvis [forordningen for en ramme for foranstaltninger vedrørende nødsituationer for det indre marked og dets modstandsdygtighed] finder anvendelse** underretter den **berørte medlemsstat**[...] også det centrale forbindelses[...] **kontor udpeget af den pågældende medlemsstat i henhold til** artikel [...] **[5] i nævnte forordning [...] om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af nærværende artikel.**

3. **Kontaktpunkterne udpeget** i [...] **overensstemmelse med** artikel 60[...] informerer Kommissionen, ENIM, andre infrastrukturforvaltere og andre berørte parter om nødforanstaltningerne og hjælper med at samordne sådanne foranstaltninger.
4. Hvis nødforanstaltningerne har en betydelig indvirkning på den grænseoverskridende trafik, samordner infrastrukturforvalterne foranstaltningerne indbyrdes i overensstemmelse med [...] **artikel 53, idet der tages hensyn til de retningslinjer, som ENIM har vedtaget, jf. artikel 54, stk. 1.** Kommissionen og de berørte medlemsstater inddrages i samordningen gennem særlige samordningsstrukturer i overensstemmelse med artikel 53, stk. 2, litra a).
5. **Hvis nødforanstaltningerne har en betydelig indvirkning på den grænseoverskridende trafik og** efter [...] anmodning fra Kommissionen afgiver tilsynsorganerne og ENRRB en udtalelse om nødforanstaltningerne til Kommissionen inden for den frist, som Kommissionen har fastsat. [...]
6. Medlemsstaterne fremlægger ajourførte oplysninger, hvis det er nødvendigt eller efter anmodning fra Kommissionen. Medlemsstaterne fremlægger alle de oplysninger om nødforanstaltningerne, som Kommissionen har anmodet om, inden for de frister, som Kommissionen har fastsat.
7. Offentlige myndigheder med ansvar for håndtering af krisesituationer, herunder militæret, civilbeskyttelsesagenturer og andre, kan tilrettelægge øvelser til simulering af krisesituationer, der hører under denne artikels anvendelsesområde. I sådanne tilfælde tildeler infrastrukturforvalteren kapacitet efter behov og annullerer om nødvendigt tildelte kapacitetsrettigheder. De berørte offentlige myndigheder [...] **pålægges en sanktion for ændringer af kapacitetsrettighederne. Reglerne** i [...] artikel 40 **finder tilsvarende anvendelse på en sådan sanktion.**

Artikel 48

Udveksling af oplysninger om trafikstyring

1. Alle operationelle interessenter, der er direkte involveret i driften af en jernbanetransporttjeneste, har ret til adgang til de oplysninger om denne jernbanetransporttjeneste, der er fastsat i bilag VIII.

De berørte parter må kun anvende disse oplysninger i forbindelse med denne forordning og med henblik på direktiv (EU) 2016/797 og gennemførelsesretsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv, medmindre andet er fastsat i kontraktmæssige aftaler.

2. Oplysningerne gøres tilgængelige i overensstemmelse med artikel 62.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 71 med henblik på at ændre bilag VIII for at sikre, at det afspejler eventuelle ændringer af de tekniske specifikationer for interoperabilitet som fastsat i de relevante gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797, under hensyntagen til de berørte interessenters planlægning og operationelle, tekniske og kommercielle interesser.

KAPITEL IV PRÆSENTATIONSVURDERING

Artikel 49

Generelle principper for præstationsvurdering

1. I overensstemmelse med artikel 7f, litra d), i direktiv 2012/34/EU overvåger og benchmarker ENIM jernbaneinfrastrukturens resultater, **som infrastrukturforvalterne har stillet til rådighed**, under hensyntagen til de generelle [...] **principper**, der er fastsat i denne forordnings artikel 2. [...] **ENIM [...] samarbejder med henblik herpå med [...] de europæiske koordinatore og ENRRB.**
2. [...] **Infrastrukturforvalterne fastsætter deres egne præstationsmål [...] som fastsat i overensstemmelse med artikel 50, stk. 2, i den virksomhedsplan**, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, under hensyntagen til [...] **mål** fastsat i de kontraktmæssige aftaler, der er omhandlet i artikel 30, stk. 2, i nævnte direktiv. [...] **Disse mål skal omfatte de målværdier, der er fastsat i [artikel 19, stk. 1, litra a) og b), i den nye TEN-T-forordning].**

Infrastrukturforvalterne indfører og gennemfører procedurer til at overvåge og rapportere om fremskridt hen imod opfyldelsen af målene, til at identificere årsagerne til præstationsmangler sammen med operationelle interessenter og til at udforme og gennemføre afhjælpende foranstaltninger for at forbedre resultaterne. I disse procedurer

tages hensyn til den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50 i denne forordning. [...]

3. [...]

3. Infrastrukturforvalterne overvåger også jernbanetransportens resultater, hvis de er forbundet med deres egne præstationsmål.

Artikel 50

Europæisk ramme for præstationsvurdering

1. [...] **Senest [24] måneder [...] efter denne forordnings ikrafttræden [...] udarbejder og vedtager ENIM efter høring af de operationelle interessenter en europæisk ramme for [...] præstationsvurdering med fastsættelse af fælles principper og procedurer.** I denne ramme tages der navnlig hensyn til principperne i artikel 2, stk. 3 [...] **og artikel 42, stk. 3, og de operationelle [...] prioriteter,** der er fastsat i [artikel [...] **19** i den nye TEN-T-forordning], **og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 6, i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturforvalterne bestræber sig på at følge disse fælles principper og procedurer. De gør i netvejledningen rede for årsagerne til enhver afvigelse fra de fælles principper og procedurer fastlagt i den europæiske ramme for præstationsvurdering.**
- 1a. **ENIM forelægger ENRRB et udkast til den europæiske ramme for præstationsvurdering senest 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden. ENRRB forelægger ENIM en henstilling om den europæiske ramme for præstationsvurdering senest fire måneder efter modtagelsen af det udkast, som ENIM har udarbejdet. ENIM tager størst muligt hensyn til denne henstilling, når den vedtager den europæiske ramme for præstationsvurdering.**
2. Den europæiske ramme dækker **som minimum** de i bilag VII fastsatte præstationsområder. Den skal navnlig omfatte:
 - a) en liste over prioriterede præstations spørgsmål, der skal behandles, på de i bilag VII fastsatte præstationsområder

- b) resultatindikatorer, der gør det muligt at overvåge fremskridt med hensyn til præstationsspørgsmål, herunder metodologi og datakrav til beregning af sådanne indikatorer
 - c) kriterier og procedurer for fastlæggelse af præstations[...]**mål** for infrastrukturforvaltere
 - d) procedurer for overvågning og revision af elementerne i litra a)-c) samt gennemførelse af korrigerende foranstaltninger og opfyldelsen af præstations[...]**målene**.
3. På grundlag af stk. 2, litra d), gennemgår ENIM regelmæssigt den europæiske ramme for præstationsvurdering og **infrastrukturforvalternes** [...]gennemførelse heraf og [...]ajourfører, **hvor** det er relevant[...], rammen. **Når ENIM ajourfører den europæiske ramme for præstationsvurdering, forelægger det et udkast til ENRRB med henblik på henstilling.**
4. [...]
5. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med nærmere regler for elementerne i stk. 2, litra b)-d), efter [...]undersøgelsesproceduren i artikel 72, stk. [...]3. Kommissionen tager **i forbindelse med udarbejdelsen af gennemførelsesretsakter** hensyn til det arbejde, som ENIM har udført i overensstemmelse med stk. 3[...], **og det selvstændige afsnit** i den **europæiske** præstationsvurderings[...]**rapport, jf. artikel 51, stk. 2.**

Artikel 51

Europæisk præstationsvurderingsrapport

1. Med forbehold af artikel 15 i direktiv 2012/34/EU og [...]23**gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf** udarbejder og offentliggør ENIM senest den [...]30 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] en europæisk præstationsvurderingsrapport på

²³ [...]

grundlag af den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50 i denne forordning. **ENIM udarbejder** og offentliggør [...]hvert år **en ajourført rapport**.

2. [...] **ENRRB** udarbejder et selvstændigt afsnit af rapporten med sin vurdering af jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater, henstillinger om præstationsspørgsmål, der skal prioriteres, og henstillinger om foranstaltninger til forbedring af resultaterne. **ENIM medtager dette afsnit i den rapport, der er omhandlet i stk. 1.**
3. Den **europæiske** præstationsvurderingsrapport skal som minimum omfatte de strækninger, der indgår i de europæiske transportkorridorer [...]og omhandle de oplysninger, [...]der er **omhandlet** i [artikel **54**, stk. 3, litra g), [...]i **den nye TEN-T-forordning**]. De fremlagte oplysninger skal være tilstrækkelig detaljerede med hensyn til geografisk anvendelsesområde og [...]dække en tilstrækkelig lang periode til at give mulighed for meningsfulde fortolkninger.
4. Den **europæiske** præstationsvurderingsrapport skal indeholde et særligt afsnit om samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53 og om den høringsmekanisme, der er omhandlet i artikel 54 i denne forordning.

Artikel 52 [...]

KAPITEL V

EUROPÆISK NETVÆRK FOR SAMORDNING

Artikel 53

Samordning mellem infrastrukturforvaltere

1. Når der henvises til denne artikel, samordner infrastrukturforvalterne **som minimum** de ansvarsområder og opgaver, de pålægges i henhold til denne forordning, indbyrdes og med andre relevante interessenter.
2. [...]
- 2.** Infrastrukturforvalterne skal navnlig:
 - a) etablere organisatoriske strukturer, procedurer og værktøjer, hvor det er relevant, herunder de digitale værktøjer, der er omhandlet i artikel 62
 - b) samordne på det mest hensigtsmæssige geografiske niveau, **herunder så vidt angår de europæiske transportkorridorer**, med inddragelse af de enheder, der har de bedste forudsætninger for at opnå effektive og virkningsfulde resultater i overensstemmelse med nærhedsprincippet
 - c) samarbejde med andre infrastrukturforvaltere gennem de udpegede kontaktpunkter, der er omhandlet i artikel 60
 - d) inddrage ENIM eller netværkskoordinatoren, hvor det er relevant, i spørgsmål af relevans [...]for Unionen
 - e) udpege en ledende enhed, når samordningsaktiviteterne involverer flere aktører, som rapporterer til ENIM og er ansvarlig for at tilrettelægge høringsaktiviteter[...]
 - f) henvise sager til ENIM, hvis parterne ikke kan blive enige
 - g) vurdere resultaterne af samordningsaktiviteter i overensstemmelse med kapitel IV.

Samordningen mellem infrastrukturforvalterne kan gennemføres på mere end ét niveau, navnlig på områder, hvor samordning er påkrævet både på EU-plan og inden for et mere bestemt geografisk område

Hvis ENIM eller netværkskoordinatoren er involveret i samordningen mellem infrastrukturforvalterne, sikrer de, at der tages behørigt hensyn til grænseoverskridende aspekter.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artikel 53a

Samordning mellem medlemsstaterne

1. Når der henvises til denne artikel eller med henblik på at fremme grænseoverskridende trafik ved at behandle kapacitetsspørgsmål, samordner medlemsstaterne indbyrdes. De fastlægger navnlig, hvor det er nødvendigt, procedurer og tidspunkter for deres samordning.

2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 sørger medlemsstaterne navnlig for:

a) at samordne på det mest hensigtsmæssige geografiske niveau og så vidt muligt inden for rammerne af eksisterende fora for at opnå et effektivt resultat i overensstemmelse med nærhedsprincippet, navnlig for så vidt angår de europæiske transportkorridorer

b) at inddrage de europæiske koordinatore, hvor det er relevant, og navnlig når der gøres fremskridt med de operationelle prioriteter, der er fastsat i artikel 19 i [den nye TEN-T-forordning]

c) at indbyde Europa-Kommissionen med hensyn til spørgsmål, hvor samordning er påkrævet på EU-plan, eller hvor det på anden måde er relevant.

Høringsmekanisme vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål

- 0. Infrastrukturforvalterne [...] [...] sikrer passende og regelmæssig høring af berørte parter for så vidt angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål. De tager med henblik herpå hensyn til de retningslinjer, som ENIM har udarbejdet, jf. stk. 1.**
- 1. ENIM udarbejder, vedtager og gennemfører retningslinjer for at sikre passende og regelmæssig høring af berørte parter vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål** og inddrager dem i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50. [...] **Disse retningslinjer** udvikles og gennemføres med støtte fra netværkskoordinatoren og med inddragelse [...] af de [...] kontaktpunkter, **der er udpeget af** infrastrukturforvalterne [...] **i henhold til** artikel 60.
2. Hvis ENIM vedtager en udtalelse eller en henstilling, som må forventes at have [...] **en betydelig** indvirkning på [...] ansøgere, andre operationelle interessenter og interesserede parter, offentliggør ENIM et udkast med henblik på høring af berørte parter. De berørte parter skal have [...] **mindst to uger** til at give feedback om udkastet til [...] **udtalelse eller henstilling**. Medlemsstaternes myndigheder inddrages, [...] **hvis det er nødvendigt**.
3. ENIM tager hensyn til feedback fra berørte parter **med hensyn til udarbejdelsen af retningslinjerne, jf. [...] stk. [...] 1, og** i forbindelse med vedtagelsen af den endelige udtalelse eller henstilling, **jf. stk. 2**. Hvis ENIM ikke tager hensyn til væsentlige elementer i den modtagne feedback, anfører det begrundelsen [...] **herfor**.

Organisering af det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere

1. Med henblik på denne forordning organiseres det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere (**ENIM**), jf. artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, i overensstemmelse med nærværende [...] **artikel**.

2. Alle[...] infrastrukturforvaltere, som er ansvarlige for strækninger, der udgør en del af hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet[...], er medlemmer af ENIM. De udpeger en repræsentant og en suppleant.
3. [...] **Infrastruktur**forvaltere, der [...] ikke er [...] **ansvarlige for** de [...] **strækninger, der er nævnt** i stk. 2, **og som derfor ikke er medlem af ENIM**, kan [...] deltage i ENIM's forhandlinger [...] **uden stemmeret. De kan indgive erklæringer til behandling hos ENIM.**
- 3a. Infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for strækninger, der indgår i TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet i stater, der er medlemmer af Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA), og de sydøsteuropæiske parter i traktaten om oprettelse af et transportfællesskab, der er undertegnet af Unionen i overensstemmelse med Rådets afgørelse (EU) 2017/1937, har ret til at blive medlemmer uden stemmeret af ENIM, forudsat at disse stater eller parter anvender denne forordning i henhold til en international aftale, der er indgået med Unionen, og i overensstemmelse med de betingelser, der er fastsat i en sådan aftale.**

ENIM indgår samarbejdsaftaler, der fastlægger de nærmere bestemmelser for de berørte infrastrukturforvalteres deltagelse.
- 3b. Med forbehold af stk. 3a kan ENIM på ad hoc-basis indbyde infrastrukturforvaltere fra tredjelande til at deltage i sine møder som observatører uden stemmeret.**
- 3c. Medlemmerne af ENIM giver ENIM de nødvendige ressourcer til at udføre dets opgaver.**
4. [...] **Efter høring af** Kommissionen vedtager og offentliggør ENIM sin forretningsorden. ENIM tilrettelægger sine aktiviteter i overensstemmelse med **denne** forretningsorden[...].
5. ENIM træffer sine afgørelser med et [...] flertal **på to tredjedele**, medmindre andet er fastsat i forretningsordenen. Alle medlemmer fra én medlemsstat har tilsammen én stemme. Hvis en **repræsentant**, som er medlem ikke er til stede, er suppleanten berettiget til at udøve stemmeretten.

6. ENIM mødes med regelmæssige mellemrum. Det vælger en formand blandt sine medlemmer [...] **efter afstemningsproceduren, jf. stk. 5.**
7. Kommissionen er medlem af ENIM uden stemmeret. Den skal støtte ENIM's arbejde og lette samordningen **mellem medlemmerne af ENIM.**
8. ENIM fastlægger sit arbejdsprogram. Arbejdsprogrammet skal dække en periode på mindst to år[...] **og højst fem år.** ENIM hører ansøgere og andre operationelle interessenter **samt** Europa-Kommissionen, Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, [...] fællesforetagendet for Europas jernbaner og, hvor det er relevant, andre interessenter [...] **efter** de [...] **retningslinjer,** der er omhandlet i artikel 54, om udkastet til arbejdsprogram.

Artikel 56

ENIM's ansvarsområder

1. Ud over de opgaver, der er fastsat i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU, er ENIM ansvarlig for alle de opgaver, som det pålægges i medfør af denne forordning. **Disse opgaver kan ikke uddelegeres.** ENIM skal navnlig:
 - a) vedtage den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6
 - b) vedtage den europæiske ramme for samordning af **grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser** og krisestyring, jf. artikel 44
 - c) vedtage den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50
 - ca) vedtage en fælles struktur for netvejledningen og en fælles tidsplan for høring, jf. artikel 61**
 - d) vedtage udtalelser og henstillinger til infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning og på eget initiativ
 - e)[...][...]
 - f) [...] **med bidrag fra netværkskoordinatoren tilrettelægge** samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53 .

2. [...]

ENIM har ingen politikformulerende eller reguleringsmæssige beføjelser.

1a. ENIM nedsætter arbejdsgrupper for at sikre samordningen mellem infrastrukturforvalterne og andre operationelle interessenter, herunder jernbanevirksomheder, operatører af servicefaciliteter og operatører af intermodal transport, og høringen af disse operationelle interessenter. Medlemmerne af arbejdsgrupperne kan afgive udtalelse om ethvert forslag fra ENIM, som har konsekvenser for de operationelle interessenter. Den rådgivende gruppe kan også afgive udtalelser henvendt til ENIM på eget initiativ.

Artikel 57

Gennemsigtighed

1. ENIM sikrer, at navne på deltagere, [...]information om **driften** og alle relevante oplysninger om netværkets arbejde gøres offentligt tilgængelige på ENIM's websted. Det skal indeholde kontaktoplysninger for særlige koordinationsgrupper nedsat af infrastrukturforvalterne og henvisninger til samordningsværktøjer og -procedurer i overensstemmelse med artikel 53.
2. ENIM indbyder[...] de europæiske koordinatører og, hvor det er relevant, medlemsstaternes repræsentanter til sine møder for at drøfte spørgsmål vedrørende udviklingen af jernbaneinfrastruktur og sikre samarbejdet med de europæiske koordinatører som skitseret i [den nye TEN-T-forordning].[...]

Artikel 58

Netværkskoordinator

1. [...] **ENIM** udpeger senest den [12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] en upartisk og kompetent enhed til at varetage de funktioner, der er omhandlet i artikel 59. En sådan enhed [...]udpeges som [...]netværkskoordinator.

Medlemmerne af ENIM giver netværkskoordinatoren de nødvendige ressourcer til at udføre vedkommendes opgaver. Inden udpegelsen af netværkskoordinatoren [...] **hører**

medlemmerne af ENIM [...] Kommissionen vedrørende den udpegede enhed og følgende aspekter:

- a) vilkår og betingelser for udpegelsen af netværkskoordinatoren
- b) betingelserne for tilbagetrækning af udpegelsen og **udpegelsen af en ny koordinator**
- c) proceduren for regelmæssig overvågning af koordinatorens arbejde og vurdering af, om koordinatoren har udført sine opgaver effektivt
- d) netværkskoordinatorens eventuelle yderligere operationelle forpligtelser og opgaver.

De aspekter, der er omfattet af dette stykkes litra a) -c), reguleres af ENIM's forretningsorden, der vedtages i henhold til artikel 55. De operationelle forpligtelser og opgaver for den netværkskoordinator, der er omhandlet i dette stykkes litra d), præciseres i den retsakt, hvorved ENIM udpeger netværkskoordinatoren.

2. Netværkskoordinatoren udfører sine opgaver på en upartisk, **gennemsigtig** og omkostningseffektiv måde[...]. Med henblik herpå forelægger koordinatoren sit årlige arbejdsprogram vedrørende de opgaver, der er fastsat ved denne forordning, samt en årlig rapport om gennemførelsen af arbejdsprogrammet for ENIM. **ENIM godkender det årlige arbejdsprogram og den årlige rapport, inden de vedtages.**

Artikel 59

Netværkskoordinatorens opgaver og ansvarsområder

Netværkskoordinatoren udfører følgende opgaver til støtte for ENIM:

- a) varetagelse af sekretariatsfunktionen og forberedelse af ENIM's møder, dokumenter, afgørelser og udtalelser [...] [...], **navnlig gennem bidrag** til udarbejdelsen af den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50

- c) bidrag til den operationelle samordning mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53
- d) kortlægning af regler, procedurer og værktøjer inden for denne forordnings anvendelsesområde fastlagt på nationalt plan eller af infrastrukturforvaltere, der skaber hindringer for jernbanedrift på flere net som defineret i denne forordning **og forslag til ENIM-metoder med henblik på at lette grænseoverskridende jernbanetjenester**
- da) bidrag til samordningen mellem infrastrukturforvalterne vedrørende strategisk kapacitetsplanlægning i henhold til artikel 14 ved udarbejdelse af specifikke køreplanlægninger, der fremmer konkurrencedygtige kanaler med flere net over lange afstande**
- e) varetagelse af funktionen som kontaktpunkt på vegne af infrastrukturforvaltere i forbindelse med [...] **tilvejebringelse af oplysninger**, navnlig [...] om jernbanehændelser og midlertidige kapacitetsrestriktioner
- f) varetagelse af funktionen som det første kontaktpunkt[...] med henblik på etablering af kontakter til relevante aktører hos infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter[...].
- g) [...]

Artikel 60

Kontaktpunkter for samordning af infrastrukturforvaltere

1. For at sikre samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53 udpeger infrastrukturforvalterne kontaktpunkter. Kontaktpunktet fungerer som den centrale grænseflade mellem infrastrukturforvalterens organisation og de andre enheder, der er involveret i samordningsaktiviteterne.
 - 1a. For hver europæisk transportkorridor kan infrastrukturforvaltere, der forvalter infrastrukturen af en sådan europæisk transportkorridor, udpege et centralt kontaktpunkt, der skal fungere som central grænseflade mellem dem og de andre enheder, der er involveret i samordningsaktiviteterne, i overensstemmelse med artikel 53, stk. 2, litra a).**
 - 1b. Det udpegede centrale kontaktpunkt, der er omhandlet i stk. 1a, fungerer som kontaktpunkt for ansøgere og andre operationelle interessenter med henblik på iværksættelse eller ændring af grænseoverskridende jernbanetransport eller**

tilrettelæggelse af støtte til ad hoc-aktiviteter, navnlig med henblik på at håndtere de krisesituationer, der er omhandlet i artikel 47.

- 1c. Det udpegede centrale kontaktpunkt, der er omhandlet i stk. 1a, overvåger tildelingen af ansøgninger om kapacitet på flere net på jernbanestrækningerne i de europæiske transportkorridorer indtil udløbet af den årlige køreplan.**
2. Infrastrukturforvalterne underretter straks ENIM om eventuelle ændringer i de kontaktpunkter, der skal medtages i de i artikel 57, stk. 1, omhandlede offentliggørelser[...]).

Artikel 61

Fælles struktur, indhold og plan for netvejledninger

1. ENIM udarbejder og vedtager en fælles struktur for den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, hvor der tages hensyn til de oplysninger, der er anført i bilag IV til nævnte direktiv, bilag IV til denne forordning, og en fælles plan for høring af interesserede parter om udkastet til netvejledning. Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til denne struktur og plan ved udarbejdelsen af netvejledningen.
2. Ved udarbejdelsen af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, [...]tager infrastrukturforvalteren størst muligt hensyn til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, **jf. denne forordnings artikel 6**, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, **jf. denne forordnings artikel 44** og den europæiske ramme for præstationsvurdering, [...]jf. denne [...]forordnings [...]**artikel 50**.
3. [...]**Infrastrukturforvalterne** [...]redegør i netvejledningen **for årsagen til en afvigelse fra strukturen og planen, jf. stk. 1, og den europæiske ramme, jf. stk. 2** og underretter det kompetente tilsynsorgan og ENIM **om disse grunde**.

Digitalisering af kapacitetsforvaltning og trafikstyring

1. Infrastrukturforvalterne sikrer, at kapacitetsforvaltningen og trafikstyringen inden for denne forordnings anvendelsesområde gennemføres ved hjælp af digitale værktøjer og digitale tjenester.

Kapacitetsforvaltningsværktøjerne skal være i overensstemmelse med de krav vedrørende kapacitetsplanlægnings- og -tildelingsprocessen, der er fastsat i kapitel II i denne forordning, og de krav, der er fastsat i direktiv (EU) 2016/797 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf. Infrastrukturforvalterne kan fortsat anvende de kapacitetsforvaltningsværktøjer, der fandtes før anvendelsesdatoen, jf. artikel 77, stk. 2, litra d), forudsat at disse værktøjer gør det muligt for infrastrukturforvalterne at opfylde ovennævnte krav.

2. De anvendte digitale værktøjer, og de leverede digitale tjenester skal:
 - a) [...] **sikre effektive** resultater og [...] kvalitet, herunder fuld interoperabilitet, af de tjenester, som infrastrukturforvalterne [...] **har leveret** til ansøgerne
 - b) [...] **sikre** gennemsigtigheden i forvaltningen af jernbanekapacitet og trafikstyringen i alle faser, **herunder gennem realtidsløsninger, som gradvis skal udarbejdes**
 - c) mindske den administrative byrde for ansøgerne ved kun at anmode om hver enkelt oplysning én gang og ved at stille oplysninger eller data til rådighed på ét og samme sted, herunder for så vidt angår grænseoverskridende tjenester[...].
 - d) sikre datatilpasning til det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.**

3. [...]

4. Infrastrukturforvalterne bidrager **til** arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner i forbindelse med spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde. Med henblik herpå skal ENIM og infrastrukturforvalterne [...] **sikre**, at de er behørigt

repræsenteret i den styregruppe for systemsøjlen og udrulningsgruppe, der er omhandlet i henholdsvis artikel 96 og 97 i forordning (EU) 2021/2085.

5. Infrastrukturforvaltere, [...]ansøgerne og, når det er relevant, operatører af [...]servicefaciliteter udveksler digitale oplysninger om kapacitetsforvaltning og trafikstyring ved hjælp af digitale værktøjer og digitale tjenester, som er baseret på en harmoniseret arkitektur og omfatter standardiserede grænseflader eller fælles systemer i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og de specifikationer, [...]der er vedtaget [...]på grundlag heraf.

I forbindelse med jernbanedrift på flere net **eller grænseoverskridende tjenester** leverer infrastrukturforvalterne digitale tjenester og digitale oplysninger gennem en enkelt grænseflade eller fælles systemer, der udvikles og implementeres under ENIM's samordning, **navnlig med henblik på håndtering af kapacitetstildeling.**

- 5a. Senest [6 måneder efter den anvendelsesdato, der er omhandlet i artikel 77, stk. 2, litra d),] forelægger ENIM retningslinjer for de funktionelle og tekniske krav til udveksling af oplysninger i henhold til stk. 5 mellem infrastrukturforvaltere, ansøgere og, hvor det er relevant, operatører af servicefaciliteter under hensyntagen til arbejdet i fællesforetagendet for Europas jernbaner.**

KAPITEL VI MYNDIGHEDSTILSYN MED KAPACITETSFORVALTNING OG TRAFIKSTYRING

AFDELING 1

Tilsynsorganer

Artikel 63

Tilsynsorganernes ansvarsområder

1. **Medlemsstaterne sikrer, at de** [...]funktioner og beføjelser, der er fastsat i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU, [...]også udøves [...]inden for de områder, der er omfattet af denne forordning. Tilsynsorganet skal navnlig overvåge infrastrukturforvalternes aktiviteter som fastsat i kapitel II-V **i denne forordning** og føre tilsyn med overholdelsen af denne forordning på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne.
2. [...]En ansøger, en national, regional eller lokal myndighed med ansvar for **jernbanetransport** har ret til indgive klage til tilsynsorganet [...]**efter proceduren i artikel 56** i direktiv 2012/34/EU, hvis vedkommende mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket af infrastrukturforvalteren under udførelsen af de aktiviteter, der er omhandlet i kapitel II, III, IV og V i denne forordning[...].

AFDELING 2

Det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet

Artikel 64

Samarbejde mellem tilsynsorganer inden for rammerne af det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB)

1. Med henblik på at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning samarbejder tilsynsorganerne inden for rammerne af ENRRB, [...] **der er oprettet i henhold til artikel 57**, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, herunder gennem fælles høringer og undersøgelser, ved at vedtage udtalelser eller henstillinger eller gennem andre relevante aktiviteter. Tilsynsorganerne fremsender alle de krævede oplysninger til ENRRB **i overensstemmelse med stk. 6**.

Når ENRRB handler inden for denne forordnings anvendelsesområde, har det opgaver og ansvarsområder og tilrettelægger sit arbejde som defineret i afdeling 2 i dette kapitel.

2. I tilfælde af en klage eller en undersøgelse på eget initiativ om et spørgsmål, der hører under denne forordnings anvendelsesområde og påvirker adgangen til eller brugen af jernbanenet i mere end én medlemsstat, underretter det berørte tilsynsorgan ENRRB og Kommissionen om klagen eller undersøgelsen.
3. Et tilsynsorgan kan fremsende alle relevante spørgsmål, klager eller undersøgelser til ENRRB med henblik på en drøftelse eller vedtagelse af en udtalelse eller henstilling.
4. Når de berørte tilsynsorganer træffer afgørelser om spørgsmål, [...] **der har indvirkning på grænseoverskridende jernbanetjenester**, samarbejder de om at udarbejde deres respektive afgørelser under ENRRB's samordning for at finde en løsning på spørgsmålet. Med henblik herpå udfører de berørte tilsynsorganer deres funktioner i overensstemmelse med stk. 1 i denne artikel og artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. De tager hensyn til eventuelle relevante udtalelser og henstillinger vedtaget af ENRRB og forelægger disse afgørelser for ENRRB.

4a. Hvis det i stk. 4 omhandlede samarbejde resulterer i divergerende afgørelser fra de berørte tilsynsorganer, forelægger de ENRRB en redegørelse for forskellene.

5. Hvis et tilsynsorgan vedtager en afgørelse, der afviger fra en relevant udtalelse eller henstilling fra ENRRB, eller hvis tilsynsorganet nægter at vedtage en afgørelse, giver organet ENRRB en forklaring, hvori der redegøres for forskellene og organets begrundelse for ikke at følge ENRRB's udtalelser eller henstillinger.
6. De tilsynsorganer, der høres af ENRRB, svarer inden for de frister, der er fastsat af ENRRB, og udleverer på ENRRB's anmodning alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Disse oplysninger må kun anvendes i forbindelse med de aktiviteter, der udføres af tilsynsorganerne i overensstemmelse med denne forordning.
7. Infrastrukturforvalterne udleverer straks alle de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af den i nærværende artikel omhandlede klage eller undersøgelse, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor infrastrukturforvalteren har sit hjemsted, har anmodet om. Tilsynsorganerne har ret til at anmode ENIM om oplysninger om undersøgelser, der henhører under deres kompetence. Tilsynsorganerne har ret til at fremsende sådanne oplysninger til ENRRB.
8. Jernbanetilsynsorganerne tilvejebringer de midler, der er nødvendige for, at ENRRB kan fungere.

Artikel 64a

Organisation og struktur af det europæiske netværk af tilsynsorganer på jernbaneområdet (ENRRB)

Med henblik på denne forordning opdeles ENRRB i:

a) et udvalg bestående af tilsynsorganer ("udvalget")

b) et sekretariat.

Tilsynsorganerne sikrer sekretariatets drift.

AFDELING 2 [...]

[...]

Artikel 65

ENRRB's opgaver og ansvarsområder

1. Ud over netværkets opgaver i henhold til direktiv 2012/34/EU har ENRRB også de opgaver og ansvarsområder, der er fastsat i denne forordning. **ENRRB offentliggør alle udtalelser og henstillinger, som det har vedtaget. ENRRB har ingen politikformulerende eller reguleringsmæssige beføjelser.**
2. ENRRB samordner, **hvor det er relevant,** alle jernbanetilsynsorganernes samarbejdsaktiviteter som beskrevet i artikel 64 og fremmer tilpasningen af tilsynsorganernes afgørelser om [...] **grænseoverskridende** jernbanetjenester.
3. [...] **4. Ansøgere kan underrette** ENRRB [...]
4. [...] [...] **om spørgsmål, der hører** under denne forordnings anvendelsesområde, [...] og **som kan påvirke** adgangen til eller brugen af jernbaneinfrastruktur i mere end én medlemsstat.

Når ENRRB modtager [...]sådanne **oplysninger**, henviser det dem straks til det eller de kompetente tilsynsorganer.

ENRRB kan beslutte at vedtage en udtalelse eller henstilling om sådanne spørgsmål. I så fald meddeler ENRRB straks de [...]berørte tilsynsorganer, at det har til hensigt [...]at gøre dette.

- 5.[...] ENRRB forelægger sin udtalelse eller henstilling for de berørte [...]tilsynsorganer senest [...]fire uger efter modtagelsen af alle relevante oplysninger om det [...]pågældende spørgsmål. ENRRB kan forlænge fristen i forbindelse med særlig komplekse spørgsmål.
6. ENRRB udarbejder fælles principper og metoder for [...]tilsynsorganers vedtagelse af de afgørelser, som [...]disse organer i henhold til denne forordning er beføjet til at træffe.
- 7. ENRRB fremsætter henstillinger om den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44, og den europæiske ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50, inden de vedtages af ENIM.**
- 8. ENRRB udarbejder et selvstændigt afsnit i den europæiske præstationsvurderingsrapport, der er omhandlet i artikel 51, hvori det giver sin vurdering af og fremsætter henstillinger om jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater. Det yder rådgivning til Kommissionen og de europæiske koordinatore om spørgsmål vedrørende jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater.**
- 9. ENRRB afgiver udtalelser eller fremsætter henstillinger til Kommissionen om eventuelle mangler i den samordningsproces, der er omhandlet i artikel 14, og efter anmodning fra Kommissionen om de nødforanstaltninger, som medlemsstaterne har vedtaget, med en væsentlig indvirkning på den grænseoverskridende trafik, jf. artikel 47, stk. 5.**
- 10. ENRRB forelægger sin udtalelse eller henstilling for ENIM om de retningslinjer, som ENIM har udarbejdet om fastlæggelsen af de betingelser, der giver anledning til sanktioner, jf. artikel 40, stk. 3.**

Artikel 66 [...]

[...]

Artikel 67

Udvalgets sammensætning og organisation [...]

1. [...]Tilsynsorganerne [...]fra hver medlemsstat med et operationelt jernbanenet [...]

2.[...][...]er medlemmer **af udvalget. De udpeger en repræsentant og en suppleant til udvalget.**

Repræsentanterne er lederen eller en stedfortrædende leder af det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. [...]Suppleanten udpeges[...] blandt tilsynsorganets ledelse eller, hvis dette ikke er muligt, blandt dets personale.

3. Medlemmerne af udvalget[...] handler uafhængigt og objektivt i Unionens interesse, uanset eventuelle særlige nationale eller personlige interesser. De må hverken søge eller modtage instrukser fra nogen regering, institution, person eller noget organ.

4. ENRRB's sekretariat offentliggør en ajourført liste over **repræsentanter for** udvalgsmedlemmer og deres suppleanter sammen med deres interesseerklæringer.

5. Efter høring af Kommissionen vedtager og offentliggør udvalget sin forretningsorden. Forretningsordenen kan fastsætte mere detaljerede afstemningsregler, navnlig proceduren for afstemning om hastende sager.

6. Udvalget træffer afgørelse med et flertal på to tredjedele blandt sine medlemmer, medmindre andet er fastsat i forretningsordenen. Hvert medlem har én stemme. Hvis en repræsentant, som er medlem, ikke er til stede, er suppleanten berettiget til at udøve stemmeretten.

- 7. Kommissionen er medlem af udvalget uden stemmeret. Den samordner og støtter udvalgets arbejde samt fremsætter henstillinger til udvalget, hvis det er relevant.**
- 8. Sekretariatet yder de tjenester, der er nødvendige for tilrettelæggelsen af udvalgets møder og arbejde.**
- 9. I overensstemmelse med udvalgets forretningsorden kan udvalget beslutte at nedsætte arbejdsgrupper, der skal tilrettelægge ENRRB's arbejde med specifikke emner i forbindelse med gennemførelsen af denne forordning, navnlig om spørgsmål vedrørende jernbaneinfrastrukturens resultater.**
- Arbejdsgrupperne er åbne for deltagelse af eksperter fra jernbanetilsynsorganer og Kommissionen. Eksperter fra operationelle interessenter og andre offentlige eller private organer kan indbydes til at deltage i disse arbejdsgrupper på ad hoc-basis.**

Artikel 68

Udvalgets rolle og opgaver

1. Udvalget varetager alle ENRRB's opgaver fastsat ved denne forordning.
2. Udvalget skal navnlig:
 - a) **i overensstemmelse med den forretningsorden, der er fastlagt eller omhandlet i artikel 67, vedtage ENRRB's udtalelser eller henstillinger om klager eller undersøgelser, der[...] fremsendes til udvalget af [...]et eller flere tilsynsorganer [...]i henhold til artikel [...]64, stk. 3**
 - b) udarbejde og vedtage en årsberetning om ENRRB's virksomhed
 - c) nedsætte arbejdsgrupper og udnævne deres formænd.

Artikel 69 [...]

[...]

[...]

KAPITEL VII AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 71

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 2, artikel 21, stk. 9, artikel 38, stk. 3, artikel 39, stk. 9, [...] **48, stk. 3**, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [1. januar [...] **2029**]. Kommissionen udarbejder senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden en rapport om delegationen af beføjelser. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlament eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. **Den i artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 2, artikel 21, stk. 9, artikel 38, stk. 3, artikel 39, stk. 9, og artikel 48, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.**
4. **Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.**

- 5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.**
- 6. En delegeret retsakter vedtaget i henhold til artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 2, artikel 21, stk. 9, artikel 38, stk. 3, artikel 39, stk. 9, og artikel 48, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.**

Artikel 72

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nævnt i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
- 2[...]**3**. Når der henvises til dette stykke, finder artikel [...]**5** i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
- 3.[...]Afgiver [...] **udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og** artikel 5, **stk. 4, tredje afsnit,** i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 73

Rapportering og revision

[...] **Senest den ... [ti år efter denne forordnings ikrafttræden]** evaluerer Kommissionen indvirkningen af denne forordning på jernbanesektoren og forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om gennemførelsen.

Rapporten skal navnlig evaluere:

- a) indvirkningen af denne forordning på jernbaneinfrastrukturens resultater
- b) indvirkningen af denne forordning på udviklingen af jernbanet**transport**, navnlig internationale tjenester, langdistancetjenester og godstransport
- ba) den finansielle og administrative indvirkning af denne forordning på infrastrukturforvaltere og andre operationelle interessenter, tilsynsorganer og medlemsstaternes myndigheder**

- c) [...] **ENIM's** arbejde, netværkskoordinatorens arbejde[...] **og** arbejdet i [...] [...] **ENRRB** generelt og i forbindelse med udvikling, vedtagelse og gennemførelse af fælles kriterier, metoder og procedurer[...]
- d) [...] **effektiviteten af** samarbejdsmekanismerne [...] **inden for** den europæiske [...] **ramme for kapacitetsforvaltning**, jf. [...] **artikel 6, den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring, jf. artikel 44**[...], **og den europæisk ramme for præstationsvurdering, jf. artikel 50**

[...]

- e) de socioøkonomiske, operationelle og miljømæssige kriteriers funktion og behovet for i givet fald at forelægge et forslag til eventuelle ændringer af artikel 25 og 37.**

Artikel 74

Ændringer af direktiv 2012/34/EU

1. Direktiv 2012/34/EU ændres således:

- a) Artikel 1, litra c), affattes således:

"(c) de principper og procedurer, der gælder for fastsættelse og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter, som beskrevet i kapitel IV."

- b) Artikel 2, stk. 6, udgår.

- c) **I artikel 3** udgår nr. 20), 22), 23), 27) og 28).

- d) Artikel 7b udgår.

- da) Artikel 27, stk. 2 affattes således:**

"2. Netvejledningen indeholder oplysninger om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastruktur. Netvejledningen indeholder også oplysninger om vilkårene for adgang til servicefaciliteter koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til et websted, hvor

sådanne oplysninger stilles gratis til rådighed i elektronisk format.
Netvejledningens indhold er fastlagt i bilag IV."

- e) Artikel 36 udgår.
 - f) Artikel 38-54 udgår.
 - g) Punkt 1 og 3 i bilag IV udgår.
 - h) Bilag VII udgår.
2. Henvisninger til de ophævede bestemmelser i direktiv 2012/34/EU gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i afsnit 1 i bilag X.

Artikel 75

Overgangsbestemmelser

- 1. Rameaftaler, der er indgået i henhold til artikel 42 i direktiv 2012/34/EU, finder fortsat anvendelse indtil deres udløbsdato.
- 2. Artikel 3, nr. 20), 22), 23), 27) og 28), artikel 7b, 36 og 38-54 i og bilag IV, punkt 3, og bilag VII til direktiv 2012/34/EU finder ikke anvendelse på aktiviteter og opgaver, der udføres i forbindelse med køreplaner, der træder i kraft den [[...]13. december [...]2031] **eller derefter.**
- 3. Kommissionen forelægger senest [to år efter den dato, der er omhandlet i artikel 77, stk. 2, første afsnit,] en rapport for Rådet og Europa-Parlamentet om overvågningen af overgangsbestemmelserne, jf. artikel 75.**

Artikel 76

Ophævelse

- 1. Forordning (EU) nr. 913/2010 ophæves med virkning fra den [[...]8. december 2029].

2. Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i afsnit 2 i bilag X.

Artikel 77

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra den [1. januar [...] **2029**]. Følgende bemærkes dog:
 - a) Artikel 1, 2 og 3, kapitel II, med undtagelse af artikel 9, stk. 1 og 2, og artikel 27, stk. 4, og kapitel III, med undtagelse af artikel 48, i denne forordning finder kun anvendelse på aktiviteter og opgaver, der udføres i forbindelse med køreplaner, der træder i kraft **den** [...] **13.** december [...] **2031**] eller derefter.
 - b) Artikel 9, stk. 1 og 2, finder anvendelse fra den [1. januar [...] **2030**].
 - c) [...] [...]
 - d) Artikel **27, stk. 4, artikel 28, stk. 0)**, artikel 48 og 62 finder anvendelse fra den [...] **31.** december [...] **2029**].
 - e) Artikel 74 finder anvendelse fra den [...] **13.** december [...] **2031**].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i enhver medlemsstat.

Udfærdiget i [...], den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG I

RESULTATER OG PLAN FOR KAPACITETSFORVALTNING,

JF. ARTIKEL 11, 16, 18 OG 38

1. **RESULTATER, SOM INFRASTRUKTURFORVALTERNE SKAL TILVEJEBRINGE I FORBINDELSE MED DEN STRATEGISKE KAPACITETSPLANLÆGNING, DER ER OMHANDLET ARTIKEL 11, 16, 17 OG 18**

Resultat	Indhold
Kapacitetsstrategi (artikel 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Geografisk anvendelsesområde for kapacitetsstrategien: strækninger omfattet af den strategiske kapacitetsplanlægning i henhold til artikel 12, stk. 6</u>– Planlagt udvikling af fysisk infrastruktur, herunder nybyggeri, opgraderinger, fornyelser og lukninger/nedlæggelse, <u>med præcisering af den pågældende infrastrukturens karakteristika</u>– Forventet udvikling i efterspørgslen efter jernbanetransport– [...]Medlemsstaternes <u>strategiske</u> retningslinjer for kapacitetsudnyttelse, [...]hvis medlemsstaterne <u>har forelagt sådanne retningslinjer</u>– Kapacitet, der er tildelt i henhold til rammeaftaler, og kapacitet, <u>der kan være</u> nødvendig for at levere transporttjenester i henhold til kontrakter om offentlig tjeneste– [...]Oplysninger om <u>tilgængeligheden og anvendelsen af jernbaneinfrastruktur, herunder infrastruktur</u>, der er blevet erklæret for stærkt udnyttet eller overbelastet– [...]Planlagte <u>infrastrukturarbejder, der medfører kapacitetsrestriktioner[...], der har væsentlig indvirkning.</u>
Kapacitetsmodel (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none">– Alle oplysninger i kapacitetsstrategien, eventuelt ajourførte og nærmere præciserede– [...]Samlet kapacitets<u>mængde, herunder kapacitet på flere net</u>, der er til rådighed for ansøgere pr. <u>netsektion, herunder kapacitet til rådighed pr. markedssegment for jernbanetransport til forskellige segmenter af jernbanetransporten</u> og/eller pr. tildelingsproces– Kapacitetsmængde[...], <u>der er blevet reserveret til</u>

	<p><u>kapacitetsrestriktioner som følge af</u> infrastrukturarbejder, efter indvirkning på <u>den anslåede trafik [...]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>mængde [...] [...]som anført i afsnit 3 i bilag I.</u> – Geografiske detaljer: opdeling i relevante planlægningssektioner, der afspejler infrastrukturens og efterspørgslens karakter – Tidsmæssigt anvendelsesområde: én køreplansperiode – Tidsmæssige detaljer: som minimum en årlig oversigt (kapacitetsrestriktioner) og en eller flere repræsentative dage (kapacitet til rådighed for ansøgninger)
<p>Kapacitetsforsyningsplan (Artikel 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Alle oplysninger i kapacitetsmodellen, eventuelt ajourførte <u>og</u> nærmere præciserede – <u>[...]Kapacitet, der er til rådighed for tildeling til ansøgere i den køreplansperiode, som kapacitetsforsyningsplanen vedrører:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) hvor det er relevant i henhold til artikel 18, stk. 4, og i overensstemmelse med artikel 18, stk. 4, og 5, på forhånd</u> planlagt kapacitet, der er til rådighed for ansøgninger, <u>herunder kapacitet på flere net</u>, defineret i form af kapacitetsobjekter <u>i overensstemmelse med artikel 18, stk. 5</u> <u>ii) kapacitet, som ikke er planlagt på forhånd af infrastrukturforvalteren</u> <u>iii) kapacitet, der er til rådighed i de servicefaciliteter, der er omhandlet i artikel 29, stk. 1.</u> – Kapacitet, <u>der ikke er til rådighed for tildeling til ansøgere:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) kapacitetsrestriktioner</u> defineret i form af kapacitetsobjekter, <u>herunder kapacitetsrestriktioner som omhandlet i dette bilag, afsnit 3, punkt 1</u> <u>ii) kapacitet, der allerede er tildelt gennem rammeaftaler i overensstemmelse med artikel 31 eller gennem den flerårige rullende planlægningsproces i overensstemmelse med artikel 33</u> <u>iii) kapacitet reserveret til andre formål end dem, der er anført i nr. i) og ii), og som infrastrukturforvalteren skal angive</u>

	<p style="text-align: center;"><u>tydeligt.</u></p> <p style="text-align: center;"><u>iv) anden kapacitet, der allerede er tildelt i forbindelse med ajourføringen af kapacitetsforsyningsplanen i den køreplan, som kapacitetsforsyningsplanen henviser til.</u></p> <p>– Alternativ kapacitet, der er til rådighed under kapacitetsrestriktioner.</p> <p>– Alternativ kapacitet, der er til rådighed i tilfælde af netforstyrrelser.</p> <p>– <u>Begrænsninger for anvendelsen af infrastruktur til særlige formål, jf. artikel 24.</u></p>
--	--

2. PLAN FOR STRATEGISK KAPACITETSFORVALTNING, JF. ARTIKEL 11, 16, 17 OG 18

1. I forbindelse med tilvejebringelsen af resultaterne af den strategiske kapacitetsplanlægning for en bestemt køreplansperiode skal infrastrukturforvalterne overholde tidsplanen i dette afsnit.

Infrastrukturforvalterne kan fastsætte tidligere frister. Disse **tidligere** frister [...] **samordnes af ENIM** og medtages i den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6.

Høringen af interessenterne **vedrørende europæiske og grænseoverskridende spørgsmål** gennemføres i overensstemmelse med artikel 54 og skal omfatte [...] **alle** operationelle interessenter [...]. Infrastrukturforvalterne samordner løbende [...] resultaterne **som led i samordningen i overensstemmelse med** artikel 53.

Resultat	Milepæl	Frist (senest)
Kapacitetsstrategi (artikel 16)	[...] <u>Indledning</u> af kapacitetsstrategi <u>fasen</u>	X-60
	Første høring af <u>de operationelle</u> interessenter	X-58
	<u>Offentliggørelse af udkastet til strategi</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Anden</u> høring af de <u>operationelle</u> interessenter <u>om udkastet til strategi</u>	X[...] =38
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsstrategi efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne	X-36
Kapacitetsmodel	Påbegyndelse af forberedelse	X-36

(Artikel 17)	[...] Meddelelser om kapacitetsbehov fremsat af ansøgerne og potentielle ansøgere samt høring af operationelle interessenter	X-24
	Offentliggørelse af udkast til kapacitetsmodel	X-21
	Samordning med ansøgere og operationelle interessenter	X-19
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsmodel efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne	X-18
Kapacitetsforsyningsplan (Artikel 18)	Påbegyndelse af forberedelse	X-18
	Høring af ansøgere og operationelle interessenter	X-14
	Offentliggørelse af kapacitetsrestriktionerne i punkt 1 i afsnit 3 i dette bilag	X-12
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsforsyningsplan efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne	X-11
	Offentliggørelse af kapacitetsrestriktionerne i punkt 5 i afsnit 3 i dette bilag	X-4
	Omlægning af den kapacitet, der er reserveret til tildeling gennem køreplanen for andre tildelingsprocesser	X-2
	Ajourføring af kapacitetsforsyningsplanen for at afspejle enhver ændring af på forhånd planlagt eller tildelt kapacitet	Indtil X+12 straks
<p>Bemærk:</p> <p>(1) "X-m": "m" måneder, før køreplanen ("X") træder i kraft, i overensstemmelse med afsnit 4.</p>		

2. Uanset punkt 1 gælder følgende forenklede og forkortede plan for resultatet "Kapacitetsstrategi" for de køreplansperioder, der begynder i december [...] **2030** og december [...] **2031**:

Kapacitetsstrategi (artikel 16)	Offentliggørelse af udkastet til strategi [...]	X-38
	<u>Høring af operationelle interessenter om udkastet til strategi</u>	<u>X-37</u>
	Offentliggørelse af endelig kapacitetsstrategi efter endelig samordning mellem infrastrukturforvalterne	X-36

3. **PLAN FOR OG KRAV TIL SAMORDNING, HØRING OG OFFENTLIGGØRELSE AF KAPACITETSRESTRIKTIONER SOM FØLGE AF INFRASTRUKTURARBEJDER, JF. ARTIKEL 10 OG 35**

0. **Kapacitetsrestriktioner klassificeres afhængigt af deres varighed i antal på hinanden følgende dage og deres indvirkning på trafikken (anslået trafikmængde på en jernbanestrækning pr. dag, der annulleres, omdirigeres eller erstattes af andre transportformer) i henhold til nedenstående tabel.**

	<u>Varighed</u>	<u>Indvirkning på trafikken</u>
<u>Væsentlig indvirkning</u>	<u>Mere end 30 på hinanden følgende dage</u>	<u>Over 50 %</u>
<u>Stor indvirkning</u>	<u>Mere end 7 på hinanden følgende dage</u>	<u>Over 30 %</u>
<u>Mellemstor indflydelse</u>	<u>7 på hinanden følgende dage eller derunder</u>	<u>Over 50 %</u>
<u>Mindre indvirkning</u>	<u>Uspecificeret</u>	<u>Over 10 %</u>

- For så vidt angår [...] **restriktioner af kapaciteten** for jernbanestrækninger, f.eks. på grund af infrastrukturarbejder, herunder tilhørende hastighedsbegrænsninger, akseltryk, toglængde, trækraft eller fritrumsprofil ("kapacitetsrestriktioner"), [...] **der har stor eller væsentlig indvirkning**, skal de berørte infrastrukturforvaltere offentliggøre alle kapacitetsrestriktioner og de foreløbige resultater af høringen af ansøgerne første gang, **i det omfang de pågældende oplysninger foreligger**, mindst 24 måneder og anden gang, i en ajourført form, mindst 12 måneder før ændringen af den pågældende køreplan. [...]
- Som led i den **indbyrdes** samordning mellem infrastrukturforvalterne [...] drøfter de [...] sammen de pågældende kapacitetsrestriktioner, hvis kapacitetsrestriktionerne ikke kun påvirker ét netværk, med interesserede ansøgere og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter, når de er offentliggjort for første gang.

3. Infrastrukturforvalteren skal, når infrastrukturforvalteren første gang offentliggør kapacitetsrestriktioner i overensstemmelse med punkt 1, iværksætte en høring af ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter om kapacitetsrestriktionerne. Hvis det mellem den første og den anden offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner er nødvendigt med en samordning i overensstemmelse med punkt 4, skal de [...] **infrastrukturforvaltere, der er omfattet af denne forordning**, høre ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter endnu en gang mellem slutningen af denne samordning og den anden offentliggørelse af kapacitetsrestriktionen.
4. Inden kapacitetsrestriktioner offentliggøres i overensstemmelse med punkt 1, og hvis kapacitetsrestriktionerne ikke kun påvirker et enkelt net, skal [...] de **infrastrukturforvaltere, der er omfattet af denne forordning**, herunder infrastrukturforvaltere, der vil kunne blive berørt af omdirigering af tog, indbyrdes samordne kapacitetsrestriktioner, som vil kunne indebære en annullering, en omlægning af en kanal eller erstatning med andre transportformer.

Samordningen inden anden offentliggørelse skal afsluttes:

- (a) senest 18 måneder før ændringen af køreplanen [...] **for kapacitetsrestriktioner med væsentlig indvirkning**
- (b) senest 13 måneder og 15 dage før ændringen af køreplansperioden [...] **for kapacitetsrestriktioner med [...] stor indvirkning**
- (c) senest 13 måneder og 15 dage før ændringen af køreplansperioden [...] **for kapacitetsrestriktioner med mellemstor indvirkning**.

De enheder, der varetager samordningen mellem infrastrukturforvalterne i overensstemmelse med artikel 53, [...] stk. 4 skal, hvis det er nødvendigt, opfordre de ansøgere, der er aktive på de pågældende strækninger, og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter til at deltage i denne samordning.

5. For så vidt angår kapacitetsrestriktioner [...] **med mindre indvirkning**, som opstår under den efterfølgende køreplansperiode, og som infrastrukturforvalteren får kendskab til senest 6 måneder og 15 dage før ændringen af køreplanen, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere om de påtænkte kapacitetsrestriktioner og oplyse om de ajourførte kapacitetsrestriktioner mindst fire måneder før ændringen af køreplanen. Infrastrukturforvalteren skal forelægge nærmere oplysninger om de tilbudte kanaler for passagertog senest fire måneder og for godstog senest en måned før begyndelsen af kapacitetsrestriktionen, medmindre infrastrukturforvalteren og de berørte ansøgere er indforstået med en kortere periode.
6. Infrastrukturforvalterne kan beslutte at anvende strengere tærskler for kapacitetsrestriktioner baseret på lavere procentdele af de anslåede trafikmængder eller kortere varigheder end anført i afsnit 3 i dette bilag eller at anvende andre kriterier foruden dem, der er anført i dette bilag, på grundlag af en høring af ansøgere og operatører af faciliteter. De offentliggør tærsklerne og kriterier for gruppering af kapacitetsrestriktioner i deres netvejledninger i henhold til punkt [...] **2** i bilag IV[...].
7. [...] **Infrastrukturforvalteren** kan beslutte ikke at anvende de perioder, der er fastsat i punkt 1-5, hvis kapacitetsrestriktionen er nødvendig for at genetablere sikker togdrift, timingen af restriktionerne ligger uden for infrastrukturforvalterens kontrol, det vil være omkostningsineffektivt eller til unødigt skade, for så vidt angår aktivets levetid eller tilstand, at anvende de pågældende perioder, eller hvis alle de berørte ansøgere er indforståede hermed. I disse tilfælde og i alle andre tilfælde af kapacitetsrestriktioner, der

ikke er genstand for høring i overensstemmelse med andre bestemmelser i dette bilag, skal infrastrukturforvalteren straks høre ansøgerne og de vigtigste berørte operatører af servicefaciliteter.

8. De oplysninger, der skal gives af infrastrukturforvalteren, når denne handler i overensstemmelse med punkt 1, 5 eller 7, skal omfatte:
- (a) den planlagte dato
 - (b) tidspunktet på dagen og, så snart det kan fastsættes, tidspunktet for begyndelsen og slutningen af kapacitetsrestriktionen
 - (c) det strækningsafsnit, der påvirkes af restriktionen
 - (d) hvis det er relevant, kapaciteten på alternative strækninger.

Infrastrukturforvalteren offentliggør disse oplysninger eller et link, hvor de kan findes, i sin netvejledning som omhandlet i punkt [...]2 i bilag IV[...]. Infrastrukturforvalteren skal holde disse oplysninger ajourført. Infrastrukturforvalterne skal desuden offentliggøre disse oplysninger i digitalt format i overensstemmelse med artikel 9 og 62.

9. For så vidt angår [...]kapacitetsrestriktioner [...]med [...]væsentlig indvirkning, skal **infrastruktur**forvalteren under den første høringsrunde forsyne ansøgerne med en sammenligning af de forhold, der kan forventes i forbindelse med mindst to alternativer for kapacitetsrestriktioner. Infrastrukturforvalteren skal udarbejde nævnte [...]alternativer på grundlag af input fra ansøgerne på tidspunktet for deres anmodninger og sammen med dem.

Sammenligningen skal for hvert alternativ mindst omfatte:

- (a) varigheden af kapacitetsrestriktionen
- (b) de anslåede vejledende infrastrukturafgifter
- (c) kapaciteten på alternative strækninger
- (d) disponible alternative ruter og
- (e) vejledende rejsetider.

Før der vælges mellem alternativer for kapacitetsrestriktioner, skal infrastrukturforvalteren høre de berørte ansøgere og tage hensyn til de forskellige alternativets følger for de pågældende ansøgere og for brugerne af tjenesterne.

Analysen af alternative kapacitetsrestriktioner skal omfatte situationer, der involverer mere end én infrastrukturforvalter. I så fald samordner infrastrukturforvalterne planlægningen af den alternative kapacitet, der er til rådighed under kapacitetsrestriktionen, i overensstemmelse med artikel 53.

10. For så vidt angår [...]kapacitetsrestriktioner [...]med [...]væsentlig indvirkning skal infrastrukturforvalteren fastlægge kriterier for, hvilke tog inden for hver type tog tjenester der bør omdirigeres, under hensyntagen til ansøgerens kommercielle og driftsmæssige

begrænsninger, medmindre de pågældende driftsmæssige begrænsninger skyldes ansøgerens ledelsesmæssige eller organisatoriske beslutninger, og uden at det berører målsætningen om infrastrukturforvalterens nedbringelse af omkostningerne i overensstemmelse med artikel 30, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturforvalteren offentliggør disse kriterier i netvejledningen.

11. ENIM offentliggør de oplysninger, der kræves i henhold til punkt 8, på sit websted.

12. [...]

4. PLAN FOR KAPACITETSTILDELING GENNEM DEN ÅRLIGE TILDELINGSPROCES, JF. ARTIKEL 32 OG 38

1. Infrastrukturforvalteren og ansøgerne skal overholde følgende plan:

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed ⁽¹⁾
Køreplanens gyldighedsperiode ("køreplansperiode")	[...] <u>Starter ved midnat den anden lørdag i december frem til midnat den anden lørdag i december det [...] følgende år.</u>
Køreplanens ikrafttræden	Midnat den anden lørdag i december
Offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplan	I overensstemmelse med afsnit 2 i dette bilag
Offentliggørelse af kapacitetsrestriktioner som følge af infrastrukturarbejder	I overensstemmelse med afsnit 2 og 3 i dette bilag.
Frist for indgivelse af ansøgninger om kapacitetsrettigheder	X-8,5
Udarbejdelse af udkast til køreplan	X-6,5
Frist for infrastrukturforvalterens/infrastrukturforvalternes indsendelse af udkast til kapacitetstilbud til ansøgere	
Endelig samordning med ansøgere	X-[...] <u>5,5</u>
Frist for infrastrukturforvalterens/infrastrukturforvalternes indsendelse af det endelige kapacitetstilbud til ansøgere	X- [...] <u>4,5</u>
Offentliggørelse af [...]køreplan	X- [...] <u>4,25</u>

Frist for infrastrukturforvalterens tildeling af kapacitetsrettigheder til ansøgere	
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler	Angives nærmere [...] af infrastrukturforvalterne under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6
Bemærk: (1) "X-m": "m" måneder, før køreplanen ("X") træder i kraft	

[...]

3. Fristen for indgivelse af ansøgninger om kapacitetsrettigheder fastsat i tabellen i punkt 1 er den frist for ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU.

5. PLAN FOR KAPACITETSTILDELING Gennem RAMMEAFTALER, JF. ARTIKEL 31 OG 38

Infrastrukturforvalteren skal overholde følgende plan:

Tidsperiode	Varighed ⁽¹⁾
Standardgyldighedsperiode for rammeaftaler	5 år
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler	Mellem X-8.5 og X-6.5 (sideløbende med samordning som led i den årlige tildelingsproces omhandlet i afsnit 4)
Bemærk: (1) "X-m": "m" måneder, før køreplanen ("X") træder i kraft, i overensstemmelse med afsnit 4.	

6. PLAN FOR KAPACITETSTILDELING Gennem DEN RULLENDE PLANLÆGNINGSPROCES, JF. ARTIKEL 33 OG 38

Infrastrukturforvalteren og ansøgerne skal overholde følgende plan under den rullende planlægningsproces[...]:

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed ⁽¹⁾
Tidligste tidspunkt for ansøgernes indgivelse af ansøgninger om kapacitet i forbindelse med tildelingen gennem den rullende planlægningsproces	4 måneder før den første togkørsel
Seneste tidspunkt for ansøgernes indgivelse af ansøgninger om kapacitet i forbindelse med tildelingen gennem den rullende planlægningsproces	1 måned før den første togkørsel
Maksimal varighed af kapacitetsrettigheder, der tildeles gennem den rullende planlægningsproces	36 måneder fra den første togkørsel
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler for kapacitetsrettigheder tildelt i henhold til artikel 33, stk. 2, litra a)	Mellem X-8.5 og X-6.5 (sideløbende med samordning som led i den årlige tildelingsproces omhandlet i afsnit 4)
Konvertering af kapacitetsspecifikationer til kanaler for kapacitetsrettigheder tildelt i henhold til artikel 33, stk. 2, litra b)	Angives nærmere af infrastrukturforvalterne under hensyntagen til den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, jf. artikel 6
<u>Maksimal frist for infrastrukturforvalternes udarbejdelse af et tilbud om kapacitetsrettigheder gennem den rullende planlægningsproces</u>	<u>15 dage</u>
Bemærk: (1) "X-m": "m" måneder, før køreplanen ("X") træder i kraft, i overensstemmelse med afsnit 4.	

4. [...]

7. PLAN FOR KAPACITETSTILDELING Gennem AD HOC-PROCESSEN, JF. ARTIKEL 34 OG 38

Ved tildeling af infrastrukturkapacitet gennem ad hoc-processen skal infrastrukturforvalteren overholde følgende plan:

Tidsperiode	Varighed
Maksimal frist for infrastrukturforvalternes udarbejdelse af et tilbud om kapacitetsrettigheder på et enkelt net	[...] <u>5 dage</u>
Maksimal frist for infrastrukturforvalternes udarbejdelse af et tilbud om kapacitetsrettigheder på flere net	[...] <u>8 dage</u>

8. PLAN FOR ÆNDRINGER AF TILDELT KAPACITET, JF. ARTIKEL 39

Ved ændring af rettigheder til infrastrukturkapacitet skal infrastrukturforvalteren overholde følgende plan:

Milepæl eller tidsperiode	Frist eller varighed
Maksimal frist for infrastrukturforvalterens tilbud om en alternativ kapacitetsrettighed på et enkelt net	[...] <u>5</u> dage
Maksimal frist for de berørte infrastrukturforvaltere tilbud om en kapacitetsrettighed på flere net	[...] <u>8</u> dage

BILAG II

[...]

Tærskler for erklæringen om stærkt udnyttet og overbelastet infrastruktur, jf. artikel 21

1. [...][...]

Udnyttelse	Klassifikation	Kapacitetsudnyttelse	Referenceperiode
Heterogen trafik	Stærkt udnyttet	> [...] 85 % af den teoretiske kapacitet	Mere end 4 timer i mere end 200 dage om året
Heterogen trafik	Overbelastet	> 95 % af den teoretiske kapacitet	Mere end 4 timer i mere end 250 dage om året
Homogen trafik	Stærkt udnyttet	> [...] 90 % af den teoretiske kapacitet	Mere end 4 timer i mere end 200 dage om året
Homogen trafik	Overbelastet	> 95 % af den teoretiske kapacitet	Mere end 4 timer i mere end 250 dage om året

[...]

Infrastrukturforvalterne tager størst muligt hensyn til den metode, der er omhandlet i artikel 21, stk. 1a, med henblik på at fastslå udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturkapaciteten.

"Homogen trafik": tog på den pågældende strækning har generelt lignende karakteristika, der er relevante for kapacitetsudnyttelsen, navnlig hastighed, stopmønster og acceleration.

"Heterogen trafik": tog på den pågældende strækning har forskellige karakteristika, der er relevante for kapacitetsudnyttelsen, navnlig hastighed, stopmønster og acceleration.

2. [...]

BILAG III

INDHOLD AF DEN EUROPÆISKE RAMME FOR KAPACITETSFORVALTNING, JF. ARTIKEL 6

Den europæiske ramme for kapacitetsforvaltning, der er omhandlet i artikel 6, skal mindst indeholde følgende elementer:

Element	Henvisning(er)
[...]	[...]
Former for og beskrivelse af jernbanetransport til brug for strategisk planlægning af jernbaneinfrastrukturkapacitet	Artikel 12, stk. 2
Fælles principper, procedurer og metoder for strategisk kapacitetsplanlægning, herunder for samordning mellem infrastrukturforvaltere og høring af interessenter[...], <u>herunder med henblik på meddelelser om kapacitetsbehov.</u>	Artikel 12, <u>stk. 4, artikel 12, stk. 9, artikel 13, artikel 14, artikel 17, stk. 1 og artikel 54</u>
<u>Retningslinjer for procedurer og metoder, der skal anvendes til analyse af transportmarkedet</u>	<u>Artikel 15, stk. 3</u>
Metoder til offentliggørelse af kapacitetsforsyningsplanen og procedure for høring af ansøgere	Artikel 18, stk. 10
Regler og procedurer for tildeling af på forhånd planlagt kapacitet, der indgår i kapacitetsforsyningsplanen	Artikel 20, stk. 3
<u>Fælles metode til udnyttelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet.</u>	<u>Artikel 21, stk. 1a</u>
Karakteren af kapacitetsspecifikationer	Artikel 26, stk. 1
Intervaller for tærskelkvoter for annullering af uudnyttede kapacitetsrettigheder	Artikel 27, stk. 6
Procedurer og metoder til samordning af tildelingen af kapacitetsrettigheder på flere net, herunder minimumskvalitetskrav	Artikel 28, stk. 5
Retningslinjer for <u>fastsættelse af</u> grænserne med hensyn til forskellene mellem ansøgernes ansøgninger om kapacitet og den infrastrukturkapacitet, som infrastrukturforvalterne har tilbudt inden for rammerne af den konsensusbaserede konfliktløsningsproces	Artikel 36, stk. 2
<u>Retningslinjer for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, herunder mindst én ansøgning</u>	<u>Artikel 36, stk. 8</u>

<u>om kapacitet på flere net</u>	
<u>Procedurer og metoder til løsning af konflikter om infrastrukturkapacitet på grundlag af socioøkonomiske og miljømæssige kriterier</u>	<u>Artikel 37, stk. 1b</u>
Procedurer for håndtering af ændringer af kapacitetsrettigheder efter tildeling	Artikel 39, stk. 8
[...] <u>Retningslinjer for fastsættelse af de betingelser</u> , der giver anledning til [...] <u>sanktioner</u> over for ændringer af kapacitetsrettighederne	Artikel 40, stk. 3
[...]	[...]

BILAG IV

Indholdet af den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU — afsnit om kapacitetsforvaltning og trafikstyring

Ud over de elementer, der er omhandlet i artikel 27, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, skal [...]netvejledningen som omhandlet i **nævnte** artikel[...] indeholde:

- (1) Et afsnit om den infrastruktur, der er til jernbanevirksomhedernes rådighed, og om betingelserne for adgang til denne. I dette afsnit henvises til de tilgængelige oplysninger i det infrastrukturregister, der er omhandlet i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
- (2) Et afsnit om principperne og kriterierne for kapacitetsforvaltning. I afsnittet skal der redegøres for de generelle kapacitetskaraktistika ved den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og for alle restriktioner for dens brug, herunder forventelige behov for kapacitet til vedligeholdelse. Det skal desuden indeholde nærmere oplysninger om procedurer og frister vedrørende kapacitetsforvaltningen og de specifikke kriterier, der skal anvendes, herunder særlig:
 - (a) procedurerne for høring af ansøgerne om strategisk kapacitetsplanlægning og fremsættelse af meddelelser om kapacitetsbehov
 - (b) de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kapacitet fra infrastrukturforvalteren
 - (c) de krav, der stilles til ansøgere
 - (d) tidsplanen for strategisk kapacitetsplanlægning, for ansøgnings-, tildelings-, tilpasnings- og omlægningsprocessen og de procedurer, der skal følges ved anmodning om oplysninger om tidsplan, og de procedurer, der skal følges ved planlægning af planlagt og uforudset vedligeholdelsesarbejde
 - (e) principperne for den konsensusbaserede konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 36, herunder det tvistbilæggesystem, der stilles til rådighed som led i denne proces, og den formelle konfliktløsningsmekanisme, der er omhandlet i artikel 37
 - (f) strukturen og niveauet af [...] **sanktioner** for ændringer af kapacitetsrettigheder
 - (g) de procedurer og kriterier, der anvendes, hvis infrastrukturkapaciteten er stærkt udnyttet eller overbelastet
 - (h) nærmere oplysninger om restriktioner for brugen af infrastruktur
 - (i) en redegørelse for eventuelle afvigelser fra den europæiske ramme omhandlet i artikel 6.
- (3) Et afsnit om drift, herunder om trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring.

Heri redegøres for gennemførelsen af de krav, der er fastsat i denne forordning og i direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 og direktiv 2007/59/EF, herunder:

- (a) driftsregler, herunder prioritetsregler eller prioritetsprincipper for trafikstyring, en liste over eller henvisninger til tekniske, driftsmæssige og sikkerhedsmæssige regler og til regler vedrørende operationelt personale
 - (b) operationelle foranstaltninger, herunder regler og procedurer for håndtering af forstyrrelser og krisestyring, operationel kommunikation og dataudveksling med jernbanevirksomheder og andre operationelle interessenter
 - (c) en liste over og henvisninger til de informationssystemer, der anvendes i driften
 - (d) en redegørelse for eventuelle afvigelser fra den europæiske ramme omhandlet i artikel 44.
- (4) Et afsnit om nøgleelementerne i præstationsstyring, herunder navnlig:
- (a) henvisninger til præstationsmål fastsat i den virksomhedsplan, der er omhandlet i artikel 8, stk. [...]**3**, i direktiv 2012/34/EU, og i den kontraktmæssige aftale, der er omhandlet i artikel 30 i nævnte direktiv
 - (b) procedurer til at overvåge og rapportere om fremskridt hen imod opfyldelsen af målene, til at identificere årsagerne til præstationsmangler sammen med operationelle interessenter og til at udforme og gennemføre afhjælpende foranstaltninger for at forbedre resultaterne
 - (c) en redegørelse for eventuelle afvigelser fra den europæiske ramme omhandlet i artikel 50.

BILAG V

INDHOLDET AF DEN EUROPÆISKE RAMME FOR GRÆNSEOVERSKRIDENDE SAMORDNING AF TRAFIKSTYRING, HÅNDTERING AF FORSTYRRELSER OG KRISESTYRING, JF. ARTIKEL 44

Den europæiske ramme for samordning af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyling skal mindst indeholde følgende elementer:

Element	Henvisning(er)
Fælles principper for trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyling, som infrastrukturforvalterne skal tage hensyn til ved fastlæggelsen af regler og procedurer for trafikstyring	Artikel 43
Fælles regler og procedurer for samordning af trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyling mellem infrastrukturforvaltere og med operationelle interessenter	Artikel 42, artikel 43, artikel 44, stk. 2 , artikel 45 og artikel 46[...]
Fælles regler og procedurer for forvaltning og tildeling af kapacitet i tilfælde af netforstyrrelser og krisesituationer	Artikel 41, stk. 1 og 2
Fastlæggelse af ansvarsområder for operationelle interessenter, der er involveret i grænseoverskridende trafikstyring, baseret på et sæt aftalte operationelle procedurer, milepæle og grænseflader	Artikel 45
Procedurer, regler, værktøjer og grænseflader for kommunikation og udveksling af oplysninger, herunder harmoniserede digitale værktøjer og grænseflader, mellem infrastrukturforvaltere, operationelle interessenter og andre berørte interessenter, navnlig offentlige myndigheder	Artikel 45, artikel [...] ⁶²
[...]	[...]
<u>Fælles metode til estimering af betingelserne for varighed og den sandsynlige indvirkning på trafikken og indholdet af netværkskoordinatorens hændelsesrapport</u>	[...]Artikel 47, stk. 5a
<u>[...]Retningslinjer med henblik på at sikre tilstrækkelig og løbende høring af de interesserede parter for så vidt angår europæiske og grænseoverskridende spørgsmål</u>	Artikel [...] 54, stk. 1

BILAG VI

Netforstyrrelser, **jf. artikel 46**

Type hændelse	Anslået sandsynlig varighed	Anslået sandsynlig indvirkning
Netforstyrrelser	Det tager mindst tre dage at vende tilbage til de niveauer for tilgængelig togkapacitet, der var gældende før hændelsen.	– Mindst 50 % af togene på den berørte strækning, der kører på et enkelt banenet, kræver driftsmæssig behandling – Mindre end 50 % af togene på den berørte strækning, der kører på mere end ét banenet, eller som forventes at have behov for en driftsmæssig behandling
Forstyrrelser på flere net	Det tager mindst tre dage at vende tilbage til de niveauer for tilgængelig togkapacitet, der var gældende før hændelsen.	– Mindst 50 % af togene på den berørte strækning, der kører på mere end ét banenet, eller som forventes at have behov for en driftsmæssig behandling

Betingelserne for varighed og den sandsynlige indvirkning på trafikken er kumulative.

BILAG VII

[...]

INDHOLD AF DEN EUROPÆISKE RAMME FOR PRÆSTATIONSVURDERING, JF. ARTIKEL 50

Præstationsområde	Relevante spørgsmål (vejledende)
Infrastruktur og udstyr	<ul style="list-style-type: none">– Den fysiske infrastrukturens, herunder udstyrets, kapacitet og ydeevne, herunder anvendelse af TEN-T-standarder– Reduktioner i infrastrukturkapaciteten eller ydeevne som følge af udskudt fornyelse, vedligeholdelse eller reparation af infrastruktur
Infrastrukturkapacitet	<ul style="list-style-type: none">– Tilbud om kapacitet med hensyn til kvantitet og kvalitet– Kapacitetsudnyttelse, overskydende kapacitet, der kan imødekomme trafikvækst– Sammenhæng mellem tilgængelig kapacitet (planlagt eller ikkeplanlagt) og markedsbehov på ét og flere net– Kapacitetstilbuddets stabilitet, navnlig i forbindelse med infrastrukturarbejder– Overbelastet infrastruktur– Planlagte holdetider for tog ved grænsestationer
Trafikstyring	<ul style="list-style-type: none">– Punktlighed/forsinkelser af forskellige former for jernbanetjenester, ved afgangssted, stop undervejs og endestation og på operationelt vigtige steder– Togaflysninger– Faktiske holdetider for tog ved grænsestationer
Håndtering af forstyrrelser og krisestyring	<ul style="list-style-type: none">– Andel af trafikken, der kan omdirigeres eller omlægges under forstyrrelser eller kriser– Konsekvenser af forstyrrelser af jernbanetrafikken i form af forsinkelser og aflysninger– Konsekvenser af forstyrrelser for operatører af jernbanetjenester og deres kunder

	– Specifikke problemer (kvalitative)
Indførelse af digitale tjenester, værktøjer og grænseflader og deres resultater	<ul style="list-style-type: none"> – Støtte til processer vedrørende kapacitetsforvaltning, trafikstyring og håndtering af forstyrrelser – De fremlagte oplysningers og datas fuldstændighed og kvalitet – Tilpasning til den europæiske arkitektur, der er udviklet i [...] fællesforetagendet for Europas jernbaner, og til de relevante tekniske specifikationer i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797
Overholdelse af lovgivning, myndighedstilsyn	<ul style="list-style-type: none"> – Procesindikatorer til overvågning af overholdelsen af regler og procedurer – Klager indgivet til tilsynsorganer og ENRRB

BILAG VIII

Oplysninger, der skal gives til operationelle interessenter, jf. artikel 48

Følgende oplysninger, der, **hvor det er relevant**, gives i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/797 og **de** relevante gennemførelsesretsakter, **der er vedtaget på grundlag heraf, med forbehold af interessenternes respektive ansvarsområder, jf. [Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 og forordning (EU) nr. 454/2011 som ændret], gives i henhold til** artikel 48:

Oplysninger fra infrastrukturforvalteren

- Tog [...]nr.
- Rapportering af togets position
- **Kanaltildeling**
- **Togkørselsoplysninger og togkørselsprognose**
- **Oplysninger om driftsforstyrrelser**
- **Dataudveksling med henblik på kvalitetsforbedring**

Oplysninger fra andre operationelle interessenter:

- Data på fragtbreve
- Kanalansøgning[...]
- Klargøring af tog
- Togkørselsoplysninger og togkørselsprognose
- Oplysninger om driftsforstyrrelser
- Forventet afgangstidspunkt (ETD), forventet overgangstidspunkt (ETI), forventet ankomsttidspunkt (ETA)
- Vognbevægelse
- Dataudveksling med henblik på kvalitetsforbedring

BILAG IX [...]

[...]

[...]

BILAG X

Sammenligningstabel

1. SAMMENLIGNINGSTABEL FOR DE BESTEMMELSER, DER UDGÅR I DIREKTIV 2012/34/EU

Direktiv 2012/34/EU	Denne forordning
Artikel 2, stk. 6	Artikel [...]38, stk. 2
Artikel 3, nr. 20)	Artikel 21 og bilag II
Artikel 3, nr. 22)	[...]Artikel 36 og 37
Artikel 3, nr. 23)	Artikel 4, nr. 5), og artikel 31
Artikel 3, nr. 27)	Artikel 4, nr. 8)
Artikel 3, nr. 28)	Artikel 4, nr. 13)
Artikel 7b, stk. 1	Artikel 3, stk. 1
Artikel 7b, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
Artikel 7b, stk. 3	Artikel 3, stk. 3, og artikel 2, stk. 3, litra b)
Artikel 36	Artikel 40
Artikel 38, stk. 1	Artikel 26, stk. 1, andet afsnit, og artikel 26, stk. 6
Artikel 38, stk. 2	Artikel 26, stk. 3
Artikel 38, stk. 3	Artikel 26, stk. 4
Artikel 38, stk. 4	Artikel 26, stk. [...]7
Artikel 39, stk. 1	Artikel 11, stk. 3
Artikel 39, stk. 2	Artikel [...]3, stk. 1a
Artikel 40, stk. 1	Artikel 14[...], 28 og [...]53
Artikel 40, stk. 2	Artikel 55, stk. 7, artikel 57, stk. 2, artikel 63, stk. 1, [...] artikel 64, stk. 1 og 7
Artikel 40, stk. 3	Artikel 55[...], stk. 2 ...] og [...]5
Artikel 40, stk. 4	Artikel 57, stk. 1
Artikel 40, stk. 5	

Artikel 41, stk. 1	Artikel 7, stk. 1
Artikel 41, stk. 2	Artikel 7, stk. 2
Artikel 41, stk. 3	Artikel 7, stk. 3
Artikel 42, stk. 1	Artikel 31, stk. 1
Artikel 42, stk. 2	Artikel 31, stk. 4
Artikel 42, stk. 3	Artikel 31, stk. 5
Artikel 42, stk. 4	Artikel 31, stk. 5[...]
Artikel 42, stk. 5	Artikel 31, stk. 7, og bilag I, afsnit 5
Artikel 42, stk. 6	Artikel 31, stk. 8
Artikel 42, stk. 7	Artikel 31, stk. 10
Artikel 42, stk. 8	Artikel 31, stk. 11
Artikel 43, stk. 1	Artikel 38, stk. 1, artikel 32, stk. 6, 7 og 8, ² [...] artikel 33, stk. 1 og 2, og bilag I, afsnit 2, 4, 5, 6 og 7
Artikel 43, stk. 2	Artikel 10, stk. 8, artikel 11, stk. 2, artikel 21, stk. 9, artikel 38, stk. 3, og artikel 39, stk. 9
Artikel 43, stk. 3	[...]
Artikel 44, stk. 1	Artikel 26, stk. 1
Artikel 44, stk. 2	Artikel 32, stk. 7 og [...]8
Artikel 44, stk. 3	Artikel 31, stk. 2
Artikel 44, stk. 4	Artikel 28 og 62, stk. 5
Artikel 45, stk. 1	Artikel 32, stk. 2
Artikel 45, stk. 2	Artikel [...]25
Artikel 45, stk. 3	Artikel 32, stk. 10
Artikel 45, stk. 4	Artikel 32, stk. 11
Artikel 46, stk. 1	Artikel 8, stk. 2a og 3 , [...]artikel 20, stk. 3, [...]og artikel [...]36, stk. 1
Artikel 46, stk. 2	Artikel 36, stk. 2
Artikel 46, stk. 3	Artikel 36, stk. 3

Artikel 46, stk. 4	Artikel 36, stk. 4
Artikel 46, stk. 5	Artikel 36, stk. [...] <u>2</u>
Artikel 46, stk. 6	Artikel [...] <u>37</u>
Artikel 47, stk. 1	Artikel 21, stk. 1, <u>og bilag II</u>
Artikel 47, stk. 2	Artikel 21, stk. 4
Artikel 47, stk. 3	Artikel 21, stk. [...] <u>6</u> , artikel 25, stk. 1
Artikel 47, stk. 4	Artikel 8, stk. 1, [...] <u>og 2</u> [...] og artikel 11, stk. 3
Artikel 47, stk. 5	Artikel 8, stk. 1 og [...] <u>artikel 33</u>
Artikel 47, stk. 6	Artikel 21, stk. 6
Artikel 48, stk. 1	Artikel 34, stk. 1
Artikel 48, stk. 2	Artikel 18, stk. 4
Artikel 49, stk. 1	Artikel 24, stk. 1
Artikel 49, stk. 2	Artikel 24, stk. 2
Artikel 49, stk. 3	Artikel 24, stk. 3
Artikel 50, stk. 1	Artikel 22, stk. 1
Artikel 50, stk. 2	Artikel 22, stk. 2
Artikel 50, stk. 3	Artikel 22, stk. 1
Artikel 51, stk. 1	Artikel 23, stk. 1
Artikel 51, stk. 2	Artikel 23, stk. 1 og 2
Artikel 51, stk. 3	Artikel 23, stk. 4
Artikel 51, stk. 4	Artikel 23, stk. 5
Artikel 52, stk. 1	Artikel 12, stk. 8
Artikel 52, stk. 2	Artikel 27, stk. 6
Artikel 53, stk. 1	Artikel 35, stk. 1
Artikel 53, stk. 2	Artikel 10, stk. 2 og 4, og artikel 35, stk. 4

Artikel 53, stk. 3	Artikel 9, stk. 1
Artikel 54, stk. 1	Artikel 43, stk. 3
Artikel 54, stk. 2	Artikel 43, stk. 5
Artikel 54, stk. 3	Artikel 43, stk. 6

2. SAMMENLIGNINGSTABEL FOR FORORDNING (EU) NR. 913/2010

Forordning (EU) nr. 913/2010	Denne forordning
Artikel 1-7	
Artikel 8	Artikel 55, stk. 1-4, 6, 7 og 8, og artikel 56, stk. 1, litra a)-c) og f), og artikel 56, stk. 2
Artikel 9, stk. 1	Artikel 14, stk. 1, artikel 22, stk. 3 og 4, artikel 23, stk. 3, og artikel 57
Artikel 9, stk. 1, litra a), c), d) og e), og artikel 9, stk. 2, 3, 4 og 5	
Artikel 9, stk. 1, litra b)	Artikel 15 og artikel 22, stk. 3 og 4
Artikel 10	
Artikel 11	Artikel 55, stk. 1-4, 6, 7 og 8
Artikel 12-18	
Artikel 19	Artikel 49 og artikel [...] 65, stk. 7 og 8
Artikel 20-25	