



Bruxelles, 11. lipnja 2024.
(OR. en)

10938/24

Međuinstitucijski predmet:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

NAPOMENA

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. preth. dok.:	10059/24 + ADD 1
Br. dok. Kom.:	11718/23 + ADD 1-4
Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 913/2010 – opći pristup

I. KONTEKST

1. Komisija je 11. srpnja 2023. Vijeću i Europskom parlamentu podnijela Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 913/2010¹, čiji je cilj povećati dostupnost infrastrukture boljim postupcima planiranja i dodjele te boljom prekograničnom koordinacijom.
2. Nacrt uredbe temelji se na članku 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) (redovni zakonodavni postupak).

¹ ST 11718/23 + ADD 1 – 4.

3. Europski gospodarski i socijalni odbor² dao je mišljenje 6. veljače 2024. Odbor regija³ dao je mišljenje 18. ožujka 2024.
4. Radna skupina za kopneni promet raspravljala je o prijedlogu 20 puta na sastancima 4. rujna, 27. rujna, 20. listopada, 6. studenoga, 20. studenoga, 27. studenoga i 12. prosinca 2023. te 9. veljače, 13. veljače, 27. veljače, 7. ožujka, 14. ožujka, 19. ožujka, 11. travnja, 16. travnja, 23. travnja, 30. travnja, 14. svibnja, 21. svibnja i 28. svibnja 2024.
5. Na sastanku 5. lipnja Odbor stalnih predstavnika razmotrio je kompromis koji je proizašao iz rasprava u okviru Radne skupine za kopneni promet te ga je općenito odobrio s ciljem postizanja općeg pristupa. Dvije dodatne primjedbe koje su države članice iznijele na tom sastanku Odbora stalnih predstavnika uključene su u tekst naveden u Prilogu ovoj napomeni. Tekst je prikazan u usporedbi s prijedlogom Komisije (**podebljanim i podcrtanim slovima** te oznakom [...]).
6. U Europskom parlamentu glavnu odgovornost ima Odbor za promet i turizam (TRAN). Tilly Metz (Zeleni, LU) imenovana je izvjestiteljicom. Izvješće je podneseno 5. ožujka 2024.; Europski parlament donio je pregovarački mandat na plenarnoj sjednici 12. ožujka 2024.

II. **TRENUTAČNO STANJE**

A. **Alternativna rješenja za prvotni prijedlog**

7. Države članice poduprle su ciljeve prijedloga. Međutim, delegacije su predložile poboljšanje određenih postupaka za planiranje i dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, jačanje uloge država članica i pojednostavljenje preispitivanja učinkovitosti i regulatornog nadzora. Predsjedništvo je stoga razvilo sljedeća alternativna rješenja za prvotni prijedlog, koja su poduprle delegacije.

² SL C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ SL C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Područje primjene Uredbe

8. Predsjedništvo je ponovilo određene mogućnosti izuzeća ili isključenja iz područja primjene koje su se već primjenjivale na upravljanje željezničkim kapacitetom na temelju Direktive 2012/34/EU, ali nisu bile uključene u prijedlog Komisije ili nisu u potpunosti njime obuhvaćene, kao što su željezničke usluge koje se obavljaju u provozu kroz Uniju ili usluge prijevoza cestovnih vozila vlakom kroz Eurotunnel (*članak 1.*). Za međunarodne trase vlakova koje uključuju upravitelje infrastrukture trećih zemalja predsjedništvo je uvelo mogućnost odmaka od razdoblja i rokova za dodjelu kapaciteta utvrđenih u Uredbi ako to ne utječe na druge upravitelje infrastrukture Unije koji nisu uključeni u te međunarodne trase vlakova (*članak 38.*).
9. Predsjedništvo je u uvodnim izjavama uvelo razmatranje za dio željezničke mreže Unije na kojem je kapacitet stalno dostupan, bez stvarnog rizika od zakrčenja, te za dio željezničke mreže Unije koji je zemljopisno izoliran morem od ostatka te mreže, za koji bi države članice i upravitelji infrastrukture trebali moći slijediti pragmatičan i razmjern pristup pri provedbi Uredbe, uz istodobno potpuno poštovanje obveza utvrđenih u ovoj Uredbi (*uvodna izjava 6.b*). Time će se doprinijeti sprečavanju prekomjernog administrativnog opterećenja u tim posebnim situacijama.

b. Sigurnost i obrana

10. Predsjedništvo je u tekstu uzelo u obzir sve zabrinutosti koje su delegacije izrazile u pogledu sigurnosti i obrane. Prvo, predsjedništvo je naglasilo da Uredba ne sprečava države članice da donesu mjere za zaštitu osnovnih sigurnosnih ili obrambenih interesa i za osiguravanje da vojska ima pristup željezničkoj infrastrukturi (*članak 1.*). Te mjere više nisu ograničene na krizne situacije, ali podliježu istim uvjetima kao mjere poduzete u kriznim situacijama.
11. Predsjedništvo je zatim uvelo mogućnost da države članice odbiju dodijeliti ili da povuku prava na infrastrukturni kapacitet podnositelju zahtjeva ako utvrde da bi to predstavljalo ozbiljan i znatan rizik za javni red ili javnu sigurnost, uključujući nacionalnu sigurnost i obranu. Takva mjera, koja bi posebno utjecala na susjedne države članice, morat će biti propisno opravdana, strogo nužna i razmjerna cilju koji se želi postići te će se morati redovito preispitivati (*članak 10.a*).

c. Razvoj triju europskih okvira od strane Europske mreže upravitelja infrastrukture (ENIM)

12. Predsjedništvo je dodatno utvrdilo pravila i produljilo vremenski okvir za ENIM za izradu triju europskih okvira: za upravljanje kapacitetom, za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama te za preispitivanje učinkovitosti. Predsjedništvo je dodalo i savjetovanje s operativnim dionicima te preporuku Europske mreže željezničkih regulatornih tijela (ENRRB) prije donošenja okvirâ (*članci 6., 44. i 50.*).
13. Osim toga, predsjedništvo je u uvodnim izjavama izričito navelo da sadržaj europskih okvira nije obvezujući (*uvodna izjava 15.*). To je pojašnjenje potrebno, s jedne strane, radi pravne sigurnosti kako bi upravitelji infrastrukture znali koji je opseg njihovih obveza na temelju ove Uredbe i, s druge strane, kako bi se osiguralo da Uredba nije u suprotnosti sa sudskom praksom u predmetu *Meroni*⁴ jer je ENIM treći subjekt. Međutim, kako bi se osigurao dovoljno usklađen pristup upravljanju željezničkim kapacitetom, u tekstu se predviđa da upravitelji infrastrukture nastoje slijediti sadržaj tih okvira i obrazložiti svako odstupanje od njega.

d. Strateške smjernice

14. Predsjedništvo je ojačalo područje primjene i važnost strateških smjernica koje države članice pružaju svojim upraviteljima infrastrukture. Konkretno, države članice mogu obvezati upravitelje infrastrukture na planiranje infrastrukturnog kapaciteta unaprijed, pružanje smjernica u pogledu diobe kapaciteta visokoiskorištene ili zakrčene infrastrukture, pružanje smjernica u pogledu provedbe mehanizma formalnog rješavanja sukoba ili uređivanje rezerviranja kapaciteta okvirnim sporazumima ili ponavljajućim planiranjem. Međutim, donošenje takvih smjernica u državama članicama i dalje nije obvezno, kao ni mogućnost država članica da ih učine obvezujućima. Predsjedništvo je to pojačanje popratilo i odgovarajućim zaštitnim mjerama kako bi se izbjegao fragmentirani pristup upravljanju željezničkim kapacitetom, zahtijevajući od država članica da međusobno koordiniraju svoje strateške smjernice i poštuju operativnu neovisnost upravitelja infrastrukture (*članci 11., 18. i 37.*).

⁴ Presuda Suda od 13. lipnja 1958., *Meroni protiv Visokog tijela*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Planiranje kapaciteta

15. Predsjedništvo je reorganiziralo sadržaj dokumenata za planiranje, koji je sada u potpunosti naveden u *Prilogu I*. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje upravitelja infrastrukture povezano s tim dokumentima za planiranje, predsjedništvo je ograničilo slučajeve u kojima se takvi dokumenti moraju ažurirati. Primjerice, strategije za kapacitet ažuriraju se samo u slučaju nepredviđenih i značajnih događaja, a modeli kapaciteta ažuriraju se samo ako planovi opskrbe kapacitetom, koji su detaljniji, već nisu objavljeni (*članci od 16. do 18.*).

f. Socioekonomski, operativni i okolišni kriteriji

16. Delegacije su prepoznale važnost primjene socioekonomskih, operativnih i okolišnih kriterija pri upravljanju ograničenim kapacitetom kako bi se postigla najveća moguća korist za društvo. Ti će se kriteriji upotrebljavati, s jedne strane, za procjenu alternativnih mogućnosti diobe za visokoiskorištene i zakrčene elemente infrastrukture jer upravitelj infrastrukture ujedno ima mogućnost uzeti u obzir lokalne ili nacionalne okolnosti te, s druge strane, za rješavanje sporova koji se nisu mogli riješiti koordinacijom zahtjeva za dodjelu kapaciteta (*članci 25. i 37.*). Komisija će morati preispitati funkcioniranje takvih kriterija u svojem izvješću o provedbi Uredbe najkasnije 10 godina nakon njezina stupanja na snagu (*članak 73.*).

g. Kazne

17. Predsjedništvo je predloženo „*naknadu*” za promjenu prava na kapacitet ako strana ne ispuni svoje obveze zamijenilo „*kaznom*”, pri čemu je taj pojam prikladniji za opisivanje takvog financijskog poticaja kako bi sve strane poštovale te obveze. Predsjedništvo je u *članak 40.* uvrstilo sve odredbe povezane s kaznama. Predsjedništvo je navelo dodatne pojedinosti o razinama i modulacijama kazne te o kriterijima koje treba uzeti u obzir pri utvrđivanju tih razina i modulacija. Ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova koje su upravitelji infrastrukture proglasili pod određenim uvjetima ne podliježu takvoj kazni. Naposljetku, predsjedništvo je uvelo načelo da, ne dovodeći u pitanje Konvenciju o međunarodnom željezničkom prijevozu („*COTIF*”) i pravo na žalbu na temelju nacionalnog prava i prava EU-a, plaćanje kazne drugoj stranci iscrpljuje druga financijska potraživanja povezana s istom promjenom.

h. Krizne situacije

18. Uzimajući u obzir činjenicu da je upravljanje krizama uglavnom u nadležnosti država članica, predsjedništvo je izbrisalo mogućnost da Komisija od države članice zahtijeva da stavi izvan snage privremene mjere donesene kao odgovor na kriznu situaciju. Međutim, države članice morat će obavijestiti Komisiju i ENIM o takvim privremenim mjerama, ograničiti njihov sadržaj na ono što je strogo nužno za rješavanje krizne situacije i koordinirati ih s drugim državama članicama kada one utječu na prekogranični promet (*članak 47.*).

i. Koordinacija država članica

19. Predsjedništvo je uvelo formalnu obvezu koordinacije među državama članicama za nekoliko aspekata teksta kako bi se osiguralo da su prakse, prema potrebi, dovoljno usklađene (*članak 53.a*). Neke su delegacije to smatrale posebno važnim s obzirom na stavljanje izvan snage Uredbe o željezničkim teretnim koridorima⁵ koja je sadržavala koordinacijske mehanizme, međutim ograničene na usluge željezničkog prijevoza robe. Predsjedništvo smatra da će se kombiniranim odredbama ove Uredbe i revidirane Uredbe o TEN-T-u, kojom se uspostavljaju novi europski prometni koridori, stvoriti odgovarajući okvir upravljanja za sve željezničke usluge.

j. Preispitivanje učinkovitosti

20. Predsjedništvo je izbrisalo predloženo „tijelo za preispitivanje učinkovitosti” jer bi tom tijelu bile povjerene zadaće bliske području stručnosti već postojećih subjekata. Predsjedništvo je umjesto toga predložilo da se ENIM-u i ENRRB-u povjeri preispitivanje učinkovitosti usluga koje pružaju upravitelji infrastrukture. Zadržavaju se posebno europski okvir za preispitivanje učinkovitosti i, na temelju toga, europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti, uz doprinos i preporuke ENRRB-a (*članci od 49. do 51.*).

⁵ Uredba (EU) 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe.

k. Digitalizacija

21. Predsjedništvo je izričito navelo mogućnost da države članice nastave upotrebljavati postojeće alate za upravljanje kapacitetom sve dok oni omogućuju ispunjavanje zahtjeva Uredbe kako bi se spriječila nepotrebna ulaganja u digitalizaciju (*članak 62.*).

l. Delegirani i provedbeni akti

22. Predsjedništvo je ograničilo ovlasti Komisije za donošenje delegiranih akata na aspekte koji su strogo nužni i dodatno ograničilo delegiranje dodijeljenih ovlasti (*članci 10., 11., 21., 38., 39. i 48.*). Predsjedništvo smatra da je, s obzirom na posebnu složenost ove Uredbe i činjenicu da je to potpuno nov način upravljanja kapacitetom za sektor, bilo važno omogućiti reviziju određenih aspekata Uredbe kako bi se osiguralo da pravila utvrđena u njoj ostanu primjerena tijekom vremena. Predsjedništvo je jasno razgraničilo elemente koji bi se mogli izmijeniti u prilogima i dodalo uvjete za djelovanje Komisije, kao što su velike poteškoće u provedbi. Predsjedništvo je ujedno uvelo standardne odredbe koje se odnose na delegirane akte o mogućnosti opoziva delegiranja ovlasti, o savjetovanju sa stručnjacima te o postupku donošenja (*članak 71.*).
23. Predsjedništvo je uključilo „*odredbu o nedavanju mišljenja*” za sve provedbene akte koji se donose na temelju ove Uredbe, što znači da Komisija ne donosi provedbeni akt ako odbor SERA ne dostavi mišljenje (*članak 72.*).

m. Pravilo glasovanja ENIM-a

24. Komisija je predložila zadržavanje postojećeg pravila glasovanja ENIM-a, pri čemu svi upravitelji infrastrukture jedne države članice zajedeno imaju jedan glas, a ENIM donosi odluke običnom većinom. S obzirom na znatno revidiranu ulogu ENIM-a, s brojnim novim zadaćama koje će oblikovati novi postupak upravljanja kapacitetom, predsjedništvo je smatralo da bi se za donošenje bilo kakve odluke trebala zahtijevati veća dvotrećinska većina, zadržavajući pritom načelo jednog glasa po državi članici (*članak 55.*). Tim pravilom glasovanja, koje podupire nekoliko delegacija, osigurat će se da se sva glasovanja uzmu u obzir i da predstavljaju različite operativne situacije te da je ENIM funkcionalan i da može donositi odluke.

B. Financiranje

25. Komisija je u svojoj procjeni učinka⁶ ocijenila da novi troškovi koji proizlaze iz Uredbe za nacionalna javna tijela iznose 0,9 milijuna EUR godišnje u razdoblju 2025. – 2050.⁷, a za operativne dionike 79,3 milijuna EUR godišnje. Za usporedbu, očekuje se da će ukupne koristi, uključujući smanjenje vanjskih troškova, iznositi 519,3 milijuna EUR godišnje.
26. Komisija je u zakonodavnom financijskom izvještaju priloženom njezinu prijedlogu⁸ utvrdila mogućnost sufinanciranja EU-a u obliku tehničke pomoći u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) za razdoblje 2025. – 2027. za rad ENIM-a, uključujući koordinatora mreže, i tajništvo ENRRB-a. Komisija je predvidjela sufinanciranje u iznosu od 5,5 milijuna EUR godišnje za razdoblje 2025. – 2027.⁹ i navela da bi se to sufinanciranje moglo produljiti, ovisno o raspravama o sljedećem višegodišnjem financijskom okviru.

III. DODATNE PRIMJEDBE IZNESENE NA SASTANKU ODBORA STALNIH PREDSTAVNIKA

27. U kompromisu predstavljenom u Prilogu ovoj napomeni uzimaju se u obzir dvije dodatne primjedbe koje su države članice iznijele na sastanku Odbora stalnih predstavnika 5. lipnja:
- operatori intermodalnog prijevoza sada se izričito navode među operativnim dionicima koji će sudjelovati u postupku koordinacije i savjetovanja u okviru radnih skupina ENIM-a (*članak 56.*);

⁶ ST 11718/23 ADD 3, posebno tablice 7 i 11.

⁷ Od čega: 0,3 milijuna EUR za rad tajništva ENRRB-a i 1,1 milijun EUR za troškove provedbe, umanjeno za 0,5 milijuna EUR ušteda troškova.

⁸ ST 11718/23.

⁹ Možda podložno prilagodbi jer je ta procjena uključivala osnivanje tijela za preispitivanje učinkovitosti, koje je predsjedništvo izbrisalo.

- upravitelji infrastrukture odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T država EFTA-e i stranaka iz jugoistočne Europe Ugovora o osnivanju Prometne zajednice¹⁰ trebali bi imati pravo biti članovi ENIM-a bez prava glasa, pod uvjetom da te države ili stranke primjenjuju Uredbu na temelju međunarodnog sporazuma sklopljenog s EU-om (*uvodna izjava 21.a i članak 55.*).

IV. ZAKLJUČCI

28. S obzirom na navedeno Vijeće se poziva da postigne opći pristup o Prijedlogu uredbe o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru.
-

¹⁰ Odluka Vijeća (EU) 2017/1937 o potpisivanju, u ime Europske unije, i privremenoj primjeni Ugovora o osnivanju Prometne zajednice.

2023/0271(COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 913/2010

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹¹,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹²,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

¹¹ [SL C, C/2024/891, 6.2.2024.](#) [...]

¹² [SL C, C/2024/1982, 18.3.2024.](#) [...]

budući da:

- (1) U komunikaciji Komisije naslovljenoj „Europski zeleni plan”¹³ utvrđen je cilj klimatske neutralnosti koji Unija treba ostvariti do 2050., kao i jasan cilj smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. **Oba cilja sadržana su u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća. U europskom zelenom planu** [...] poziva se na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa od 90 %, uz rad na postizanju cilja nulte stope onečišćenja¹⁴ kako bi se smanjili učinci emisija onečišćujućih tvari u zrak na zdravlje za više od 55 %, a udio osoba s kroničnim poremećajima uzrokovanim bukom iz prometa za 30 % do 2030. Promet čini oko 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u Uniji, koje su se posljednjih godina povećale. Jedan je od prioriteta europskog zelenog plana da se znatan dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom počne prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnim putovima. S obzirom na to da je željeznica uvelike elektrificirana i energetske učinkovite vrste prijevoza, veća upotreba željezničkih usluga trebala bi doprinijeti smanjenju emisija i potrošnje energije u prometu.
- (2) U Komunikaciji o Strategiji za održivu i pametnu mobilnost¹⁵ utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim prometni sustav Unije mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. Njome se predviđa da bi se željeznički prijevoz robe trebao povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050.; promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050., a planirana zajednička putovanja kraća od 500 km unutar Unije trebala bi biti ugljično neutralna do 2030. Da bi se ostvarili ti ciljevi, željeznički prijevoz [...] **trebao bi** postati privlačniji u smislu cjenovne pristupačnosti, pouzdanosti i usluga koje su prilagođenije potrebama putnika i otpremnika robe.

¹³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europski zeleni plan”, COM(2019) 640 final od 11. prosinca 2019.

¹⁴ Komunikacija Komisije „Put prema zdravom planetu za sve Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”, COM(2021) 400 final od 12. svibnja 2021.

¹⁵ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final od 9. prosinca 2020.

- (3) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ utvrđena su pravila primjenjiva na upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezin rad te načela i postupci primjenjivi na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza.
- (4) Uredbom (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ propisuje se uspostava željezničkih teretnih koridora i jedinstvenih kontaktnih mjesta radi olakšavanja podnošenja zahtjeva za dodjelu infrastrukturnih kapaciteta za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza robe.
- (5) Upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i **upravljanje željezničkim** prometom ključni su za dobro funkcioniranje željezničkog sektora. Upravljanje uslugama željezničkog prijevoza, **posebno prekograničnim željezničkim uslugama**, treba pažljivo planirati i koordinirati kako bi vlakovi s vrlo različitim obilježjima, kao što su brzina i zaustavni put, mogli sigurno dijeliti istu prugu. Optimalnim **i usklađenim** upravljanjem kapacitetom stvara se više mogućnosti za željezničke usluge te se povećava njihova pouzdanost **i kontinuitet**. **Ovom** bi se Uredbom upraviteljima infrastrukture trebala omogućiti dostatna fleksibilnost za djelotvorno upravljanje kapacitetom, istodobno osiguravajući da se prema svim [...] **podnositeljima zahtjeva**, kada pristupaju mreži, postupa **na transparentan i nediskriminirajući način** [...] **tako da im se zajamči pošteno tržišno natjecanje**.
- (6) Direktivom 2012/34/EU prepoznato je pravo država članica da ne primjenjuju pravila za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na određene dijelove željezničke mreže ili na određene željezničke usluge ako to isključenje iz područja primjene prava Unije ne bi utjecalo na funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Ta isključenja iz područja primjene trebala bi se i dalje primjenjivati, a države članice trebale bi zadržati pravo da u budućnosti zatraže takva isključenja i u odnosu na ovu Uredbu.

¹⁶ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora [...] (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

¹⁷ Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

(6a) Upravljanje izravnom vezom ispod Engleskog kanala posebno je uređeno Ugovorom između Francuske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske o izgradnji i upravljanju od strane privatnih koncesionara izravnom vezom ispod Engleskog kanala, potpisanim u Canterburyju 12. veljače 1986. („Ugovor iz Canterburyja”), i Sporazumom o koncesiji između državnog tajnika za promet Ujedinjene Kraljevine, ministra za urbanizam, stanovanje i promet Francuske te poduzeća The Channel Tunnel Group Limited i France-Manche S.A. („Sporazum o koncesiji”). Na temelju tog ugovora i te koncesije koncesionari trebaju upravljati infrastrukturom i pružati uslugu prijevoza cestovnih vozila vlakom. Direktiva 2012/34/EU, uz iznimku određenih članaka, ne primjenjuje se na prijevoznike čije je poslovanje ograničeno isključivo na pružanje usluga prijevoza cestovnih vozila vlakom kroz Eurotunnel ni na prijevozne operacije u obliku usluga prijevoza cestovnih vozila vlakom kroz taj tunel. Isto tako, nije primjereno primjenjivati ovu Uredbu na upravljanje infrastrukturnim kapacitetom za pružanje takvih usluga. Osim ako je drukčije predviđeno, ova bi se Uredba trebala primjenjivati na upravljanje infrastrukturnim kapacitetom za pružanje drugih usluga, kao što su usluge putničkih i teretnih vlakova.

Osim toga, na temelju Ugovora iz Canterburyja i Sporazuma o koncesiji koncesionari su obvezni poštovati odredbe tog sporazuma, zakone i propise koji su na snazi u Francuskoj i Ujedinjenoj Kraljevini te pravila EU-a koja se primjenjuju na izgradnju izravne veze ispod Engleskog kanala i upravljanje njome. Francuska i britanska vlada moraju se nastojati međusobno koordinirati i poduzeti korake, uključujući pristupe međunarodnim organizacijama, koji su posebno potrebni za upravljanje izravnom vezom ispod Engleskog kanala u skladu sa Sporazumom o koncesiji. Stoga bi trebalo isključiti primjenu određenih odredaba ove Uredbe na infrastrukturu izravne veze ispod Engleskog kanala ako takva primjena može biti u suprotnosti s primjenom prava na snazi u Ujedinjenoj Kraljevini. To je slučaj s odredbom kojom se definiraju granične vrijednosti za visokoiskorištenu ili zakrčenu infrastrukturu.

- (6b) Pri provedbi ove Uredbe u pogledu dijela željezničke mreže Unije na kojem je kapacitet stalno dostupan i ne očekuje se da će doći do relevantne promjene u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju ili u pogledu dijela željezničke mreže Unije koji je zemljopisno izoliran morem od ostatka željezničke mreže Unije, za koji ne postoji konkretna potreba za koordinacijom s drugim državama članicama ili upraviteljima infrastrukture koji upravljaju infrastrukturom koja se nalazi u drugim državama članicama, države članice i upravitelji infrastrukture trebali bi moći slijediti pragmatičan i razmjern pristup kako bi se izbjegli nerazmjerni troškovi i administrativno opterećenje, uz istodobno poštovanje obveza utvrđenih u ovoj Uredbi.**
- (6c) Ova Uredba ne bi trebala sprečavati države članice da donesu mjere potrebne za zaštitu osnovnih sigurnosnih ili obrambenih interesa i za osiguravanje da vojska ima dostatan pristup željezničkoj infrastrukturi.**
- (6d) Prometna infrastruktura okosnica je gospodarstva i društva u cjelini. Određena željeznička infrastruktura ključna je za osiguravanje dobrog funkcioniranja vitalnih društvenih funkcija i ima stratešku važnost za nacionalnu sigurnost. U određenim slučajevima dodjela prava na kapacitet podnositelju zahtjeva mogla bi ugroziti javnu sigurnost ili javni red u Uniji, među ostalim na razini država članica, primjerice ako željeznički prijevoznik namjerava na željezničkoj infrastrukturi države članice prevoziti opasnu robu ili oružje koje je nezakonito ušlo u Uniju. Kako bi se zajamčio neometan, siguran i zaštićen željeznički promet te osigurala zaštita njihove željezničke prometne infrastrukture, državama članicama trebalo bi dopustiti da od upravitelja infrastrukture zahtijevaju da odbiju dodijeliti ili da povuku prava na kapacitet podnositelju zahtjeva ako pristup njihovoj infrastrukturi predstavlja rizik za javni red ili javnu sigurnost, uključujući nacionalnu sigurnost i obranu. Svaka takva odluka trebala bi biti propisno opravdana, strogo nužna i razmjerna cilju koji se želi postići te bi pritom ujedno trebalo uzeti u obzir učinke te odluke na tržišno natjecanje i na kontinuitet lanaca opskrbe, posebno za opskrbu kritičnim resursima, te ako zatraženo pravo na kapacitet predstavlja višemrežno pravo na kapacitet. Pri procjeni rizika za javnu sigurnost ili javni red dotična država članica može uzeti u obzir, među ostalim, činjenicu da podnositelj zahtjeva podliježe mjerama ograničavanja koje je donijela Unija i razloge za donošenje takvih mjera, da je u vlasništvu ili pod stvarnom kontrolom osobe ili subjekta koji podliježu mjerama ograničavanja koje je donijela**

Unija ili da djeluje u njihovo ime ili prema njihovim uputama, ili da su podnositelj zahtjeva ili ta osoba ili subjekt uključeni u nezakonite aktivnosti ili aktivnosti kojima se olakšava razvoj vojnih sposobnosti treće zemlje koje predstavljaju prijetnju nacionalnoj sigurnosti države članice. Država članica trebala bi redovito preispitivati takvu odluku, posebno redovitim ocjenjivanjem je li i dalje opravdana i razmjerna. Država članica trebala bi obavijestiti Komisiju, regulatorno tijelo i, za višemrežna prava na kapacitet, druge dotične države članice o donesenoj odluci i razlozima za nju te bi se trebala koordinirati s tim drugim državama članicama u slučaju da one izraze zabrinutost u vezi s donesenom odlukom.

- (7) U pravilima i postupcima koji se odnose na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom trebale bi se bolje uzimati u obzir potrebe svih segmenata željezničkog tržišta. Posebno bi se trebala uzeti u obzir potreba za dugoročnom stabilnošću dostupnog kapaciteta za usluge prijevoza putnika, **među ostalim za usluge koje se pružaju na temelju obveza pružanja javne usluge**, i za kratkoročnom fleksibilnošću za prijevoz robe kako bi se zadovoljila tržišna potražnja. Stoga postupak upravljanja kapacitetom više ne bi trebao biti pretežito godišnji, nego bi se trebao sastojati od tri uzastopne faze strateškog planiranja kapaciteta; izrade rasporeda željezničkih usluga i dodjele kapaciteta; te prilagodbe i promjene rasporeda dodijeljenog kapaciteta. Uvođenje bolje definiranih i strukturiranih faza koje omogućuju dugoročno planiranje i kratkoročne prilagodbe u upravljanju kapacitetom bilo bi posebno korisno za usluge koje je teže planirati unaprijed ili ih je složenije organizirati, kao što su teretni vlakovi i prekogranični putnički vlakovi.
- (8) Sve veći udio željezničke mreže Unije zakrčen je ili je blizu zakrčenosti te ne može zadovoljiti potrebe za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom svih podnositelja zahtjeva i podržati dodatno povećanje obujma željezničkog prijevoza. Očekuje se da će razvoj infrastrukture i digitalizacija, u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost razvijenima u okviru Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća, posebno Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS), srednjoročno i dugoročno dovesti do povećanja dostupnog kapaciteta. Međutim, upravitelji infrastrukture [...] **trebali bi [...]** odrediti prioritete za upotrebu **visokoiskorištenih ili** zakrčenih dionica infrastrukture. **Države članice trebale bi imati pravo upravitelju infrastrukture pružiti strateške smjernice kako bi se osiguralo da su planiranje i upotreba željezničkog kapaciteta, posebno na dionicama koje su visokoiskorištene ili zakrčene, u skladu s njihovim općim ciljevima i smjernicama politike, uz istodobno poštovanje operativnih**

odgovornosti upravitelja infrastrukture. Upravitelji infrastrukture trebali bi procijeniti iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na temelju objektivnih, transparentnih i odgovarajućih postupaka i metoda, uzimajući u najvećoj mogućoj mjeri u obzir zajedničku metodu koju će razviti Europska mreža upravitelja infrastrukture (ENIM). Komisiju bi trebalo ovlastiti da putem provedbenog akta definira opća ključna načela metode koju će razviti ENIM. Pri donošenju tog akta Komisija bi se trebala suzdržati od definiranja detaljnih elemenata koje treba uključiti u tu metodu.

(8a) Kako bi se osigurala optimalna upotreba željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, trebalo bi uzeti u obzir socioekonomske, operative i okolišne kriterije tijekom postupka planiranja i dodjele, posebno pri procjeni alternativnih mogućnosti diobe ako je neki element infrastrukture proglašen visokoiskorištenim ili zakrčenim te u svrhu rješavanja sporova. Europska mreža upravitelja infrastrukture (ENIM), uspostavljena Direktivom 2012/34/EU, posebno bi se trebala temeljiti na takvim kriterijima za potrebe definiranja postupaka za procjenu alternativnih mogućnosti diobe i za rješavanje sporova. Ti bi postupci, u mjeri u kojoj je to moguće, trebali biti jednostavni i definirani na općenit način, kako bi se mogli primjenjivati u većini okolnosti. [...]

(9) Strateškim planiranjem kapaciteta **od strane upravitelja infrastrukture** trebala bi se poboljšati iskorištenost željezničke infrastrukture predviđanjem potražnje za željezničkim uslugama, **među ostalim analizom očekivanih promjena na tržištu prijevoza**, te uzimanjem u obzir planiranog razvoja, obnove i održavanja infrastrukture. Ono bi trebalo osigurati da se željeznički infrastrukturni kapacitet dodjeljuje na način kojim se maksimalno povećava vrijednost željezničkih usluga za društvo. Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati da strateško planiranje omogućuje pružanje sve više pojedinosti o dostupnom kapacitetu i da bude temelj za dodjelu kapaciteta.

- (10) Kako bi se osigurala dostupnost kapaciteta za dodjelu različitim segmentima željezničkog tržišta, a posebno za usluge prijevoza robe i prekogranične željezničke usluge, upraviteljima infrastrukture trebalo bi dopustiti da unaprijed planiraju upotrebu kapaciteta na zakrčenim ili visokoiskorištenim dionicama željezničke mreže i da prošire to planiranje na druge dionice mreže ako to smatraju potrebnim. Pri planiranju kapaciteta unaprijed trebali bi se uzeti u obzir različite metode dodjele kapaciteta i obilježja različitih segmenata željezničkog tržišta. Njime bi se trebala omogućiti bolja iskorištenost željezničke infrastrukture grupiranjem vlakova sa sličnom učinkovitošću u fazi dodjele kapaciteta.
- (11) Pri dodjeli kapaciteta upravitelji infrastrukture trebali bi se pridržavati **svojeg** strateškog [...] **planiranja** za opskrbu kapacitetom, [...] istodobno [...] **osiguravajući** da se kapacitet dodjeljuje u skladu s tržišnom potražnjom na pravedan i nediskriminirajući način. Zbog toga neki zahtjevi za dodjelu kapaciteta mogu biti odbijeni, **među ostalim pri primjeni mehanizama za rješavanje sporova**, a plan za opskrbu kapacitetom [...] **trebalo bi** [...] **stalno** ažurirati kako bi odražavao [...] **dostupan kapacitet**. **Mehanizmima za rješavanje sporova trebalo bi uzeti u obzir različite metode dodjele kapaciteta i obilježja različitih segmenata željezničkog tržišta.**
- (12) Različiti segmenti željezničkog tržišta razlikuju se po mogućnosti predviđanja potreba za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom. Neki pružatelji usluga prijevoza robe možda neće moći utvrditi svoje potrebe za kapacitetom na vrijeme da ih se uvrsti u vozni red, odnosno u godišnji plan kretanja vlakova i željezničkih vozila, i možda se neće moći uklopiti u godišnji raspored. Stoga bi upravitelji infrastrukture trebali moći ponuditi kapacitet dovoljne kvalitete te kvantitete i onim željezničkim uslugama kod kojih potražnja nije stabilna, koje se organiziraju u relativno kratkom roku i obuhvaćaju više od jedne vožnje vlaka te mogu obuhvaćati više opetovanih vožnji za razdoblje koje se možda ne podudara s razdobljem valjanosti voznog reda.

- (13) Podnositelji zahtjeva za željeznički infrastrukturni kapacitet trebali bi moći planirati i zatražiti dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na godišnjoj osnovi u okviru voznog reda. Podnositelji zahtjeva trebali bi moći zatražiti i dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta znatno unaprijed za stabilne, višegodišnje željezničke usluge na temelju okvirnih sporazuma. Naposljetku, podnositelji zahtjeva trebali bi moći zatražiti kapacitet neposredno prije vožnje za pojedinačne vlakove na temelju *ad hoc* zahtjeva za dodjelu kapaciteta ili za opetovane željezničke usluge na temelju zahtjeva za ponavljajuće planiranje. **Budući da je ponavljajuće planiranje posebno prikladno za usluge željezničkog prijevoza robe, s obzirom na njihova obilježja, dodjela kapaciteta u okviru postupka ponavljajućeg planiranja trebala bi se odnositi barem na usluge željezničkog prijevoza robe.**
- (14) Znatna udio željezničkog prijevoza robe odvija se na velikim udaljenostima i zahtijeva prekograničnu koordinaciju upravitelja infrastrukture. I cilj politike koji se odnosi na povećanje željezničkog prometa temelji se na prekograničnom prijevozu putnika. Da bi se olakšao i potaknuo sve veći prekogranični promet u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, potrebno je osigurati veću dosljednost [...] pravila i postupaka za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, **kao i usklađeni pristup.** U skladu s tim bi trebalo ojačati ulogu [...] **ENIM-a** [...] **tako da mu se,** [...] **s ciljem poboljšanja** [...] **dosljedne** provedbe ove Uredbe, povjeri izrada smjernica o postupcima i metodologijama za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, kao i aktivno koordiniranje prekograničnog kapaciteta i prometa. [...] **ENIM** bi posebno trebao izraditi europske okvire za upravljanje kapacitetom, koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama te za preispitivanje učinkovitosti.
- (15) Europski okviri koje izradi [...] **ENIM** trebali bi pružiti smjernice, **uključujući zajednička načela i postupke,** koje bi upravitelj infrastrukture trebao nastojati u najvećoj mogućoj mjeri slijediti. [...] **Iako bi ti okviri i elementi sadržani u njima trebali biti neobvezujući, a upravitelji infrastrukture trebali** zadržati [...] odgovornost za svoje operativne odluke, [...] [...] upravitelji infrastrukture trebali bi [...] **objasniti** svako odstupanje od **tih** [...] okvira, **kako je predviđeno ovom Uredbom** [...]. Taj pristup [...] **omogućuje** da se postigne ravnoteža između potrebe za koordinacijom i primjenom usklađenih pristupa u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru i potrebe za prilagođavanjem postupaka i metodologija

posebnim okolnostima određenog zemljopisnog područja. Nakon [...] **10** godina primjene ove Uredbe Komisija bi, **pri evaluaciji provedbe ove Uredbe**, trebala ocijeniti zahtijevaju li stanje konvergencije postupaka i metodologija te djelotvornost postupka koordinacije među upraviteljima infrastrukture, kao i opći napredak u uspostavljanju jedinstvenog europskog željezničkog prostora, **izmjenu ove Uredbe** [...] **kako bi se predvidjela obvezujuća pravila za** zamjenu elemenata europskih okvira koje je izradio [...] **ENIM**.

(15a) ENIM bi trebao imenovati koordinatora mreže koji će obavljati zadaće pružanja potpore i operativne zadaće. S obzirom na iskustvo i doprinos organizacije RailNetEurope (RNE) poboljšanju upravljanja željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, ENIM bi tu neprofitnu udrugu trebao uzeti u obzir pri imenovanju koordinatora mreže.

- (16) Pravilima o upravljanju prekograničnim željezničkim prometom u normalnim uvjetima i u slučaju poremećaja trebalo bi promicati neprekinuto, pouzdano i neometano pružanje usluga željezničkog prijevoza. Njima bi se trebao osigurati sustav strukturirane koordinacije između upravitelja infrastrukture i drugih dionika.
- (17) Za upravljanje željezničkom infrastrukturom potrebna je bliska suradnja među upraviteljima infrastrukture te intenzivna komunikacija sa željezničkim prijevoznicima i drugim dionicima koji izravno sudjeluju u željezničkom i multimodalnom prijevozu te logističkim operacijama. Stoga je potrebno osigurati strukturiranu koordinaciju između upravitelja infrastrukture i drugih dionika.
- (18) Pouzdanost željezničkih usluga jedan je od aspekata koje korisnici željeznica najviše cijene. I pouzdanost rasporeda ključna je za neometano funkcioniranje željezničkog sustava, u kojem usluge i vanjski učinci mreže izrazito utječu jedni na druge. Stoga bi odstupanja od rasporeda trebalo svesti na najmanju mjeru. Osim toga, trebalo bi uvesti sustav odgovarajućih poticaja kako bi se upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike i druge relevantne dionike potaknulo da ispunjavaju svoje obveze. Ti poticaji trebali bi biti gospodarski i negospodarski.

(18a) Ovom bi se Uredbom trebao uspostaviti sustav kazni koje se plaćaju ako jedna strana – upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva – ne ispuni svoje obveze u pogledu dodijeljenog prava na kapacitet. Razine kazne koju strana koja pokreće promjenu prava na kapacitet plaća drugoj strani trebale bi biti takve da upravitelju infrastukture i podnositeljima zahtjeva pružaju djelotvorne poticaje za poštovanje planirane upotrebe kapaciteta i svodenje poremećaja na najmanju mjeru. Te razine trebale bi biti razmjerne i nediskriminirajuće te bi se njima trebalo uzeti u obzir nekoliko čimbenika, uključujući učinak promjene, vrijeme kada strana koja je pokrenula promjenu obavješćuje drugu stranu o promjeni, kvalitetu alternativnog kapaciteta koji se pruža ako je promjenu uzrokovao upravitelj infrastrukture ili, ako je promjenu uzrokovao podnositelj zahtjeva, mogućnosti ponovne dodjele kapaciteta i mogućnosti da drugi podnositelj zahtjeva taj kapacitet upotrijebi. Ne dovodeći u pitanje Konvenciju o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. („COTIF”), a posebno članak 8. stavak 1. točku I. Dodatka E toj konvenciji, prema potrebi, i pravo žalbe na odluke u vezi s plaćenom kaznom, kada strana koja je pokrenula promjenu plati kaznu u skladu s ovom Uredbom to bi trebalo iscrpiti druga financijska potraživanja povezana s istom promjenom kako bi se izbjegla dvostruka naknada, multiplikacija sudskih postupaka i dugotrajna, složena i teška procedura koja bi podrazumijevala postupak za naknadu štete kojim se traži potpuna naknada štete koju je pretrpjela ta druga strana.

(19) Kontinuirano praćenje kvalitete **usluga** željezničke infrastrukture i usluga **željezničkog** prijevoza preduvjet je za poboljšanje učinkovitosti tih usluga. Stoga je potrebno uspostaviti transparentan i objektivan sustav pokazatelja koji daje povratne informacije o aspektima učinkovitosti koji su relevantni za različite operativne dionike i krajnje korisnike usluga željezničkog prijevoza. Glavna funkcija tog sustava trebala bi biti naglasak na praćenju ispunjavanja obveza koje su preuzeli operativni dionici i poboljšanja učinkovitosti s vremenom, uzimajući u obzir različite okolnosti i obilježja u željezničkom sektoru. [...]

(20) Kako bi se poboljšala učinkovitost usluga željezničke infrastrukture u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, [...] **ENIM** [...] bi trebao [...] **razviti europski** okvir za [...] **preispitivanje** učinkovitosti. Tim bi se okvirom trebalo **nastojati** osigurati da svi upravitelji infrastrukture u EU-u primjenjuju zajednička načela i metodologije za mjerenje učinkovitosti s pomoću dogovorenih pokazatelja. Okvirom bi trebalo omogućiti utvrđivanje nedostataka u učinkovitosti željezničke mreže EU-a. Njime bi se trebalo **nastojati osigurati** [...] da upravitelji infrastrukture postavljaju ciljeve učinkovitosti na način kojim se uzimaju u obzir posebnosti mreže kojom upravljaju, ali i istodobno osigurava dosljednost u utvrđivanju najvažnijih nedostataka u učinkovitosti. Okvirom bi se upraviteljima infrastrukture trebalo omogućiti da surađuju na razini EU-a kako bi utvrdili mjere za otklanjanje nedostataka u učinkovitosti i pratili njihove učinke. [...] **ENIM** [...] bi trebao redovito preispitivati taj okvir kako bi se osigurala njegova prikladnost.

(20a) ENIM bi trebao uspostaviti europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti koje obuhvaća barem pruge uključene u europske prometne koridore uspostavljene u [novoj Uredbi o TEN-T-u]. Europska mreža željezničkih regulatornih tijela (ENRRB) trebala bi doprinijeti tom preispitivanju pružanjem svoje procjene i preporuka u pogledu učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza.

(21) Kako bi se osigurala djelotvorna [...] koordinacija upravitelja željezničke infrastrukture **na razini EU-a**, [...] **ENIM** [...] bi trebao postati operativniji. Trebao bi imati mehanizme donošenja odluka koji bi upraviteljima željezničke infrastrukture [...] omogućili da djelotvorno koordiniraju strateško planiranje željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

(21a) Svi upravitelji željezničke infrastrukture država članica odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T trebali bi biti članovi ENIM-a. I drugi upravitelji infrastrukture država članica trebali bi moći sudjelovati u raspravama ENIM-a bez prava glasa. Nadalje, u interesu je Unije dopustiti da u ENIM-u sudjeluju, bez prava glasa, upravitelji infrastrukture odgovorni za pruge na osnovnoj ili proširenoj osnovnoj mreži TEN-T država članica Europskog udruženja slobodne trgovine (EFTA) i stranke iz jugoistočne Europe Ugovora o osnivanju Prometne zajednice koji je Unija potpisala u skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2017/1937, pod uvjetom da te države ili stranke primjenjuju ovu Uredbu na temelju međunarodnog sporazuma sklopljenog s Unijom. Te su države i stranke usko povezane s Unijom u prometnom sektoru. Nadalje, zbog svojeg zemljopisnog položaja većina ima važne

željezničke veze s državama članicama ili ima tranzitni promet između dviju ili nekoliko država članica. Stoga je njihov doprinos radu ENIM-a važan.

- (21b) Mjere i smjernice politike država članica koje utječu na prekogranične željezničke usluge trebale bi podlijegati koordinaciji među državama članicama, u mjeri u kojoj je to moguće u kontekstu postojećih foruma.**
- (22) Željeznička regulatorna tijela trebala bi surađivati na razini Unije kako bi se osigurala usklađena primjena regulatornog okvira i dosljedno postupanje prema podnositeljima zahtjeva u cijelom jedinstvenom europskom željezničkom prostoru. Trebala bi surađivati u okviru [...] **ENRRB-a** kako bi razvila zajedničke prakse za donošenje odluka koje su ovlaštena donositi na temelju Uredbe. U tu svrhu [...] **ENRRB** bi trebao obavljati zadaće koordinacije i **može** donositi neobvezujuće preporuke, [...] mišljenja ili **izvješća u vezi s prekograničnim željezničkim uslugama i učinkovitošću usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza** [...]. **Preporuke i mišljenja koje je donio ENRRB** ne bi trebali utjecati na nadležnosti željezničkih regulatornih tijela ili upravitelja infrastrukture.
- (23) Za učinkovito upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom potrebna je razmjena podataka i informacija između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i drugih operativnih dionika. Ta razmjena može biti znatno djelotvornija i učinkovitija s pomoću interoperabilnih digitalnih alata i, po mogućnosti, automatizacije. Stoga bi trebalo prioritetno primijeniti specifikacije za interoperabilnost i unaprijediti ih kako bi bile usklađene s tehnološkim razvojem i novim postupcima iz ove Uredbe.
- (24) Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati usklađenost, posebno u pogledu digitalizacije, s radom Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog u okviru glave IV. Uredbe Vijeća (EU) 2021/2085, [...] **putem upravljačke skupine** sistemskog stupa [...] i [...] [...] **skupine za uvođenje** iz članka **96. odnosno** članka 97. Uredbe (EU) 2021/2085.

(25) [...].

- (26) Kako bi se osigurao neometan postupak upravljanje kapacitetom i prometom za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza, na najmanju mjeru sveli otkazivanje dodijeljenog kapaciteta i prekidi u željezničkim operacijama zbog smetnji na željezničkoj mreži te kako bi se uzele u obzir promjene u praksama upravitelja infrastrukture i upotreba novih metoda dodjele kapaciteta te informacijskih i komunikacijskih tehnologija, Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora. Te bi se ovlasti trebale odnositi na **određene elemente** dokumenata koji proizlaze iz strateškog planiranja infrastrukturnog kapaciteta; raspored za strateško planiranje kapaciteta i postupak dodjele kapaciteta; [...] **trajanje** promjena dodijeljenog kapaciteta i izrade alternativnih rješenja za podnositelje zahtjeva; [...] **određene elemente povezane s** rasporedom za koordinaciju, savjetovanje i objavljivanje ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova; [...] **granične vrijednosti za iskorištenost kapaciteta** visokoiskorištene i zakrčene infrastrukture [...]; i [...] informacije koje je potrebno dati operativnim dionicima [...]. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹⁸ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi primiti sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica, a njihovi stručnjaci sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (27) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti potrebno je prenijeti na Komisiju radi uvođenja tehničkih i operativnih zahtjeva kojima bi se olakšalo neometano funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora povezanih s ujednačenim kriterijima za zahtjeve koje upravitelji infrastrukture određuju u odnosu na podnositelje zahtjeva; [...]; **detaljnim pravilima o postupku sklapanja okvirnih sporazuma, obliku i sadržaju takvih sporazuma; ključnim načelima metode izračuna iskorištenosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta; kategorizacijom promjena prava na kapacitet i uvjetima koji dovode do plaćanja kazni** [...]; zajedničkim kriterijima i postupcima za promjenu rasporeda **u svrhu upravljanja smetnjama na mreži**; [...] i **određenim** elementima [...] **europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti** [...]. Te bi ovlasti trebalo *izvršavati* u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i

¹⁸ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

Vijeća¹⁹. **Ako odbor ne da nikakvo mišljenje u okviru postupka ispitivanja, Komisija ne bi trebala donijeti nacrt provedbenog akta.**

- (28) Pravila za dodjelu kapaciteta utvrđena u Direktivi 2012/34/EU zamjenjuju se pravilima utvrđenima u ovoj Uredbi. Stoga bi u ovoj Uredbi trebalo utvrditi pravila za suradnju među upraviteljima infrastrukture, pravila za suradnju među željezničkim regulatornim tijelima, zahtjeve za elemente izvješća o mreži u kojima se opisuje priroda željezničke infrastrukture dostupne željezničkim prijevoznicima, uvjete za pristup infrastrukturi te načela i kriterije za dodjelu kapaciteta. Pravila za suradnju i koordinaciju, kao i elementi izvješća o mreži, koji se ne odnose na upravljanje kapacitetom trebali bi ostati u Direktivi 2012/34/EU.
- (29) U *ex post* evaluaciji Uredbe (EU) br. 913/2010²⁰ zaključeno je da je učinak te uredbe previše ograničen da bi doprinijela prelasku s cestovnog na željeznički prijevoz. Nadalje, suradnja između država članica i upravitelja infrastrukture na upravljanju željezničkom infrastrukturom i dalje je nedjelotvorna kad je riječ o prekograničnom prometu. Evaluacija je pokazala i da zasebno upravljanje kapacitetom za željezničke teretne koridore i za ostatak mreže nije učinkovito. Na upravljanje kapacitetom željezničke mreže potrebno je primijeniti jedinstven regulatorni okvir u kojem se objedinjuju povezane odredbe iz Direktive 2012/34/EU i Uredbe (EU) br. 913/2010. Stoga bi Uredbu (EU) br. 913/2010 **trebalo staviti izvan snage**, a odredbe iz Direktive 2012/34/EU koje se odnose na dodjelu kapaciteta **izbrisati** [...] i zamijeniti ovom Uredbom, **osiguravajući pritom dostatno prijelazno razdoblje**.

¹⁹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

²⁰ SWD(2021) 134 final od 2. lipnja 2021.

- (30) Za izradu voznog reda potrebno je provesti pripremne aktivnosti u godinama koje prethode stupanju tog voznog reda na snagu. Stoga prelazak s regulatornog okvira utvrđenog Direktivom 2012[...]/34/EU i Uredbom (EU) br. 913/2010 na okvir utvrđen ovom Uredbom podrazumijeva da bi pripreme za vozne redove izrađene na temelju novog okvira trebale započeti usporedno s primjenom pravila iz postojećeg okvira. Prema tome, u prijelaznom razdoblju [...] **trebao bi** se primjenjivati dvojni režim u kojem bi potrebni pripremni koraci za izradu određenog voznog reda trebali biti usklađeni s pravnim okvirom primjenjivim na taj vozni red. Za okvirne sporazume sklopljene na temelju postojećeg okvira trebala bi postojati mogućnost da se nastave primjenjivati u prijelaznom razdoblju u okviru novog režima.
- (31) Na temelju novog okvira pripremni koraci za izradu voznog reda trebali bi započeti **s početkom** [...] **faze** strategije za kapacitet pet godina prije stupanja na snagu tog voznog reda. **Taj je vremenski okvir u skladu s okvirom ugovora sklopljenih između države članice i upravitelja infrastrukture, koji uključuju strukturu plaćanja dogovorenu radi financiranja upravitelja infrastrukture i obuhvaćaju razdoblje od najmanje pet godina, kako je predviđeno Direktivom 2012/34/EU.** Radi rane primjene novog regulatornog okvira i uzimajući u obzir pripreme koje su već provedene u sektoru, raspored aktivnosti koje vode do utvrđivanja prva dva vozna reda mogao bi se skratiti na 38 mjeseci skraćivanjem faze izrade strategije za kapacitet. U skladu s time prvi vozni red na temelju novog regulatornog okvira trebao bi biti vozni red koji počinje [[...] **13. prosinca 2031.** [...]]. Svi dionici trebali bi bez odgode započeti potrebne pripreme radi usklađivanja s novim okvirom.

(32) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno učinkovitije upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom, čime se poboljšava kvaliteta usluga i omogućuje veći promet na željezničkoj mreži, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog transnacionalnog opsega djelovanja on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju načela, pravila i postupci primjenjivi na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i koordinaciju s **operatorima** uslužnih objekata, upravljanje prometom, upravljanje kriznim situacijama i upravljanje učinkovitošću za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza. Utvrđuju se i pravila za Europsku mrežu za koordinaciju među upraviteljima infrastrukture i s drugim relevantnim dionicima te za nadzor nad upravljanjem kapacitetom i prometom.
2. Uredba se primjenjuje na upotrebu željezničke infrastrukture za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza iz članka 1. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, uključujući uslužne objekte definirane u članku 3. točki 11. te direktive.
3. **Članci 2. i 3. poglavlja I. i** poglavlja od II. do V. ove Uredbe ne primjenjuju se na željezničku infrastrukturu ili željezničke usluge [...] koje je **država članica** isključila iz primjene poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU u skladu s člankom 2. stavcima 3., 3.a, 4., 8. [...] i 8.a [...] te direktive tijekom razdoblja valjanosti relevantnih isključenja.

Ova se Uredba ne primjenjuje na željezničke usluge koje je država članica isključila iz primjene poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU u skladu s člankom 2. stavkom 10. te direktive.

Ova se Uredba ne primjenjuje na prijevoznike ili prijevozne operacije iz članka 2. stavka 9. Direktive 2012/34/EU.

4. Ova se Uredba ne primjenjuje na Cipar i Maltu sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav.

5. Ova Uredba ne sprečava države članice da donesu mjere potrebne za zaštitu osnovnih sigurnosnih ili obrambenih interesa i mjere kojima se osigurava da vojska ima dostatan pristup željezničkoj infrastrukturi, posebno za vojne operacije i osposobljavanje, uključujući vrste mjera opisane u članku 47. stavku 1. točkama od (a) do (e). Članak 47. stavak 1. drugi i treći podstavak i stavci od 2. do 7. primjenjuju se *mutatis mutandis* na donošenje takvih mjera.

6. Ovom se Uredbom ne dovode u pitanje odgovornosti država članica u pogledu financiranja razvoja i održavanja infrastrukture. U tom se pogledu u njoj ne predviđa nikakva financijska obveza.

Članak 2.

Opće odgovornosti i načela

1. Ne dovodeći u pitanje članak 7.c Direktive 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture odgovorni su za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i željezničkim prometom.

Upućivanja na upravitelja infrastrukture u svim odredbama koje se odnose na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u ovoj Uredbi tumače se kao upućivanja na tijelo za dodjelu kapaciteta iz članka 7.a stavka 3. Direktive 2012/34/EU.

2. Radi olakšavanja učinkovitog i djelotvornog upravljanja željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom unutar Unije upravitelji infrastrukture **iz članka 55. stavka 2.** surađuju u okviru Europske mreže upravitelja infrastrukture (ENIM) iz članka 7.f Direktive 2012/34/EU i u skladu s odredbama ove Uredbe o suradnji.

3. Pri ispunjavanju svojih **zadaca i** odgovornosti u skladu s [...] **ovom Uredbom** upravitelji infrastrukture:

(a) optimalno djelotvorno upotrebljavaju dostupni infrastrukturni kapacitet [...];

- (b) maksimalno povećavaju vrijednost usluga željezničkog prijevoza omogućenih željezničkom infrastrukturom za društvo u društvenom, gospodarskom i okolišnom smislu;
- (c) osiguravaju nediskriminirajuće upravljanje te transparentan **i pravedan** pristup infrastrukturnom kapacitetu, među ostalim tijekom **infrastrukturnih** radova, s ciljem [...] **omogućivanja** poštenog tržišnog natjecanja **i jamčenja optimalne konkurentnosti željezničkih usluga**;
- (d) omogućuju neometan željeznički promet preko više od jedne mreže, **posebno omogućivanjem da teretni i putnički vlakovi voze u dobrim uvjetima i da lako prelaze iz jedne mreže u drugu**;
- (e) osiguravaju transparentnost u pogledu stanja i dostupnosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta;
- (f) preispituju i poboljšavaju učinkovitost [...] željezničke infrastrukture [...] u bliskoj suradnji s [...] **operativnim dionicima**;
- (g) doprinose provedbi i razvoju jedinstvenog europskog željezničkog prostora.

Članak 3.

Nepristranost upravitelja infrastrukture u pogledu upravljanja prometom i kapacitetom, uključujući planiranje održavanja

1. Upravitelji infrastrukture izvršavaju funkcije upravljanja prometom i kapacitetom, uključujući planiranje održavanja, na transparentan i nediskriminirajući način, a osobe zadužene za donošenje odluka u pogledu tih funkcija ne ulaze u nikakav sukob interesa.

1.a Upravitelji infrastrukture poštuju poslovnu povjerljivost informacija koje su im dostavljene, u skladu s nacionalnim pravom i pravom EU-a, uključujući, prema potrebi, anonimizaciju informacija koje se dijele s drugim stranama.

2. Kad je riječ o upravljanju prometom, upravitelji infrastrukture osiguravaju željezničkim prijevoznicima **i operatorima uslužnih objekata**, u slučajevima smetnji koje se na njih odnose, puni i pravodobni pristup relevantnim informacijama. Kad upravitelj infrastrukture dotičnim željezničkim prijevoznicima **i operatorima uslužnih objekata** odobrava dodatni pristup postupku upravljanja prometom, to čini na transparentan i nediskriminirajući način.
3. Kad je riječ o upravljanju kapacitetom i dugoročnom planiranju opsežnog održavanja, obnove i modernizacije infrastrukture, upravitelj infrastrukture savjetuje se s podnositeljima zahtjeva, kako su definirani u članku 3. točki 19. Direktive 2012/34/EU, u skladu s ovom Uredbom te [...] u **najvećoj mogućoj mjeri** uzima u obzir izražene zabrinutosti.

Članak 4.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se definicije iz članka 3. Direktive 2012/34/EU.

Primjenjuju se i sljedeće definicije:

1. „viša sila” znači svaki nepredviđen [...] događaj ili situacija izvan kontrole upravitelja infrastrukture ili željezničkog prijevoznika, koji se ne može izbjeći ili prevladati razumnim oprezom i pažnjom ni riješiti mjerama koje su mu s tehničkog, financijskog ili ekonomskog stajališta razumno moguće, koji se doista dogodio i može se objektivno provjeriti te koji onemogućuje upravitelju infrastrukture da privremeno ili trajno ispunjava svoje obveze u skladu s ovom Uredbom ili Direktivom 2012/34/EU, odnosno koji željezničkom prijevozniku onemogućuje da ispunjava svoje ugovorne obveze prema upravitelju ili upraviteljima infrastrukture;

2. „interoperabilnost” znači interoperabilnost kako je definirana u članku 2. stavku 2. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća²¹;
3. „operativni [...] **dionici**” znači [...] **podnositelji zahtjeva**, željeznički [...] **prijevoznici**, [...] **upravitelji infrastrukture, nadležna tijela iz Uredbe (EU) 1370/2007, operatori** uslužnih [...] **objekata** i svi drugi subjekti izravno uključeni u pružanje usluga željezničkog prijevoza;
4. „europski koordinator” znači koordinator [...] **imenovan na temelju** članka [...] **52.** Uredbe [... nova Uredba o TEN-T-u];
- 4.a „europski prometni koridori” znači koridori iz članka 11. [nove Uredbe o TEN-T-u];**
- 4.b „gradski čvorovi” znači gradski čvorovi kako su definirani u članku 3. točki 6. [nove Uredbe o TEN-T-u];**
- 4.c „osnovna mreža” znači osnovna mreža kako je utvrđena u Prilogu I. [novoj Uredbi o TEN-T-u]. Za potrebe članka 55. stavka 3.a upućivanje na „osnovnu mrežu” znači osnovna mreža kako je utvrđena u Prilogu IV. [novoj Uredbi o TEN-T-u];**
- 4.d „proširena osnovna mreža” znači proširena osnovna mreža kako je utvrđena u Prilogu I. [novoj Uredbi o TEN-T-u]. Za potrebe članka 55. stavka 3.a upućivanje na „proširenu osnovnu mrežu” znači proširena osnovna mreža kako je utvrđena u Prilogu IV. [novoj Uredbi o TEN-T-u];**
5. „okvirni sporazum” znači pravno obvezujući opći sporazum u skladu s javnim ili privatnim pravom u kojem se utvrđuju prava i obveze podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture u vezi s infrastrukturnim kapacitetom koji će se dodjeljivati i pristojbama koje će se ubirati u razdoblju dužem od jednog razdoblja valjanosti voznog reda;

²¹ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (*SL L 138, 26.5.2016., str. 44.*).

6. „istovremena dodjela kapaciteta” znači postupak u kojem upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet na temelju skupa zahtjeva za dodjelu kapaciteta zaprimljenih do određenog roka i koordiniranjem tih zahtjeva kako bi se osigurala najbolja iskorištenost infrastrukture i najveće podudaranje sa zahtjevima;
7. „prvi po redosljedju” znači načelo za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta prema kojemu se prednost u postupku dodjele daje na temelju kronološkog redosljeda zaprimanja zahtjeva za dodjelu kapaciteta;
8. „trasa vlaka” znači infrastrukturni kapacitet koji je potreban za vožnju vlaka između dva mjesta u određenom vremenu, koji se opisuje kao točan pravac s voznim redom za taj vlak, uključujući polazište i odredište, datum i vrijeme dolaska i polaska, uključujući sva mjesta zaustavljanja i povezana vremena polaska;
9. „specifikacija kapaciteta” znači pravo na kapacitet u kojem se navode komercijalna i operativna obilježja infrastrukturnog kapaciteta [...] koje upravitelj infrastrukture **treba dostaviti relevantnom podnositelju zahtjeva**, s dovoljno informacija za pripremu konkretnih trasa vlaka koje su u skladu s tim obilježjima;
10. „višemrežna željeznička usluga” znači usluga domaćeg ili međunarodnog željezničkog prijevoza robe ili putnika koja se pruža na dvije ili više mreža kojima upravljaju različiti upravitelji infrastrukture. Vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi mogu imati različita polazišta i odredišta [...];
11. „višemrežno pravo na kapacitet” znači sva prava na kapacitet koja omogućuju pružanje višemrežne željezničke usluge;
12. „dioba infrastrukturnog kapaciteta” znači dodjela udjela ukupnog dostupnog kapaciteta nekog elementa infrastrukture za različite vrste usluga željezničkog prijevoza i ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova;
13. „vozni red” znači skup podataka koji se kontinuirano ažurira o svim planiranim kretanjima vlakova i željezničkih vozila na određenoj infrastrukturi, koja su izražena s pomoću dodijeljenih prava na kapacitet, za razdoblje valjanosti voznog reda;

14. „razdoblje valjanosti voznog reda” znači razdoblje u kojem je određeni vozni red valjan;

14.a „postupak ponavljajućeg planiranja” znači metoda dodjele kapaciteta barem uslugama željezničkog prijevoza robe izvan rokova godišnjeg postupka dodjele;

15. „infrastrukturni radovi” znači **intervencija** [...] na željezničkoj infrastrukturi radi razvoja, održavanja, obnove i modernizacije željezničke infrastrukture kako su definirani u članku 3. točkama 2.a, 2.c, 2.d **odnosno** 2.e Direktive 2012/34/EU;

16. „regulatorno tijelo” znači regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU;

17. „incident” znači svaki događaj ili niz događaja istog podrijetla koji uzrokuju smetnje u željezničkom prometu [...];

17.a „čvor” znači lokacija koja povezuje dvije ili više željezničkih pruga od kojih nijedna nije isključena iz područja primjene članka 2. i 3. poglavlja I. i poglavlja od II. do V. ove Uredbe na temelju članka 1. stavka 3. ove Uredbe;

17.b „posebni plan voznog reda” znači program kojim se tijekom određenog razdoblja, koje se obično nastoji ponavljati u redovitim vremenskim razmacima, organizira kombinacija trasa na dionicama i čvorovima određene mreže ili dijelu mreže, među ostalim za višemrežni promet i uzimajući u obzir, prema potrebi, veze i vrijeme za presjedanje između usluga.

POGLAVLJE II.

UPRAVLJANJE INFRASTRUKTURNIM KAPACITETOM

ODJELJAK 1.

Opća načela za upravljanje infrastrukturnim kapacitetom

Članak 5.

Upravljanje kapacitetom

1. Upravitelji infrastrukture upravljaju željezničkim infrastrukturnim kapacitetom u okviru postupka planiranja i dodjele kapaciteta koji se sastoji od tri faze:
 - (a) strateškog planiranja kapaciteta iz odjeljka 2.;
 - (b) izrade rasporeda i dodjele infrastrukturnog kapaciteta iz odjeljka 3.;
 - (c) prilagodbe i promjene rasporeda dodijeljenog kapaciteta iz odjeljka 4.
2. Osim sadržaja utvrđenog u Prilogu IV. Direktivi 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture u izvješće o mreži iz članka 27. te direktive uključuju odjeljak o infrastrukturi stavljenoj na raspolaganje željezničkim prijevoznicima, odjeljak o upravljanju kapacitetom, odjeljak o operacijama, među ostalim o upravljanju prometom, upravljanju smetnjama na mreži i upravljanju kriznim situacijama te odjeljak o upravljanju učinkovitošću, u skladu s Prilogom IV.
3. Odlučivanje o upravljanju kapacitetom iz stavka 1., uključujući definiciju i procjenu dostupnosti te dodjelu pravâ na kapacitet osnovna je funkcija upravitelja infrastrukture u smislu članka 3. točke 2.f Direktive 2012/34/EU. Na njega se primjenjuju odredbe o osnovnim funkcijama utvrđene u toj direktivi.

Članak 6.

Europski okvir za upravljanje kapacitetom

[...] **1.** ENIM **do [24 mjeseca od stupanja na snagu ove Uredbe]** izrađuje i donosi „europski okvir za upravljanje kapacitetom”, u skladu s odredbama poglavlja II. [...] [...] **i nakon savjetovanja s operativnim dionicima, kojim se utvrđuju** zajednička načela i postupci za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i za koordinaciju između upravitelja infrastrukture [...] i drugih operativnih dionika.

Upravitelji infrastrukture nastoje slijediti ta zajednička načela i postupke za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom.

[...] **1.a ENIM podnosi nacrt europskog okvira za upravljanje kapacitetom Europskoj mreži željezničkih regulatornih tijela (ENRRB) u roku od 18 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe. ENRRB podnosi preporuku ENIM-u o europskom okviru za upravljanje kapacitetom u roku od četiri mjeseca od primitka nacrta koji je izradio ENIM. ENIM u najvećoj mogućoj mjeri uzima tu preporuku u obzir pri donošenju europskog okvira za upravljanje kapacitetom.**

2. Europski okvir za upravljanje kapacitetom sadržava barem elemente navedene u Prilogu III. i prema potrebi se ažurira kako bi se uzelo u obzir iskustvo upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih podnositelja zahtjeva te na temelju aktivnosti ENIM-a. **Pri ažuriranju europskog okvira za upravljanje kapacitetom ENIM ENRRB-u podnosi nacrt radi dobivanja njegove preporuke.**

4. [...] **Pri** izradi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU [...] **i članka 5. stavka 2.** ove Uredbe [...] **upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom.** U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih načela i postupaka utvrđenih u europskom okviru za upravljanje kapacitetom.

Članak 7.

Podnositelji zahtjeva

1. Zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta podnosi podnositelj zahtjeva. Kako bi mogli upotrebljavati infrastrukturni kapacitet, podnositelji zahtjeva **koji nisu željeznički prijevoznici** imenuju željezničkog prijevoznika [...]. **Željeznički prijevoznik sklapa** sporazum s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 28. Direktive 2012/34/EU. To ne dovodi u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da sklapaju okvirne sporazume s upraviteljima infrastrukture na temelju članka 31. ove Uredbe.
2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete podnositeljima zahtjeva kako bi osigurao ostvarenje svojih opravdanih očekivanja o budućim prihodima i iskorištenosti infrastrukture. Ti su uvjeti odgovarajući, transparenti i nediskriminirajući. Objavljuju se u izvješću o mreži [...] u [...] **skladu s točkom 2. podtočkom (c)** Priloga IV. Oni mogu uključivati samo uvjet financijskog jamstva koji ne smije prelaziti određeni iznos koji je proporcionalan očekivanoj količini aktivnosti podnositelja zahtjeva i potvrdu o sposobnosti pripreme sukladnih ponuda za infrastrukturni kapacitet.
3. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju pojedinosti kriterija koji se trebaju slijediti za **utvrđivanje** [...] **zahtjevâ iz** stavka 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 8.

Upravljanje [...] infrastrukturnim kapacitetom

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se [...] infrastrukturnim kapacitetom upravlja u skladu s načelima utvrđenima u članku 26. Direktive 2012/34/EU i članku 2. ove Uredbe u svim fazama postupka upravljanja kapacitetom iz članka 5.
2. Pri donošenju odluka o [...] **infrastrukturnom** kapacitetu upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir strateške smjernice o iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta koje pružaju države članice u skladu s člankom 11. stavkom 3. [...], **ako su države članice pružile takve smjernice, ne dovodeći u pitanje njegov podstavak 4.**

Ne dovodeći u pitanje pravila o državnim potporama, države članice mogu, prema potrebi, upravitelju infrastrukture dodijeliti naknadu koja odgovara gubitku prihoda koji je nastao isključivo zbog [...] **poštovanja** strateških smjernica o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

3. [...] **2.a** Upravitelji infrastrukture planiraju i dodjeljuju [...] **kapacitet u najvećoj mogućoj mjeri tražeći rješenja koja su prihvatljiva dotičnim podnositeljima zahtjeva, istodobno osiguravajući sveukupnu optimalnu upotrebu željezničke infrastrukture na dotičnoj mreži.**

3. **Upravitelji infrastrukture rješavaju sporove u pogledu** kapaciteta u najvećoj mjeri putem mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36., koji uključuje dotične podnositelje zahtjeva i dovodi do sporazumnih rješenja za suprotstavljene potrebe za kapacitetom i suprotstavljene zahtjeve.

4. Ako mehanizam iz stavka 3. ne dovede do zadovoljavajućeg rješavanja suprotstavljenih potreba za kapacitetom i suprotstavljenih zahtjeva, upravitelji infrastrukture [...] **rješavaju** sporove **u pogledu kapaciteta** putem [...] **mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Članak 9.

Informacije o infrastrukturnom kapacitetu

1. Upravitelji infrastrukture [...] podnositeljima zahtjeva i regulatornim tijelima **te, prema potrebi, drugim operativnim dionicima,** dostavljaju točne i ažurirane informacije o dostupnosti infrastrukturnog kapaciteta za vrijeme cijelog postupka upravljanja kapacitetom, među ostalim u fazi strateškog planiranja iz odjeljka 2., za vrijeme postupaka izrade rasporeda i dodjele kapaciteta iz odjeljka 3. i kad god dođe do promjene dodijeljenog kapaciteta iz odjeljka 4.

Upravitelji infrastrukture bez odgode objavljuju sva ažuriranja plana opskrbe kapacitetom iz članka 18. i voznog reda iz članka 30.

2. Upravitelji infrastrukture objavljuju informacije iz stavka 1. u skladu s člankom 62. stavkom 5. [...].
3. Na zahtjev podnositelja zahtjeva upravitelji infrastrukture dostavljaju informacije iz stavka 1. na temelju konkretnih [...] **komercijalnih i operativnih potreba podnositelja zahtjeva.**

Članak 10.

Ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova i narušene infrastrukture

1. Ne dovodeći u pitanje članke 7., **7.a.**, 7.c i 7.e Direktive 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture planiraju infrastrukturne radove u skladu s poslovnim planom te programima ulaganja i financiranja iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU. Ako izmjene tih programa nakon donošenja poslovnog plana utječu ili će vjerojatno utjecati na planiranje infrastrukturnih radova, upravitelj infrastrukture daje pregled takvih izmjena i njihova vjerojatnog učinka u izvješću o mreži.
2. Pri planiranju infrastrukturnih radova upravitelj infrastrukture djeluje u skladu s člankom 2. stavkom 3. i člankom 3.

Upravitelj infrastrukture na uravnotežen način uzima u obzir učinak infrastrukturnih radova na vlastito upravljanje imovinom i financijsku situaciju, kao i **procijenjeni** operativni i financijski učinak na sve dotične podnositelje zahtjeva.

3. Upravitelji infrastrukture savjetuju se s podnositeljima zahtjeva u kontekstu mehanizama koordinacije iz članka 7.e Direktive 2012/34/EU i, kad je riječ o prekograničnim željezničkim uslugama, u skladu s člankom 54. ove Uredbe.
4. Upravitelji infrastrukture planiraju ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova te o tome obavješćuju podnositelje zahtjeva i savjetuju se s njima dovoljno unaprijed, uzimajući u obzir procijenjeni učinak na željezničke prijevoznike. U tu svrhu upravitelji infrastrukture poštuju [...] **zahtjeve** utvrđene u odjeljku 3. Priloga I.

4.a Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta [...] koja imaju snažan učinak na kapacitet [...] **u smislu točke 0. dijela 3. Priloga I.**, podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture zatražiti da osiguraju alternativno planiranje ograničenja kapaciteta u okviru kojeg bi se utvrdila i odabrala opcija kojom se na uravnotežen način uzimaju u obzir učinci na podnositelje zahtjeva i upravitelje infrastrukture. Upravitelji infrastrukture tim podnositeljima zahtjeva dostavljaju indikativni plan alternativnog kapaciteta dostupnog za vrijeme ograničenja kapaciteta.

Indikativni plan obuhvaća zahvaćenu prugu i alternativne pruge, **ako takve alternativne pruge postoje**, te se uvrštava u model kapaciteta iz članka 17. i plan opskrbe kapacitetom iz članka 18.

5. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir i ublažavaju učinak infrastrukturnih radova na prekogranični promet. Upravitelji infrastrukture koordiniraju se u skladu s člankom 53. **barem u pogledu** svih infrastrukturnih radova na **željezničkim** [...] prugama **koje su dio europskih prometnih koridora** te svih drugih infrastrukturnih radova koji imaju znatan prekogranični učinak.

U okviru koordinacije posebno se posvećuju optimizaciji rasporeda infrastrukturnih radova i osiguravanju alternativnog kapaciteta na zahvaćenoj pruzi i na alternativnim pravcima, **ako takvi alternativni pravci postoje**, uzimajući u obzir operativne i komercijalne potrebe podnositelja zahtjeva.

6. I smanjenja kapaciteta ili učinkovitosti infrastrukture ispod projektne vrijednosti koja su posljedica degradacije imovine, kao što su smanjenja najveće dopuštene brzine ili osovinskog opterećenja, smatraju se ograničenjima kapaciteta. **Takva ograničenja**

kapaciteta ne dovode do kazni na temelju članka 40. Obveze obavješćivanja utvrđene u članku 9. primjenjuju se na takva ograničenja **kapaciteta**.

7. Upravitelji infrastrukture što ranije objavljuju informacije i savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o planiranim privremenim ograničenjima kapaciteta te njihovu učinku na kapacitet dostupan u komercijalne svrhe i o alternativnom kapacitetu.
8. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene [...];

(aa) klasifikacije ograničenja kapaciteta i učinka na promet iz točke 0.

odjeljka 3. Priloga I.;

(a) rokova za objavu iz točke 1. tog odjeljka;

- (b) rokova za koordinaciju ograničenja kapaciteta iz točke 4. tog odjeljka; ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi, s ciljem daljnjeg smanjenja učinka ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova na željeznički promet i administrativnog opterećenja za upravitelje infrastrukture, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike dotičnih dionika te uzimajući u obzir iskustvo i mišljenja ENIM-a.**

Članak 10.a

Odbijanje ili povlačenje pravâ na kapacitet zbog javnog reda ili javne sigurnosti

1. **Država članica može zahtijevati od upravitelja infrastrukture da odbije dodijeliti ili da povuče prava na kapacitet podnositelju zahtjeva ako nadležna tijela te države članice utvrde da dodjela takvih prava tom podnositelju zahtjeva predstavlja ozbiljan i znatan rizik za javni red ili javnu sigurnost, uključujući nacionalnu sigurnost i obranu te države članice. Svaka takva odluka propisno je opravdana, strogo nužna i razmjerna cilju koji se želi postići.**

2. **Ne dovodeći u pitanje povjerljivost klasificiranih podataka, države članice u roku od 10 dana od donošenja odluke na temelju prvog stavka ovog članka obavješćuju Komisiju, regulatorno tijelo i, u slučaju višemrežnih prava na kapacitet, druge dotične države članice o donošenju takve odluke i o razlozima za nju. Države članice redovito preispituju svaku takvu odluku.**
3. **Ako država članica izrazi zabrinutost u vezi s odlukom koju je druga država članica donijela na temelju prvog stavka ovog članka, dotične države članice međusobno se koordiniraju u skladu s člankom 53.a.**

ODJELJAK 2.

STRATEŠKO PLANIRANJE KAPACITETA

Članak 11.

Strateško planiranje kapaciteta

1. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća sve aktivnosti utvrđene u člancima od 12. do 25.
2. U okviru strateškog planiranja izrađuju se dokumenti za planiranje koji sadržavaju sve veću razinu pojedinosti o dostupnom kapacitetu, i to sljedećim redoslijedom:
 - (a) strategija za kapacitet iz članka 16.;
 - (b) model kapaciteta iz članka 17.;
 - (c) plan opskrbe kapacitetom iz članka 18.

Sadržaj tih dokumenata i raspored za njihovu izradu utvrđeni su u odjeljcima 1. i 2.

Priloga I.

Upravitelji infrastrukture donose dokumente za planiranje kao osnovu za sljedeću fazu postupka planiranja.

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71.

(i) **radi brisanja dijelova detaljnog sadržaja strategije za kapacitet, modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom iz odjeljka 1. Priloga I. i**

(ii) radi izmjene [...] **rokova iz odjeljka 2. Priloga I.,**

ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi, kako bi se osigurao učinkovit postupak strateškog planiranja i uvažila operativna pitanja upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, uzimajući u obzir iskustvo **i mišljenja** ENIM-a, [...] podnositelja zahtjeva [...], regulatornih tijela i [...] **ENRRB-a** u provedbi ovog odjeljka. **Komisija iz odjeljka 1. Priloga I. ne briše elemente koji odgovaraju elementima iz članaka od 16. do 18.**

3. Podložno načelu neovisnog upravljanja utvrđenom u članku 4. Direktive 2012/34/EU države članice upravitelju infrastrukture mogu dati strateške smjernice na temelju indikativnih strategija za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU. [...] **Tim se smjernicama poštuju operativne odgovornosti upravitelja infrastrukture, čime mu se omogućuje optimalna upotreba mreže i djelotvorna koordinacija dodjele kapaciteta za prekogranični promet. Te su smjernice u skladu s odredbama utvrđenima u ovoj Uredbi. Te se smjernice pružaju pravodobno kako bi upravitelji infrastrukture mogli poštovati rokove iz Priloga I., a mogu posebno obuhvaćati ili** sadržavati:

(a) opće ciljeve nacionalne željezničke politike relevantne za strateško planiranje kapaciteta u okviru područja primjene ove Uredbe, **kao što su nacionalne prakse za vozne redove vlakova;**

(b) izgleda za razvoj željezničke infrastrukture, uzimajući u obzir relevantne planove i strategije na nacionalnoj ili regionalnoj razini te planove rada za europske prometne koridore iz članka [...] **[54.]** [nove Uredbe o TEN-T-u];

(c) opće [...] smjernice u pogledu upotrebe željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, **uključujući, prema potrebi, smjernice politike koje se odnose na:**

i. obujme različitih vrsta prometa iz članka 12. koje upravitelji infrastrukture nastoje uzeti u obzir u postupku strateškog planiranja;

ii. provedbu posebnih planova voznih redova za usluge prijevoza robe i putnika, kao što je integrirani vozni red s ustaljenim intervalima polazaka;

iii. opseg kapaciteta koji se može rezervirati na temelju okvirnih sporazuma ili ponavljajućeg planiranja;

iv. provedbu, od strane upravitelja infrastrukture, pravila za rješavanje sporova utvrđenih u članku 37.;

koje upravitelj infrastrukture [...] **u najvećoj mogućoj mjeri** uzima u obzir pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u odnosu na visokoiskorištenu i zakrčenu infrastrukturu iz članka 21. **i u postupku planiranja unaprijed iz članaka 18. i 20.;**

- (d) izgleda za planirani razvoj željezničkih usluga koje se pružaju na temelju obveza pružanja javne usluge, prema potrebi uzimajući u obzir stajališta uključenih regionalnih ili lokalnih tijela.

Države članice međusobno se koordiniraju **u skladu s člankom 53.a** kako bi osigurale dosljednost među svojim strateškim smjernicama koje pružaju u skladu s ovim stavkom radi podupiranja razvoja usluga međunarodnog željezničkog prijevoza putnika i robe.

Upravitelji infrastrukture obrazlažu svako odstupanje od smjernica koje pružaju države članice u skladu s točkama (c) i (d) ovog stavka.

Države članice mogu odrediti da su elementi smjernica iz točke (c) ovog stavka obvezujući.

Države članice objavljuju strateške smjernice donesene na temelju ovog stavka, ako su ih pružile. Strateške smjernice objavljuju se pravodobno kako bi se omogućila priprema strateškog planiranja kapaciteta.

4. Strateško planiranje kapaciteta ne obuhvaća dodjelu pravâ na kapacitet pojedinačnim podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 26.

Članak 12.

Opći zahtjevi za strateško [...] planiranje kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture na [...] **pravedan, transparentan** i nediskriminirajući način uzimaju u obzir sve vrste usluga željezničkog prijevoza za koje mogu primiti zahtjeve za dodjelu kapaciteta, neovisno o njihovom obujmu, veličini silaznog tržišta, stabilnosti između uzastopnih voznih redova, redovitosti ili učestalosti u određenom razdoblju valjanosti voznog reda.
2. Pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u modelu kapaciteta iz članka 17. i u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18., upravitelji infrastrukture razlikuju barem sljedeće vrste usluga željezničkog prijevoza:
 - (a) usluge prijevoza robe;
 - (b) usluge međugradskog prijevoza putnika (na velike udaljenosti);
 - (c) usluge gradskog i regionalnog prijevoza putnika.

Ako je to potrebno, s obzirom na iskustvo stečeno u provedbi ove Uredbe [...] **i s ciljem podupiranja prekogranične dosljednosti postupka strateškog planiranja**, ENIM može utvrditi detaljniji **usklađen** popis kojim se dodatno razlikuju vrste usluga željezničkog prijevoza. [...] **Taj se popis** uključuje u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. određuje se u europskom okviru za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir taj popis.

3. Pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u modelu kapaciteta iz članka 17. i u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18., upravitelji infrastrukture navode unaprijed planirani kapacitet prikladan za pružanje usluga višemrežnog prijevoza, **uključujući prekogranične željezničke usluge. Upravitelji infrastrukture koordiniraju se u skladu s člankom 53. pri navođenju unaprijed planiranog kapaciteta prikladnog za pružanje usluga višemrežnog prijevoza.**
4. U okviru strateškog planiranja kapaciteta uzimaju se u obzir i:

- (a) zapažena struktura i promjene potražnje za infrastrukturnim kapacitetom, kako je utvrđeno na temelju dodjele kapaciteta u prethodnim razdobljima valjanosti voznog reda i na temelju nadzora tržišta iz članka 15. Direktive 2012/34/EU;
- (b) očekivani razvoj prijevoznih potreba te posljedične potražnje za uslugama željezničkog prijevoza i infrastrukturnim kapacitetom, kako je utvrđeno na temelju analize iz članka 15. ove Uredbe;
- (c) **najave podnositelja zahtjeva o potrebama za kapacitetom i** informacije prikupljene savjetovanjem s [...] **operativnim dionicima** u skladu s člankom 13.;
- (d) očekivani ili planirani razvoj infrastrukturnog kapaciteta, posebno kako je utvrđeno u indikativnoj strategiji za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i poslovnom planu upravitelja infrastrukture iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU;
- (e) planirani infrastrukturni radovi za koje se očekuje da će utjecati na mrežu;
- (f) [...] obilježja raznih tržišta željezničkog prijevoza, posebno u pogledu:
 - i. brzine;
 - ii. učestalosti;
 - iii. dopuštenih odstupanja od dodijeljene trase vlaka;
 - iv. mogućnosti da se usluge preusmjere, pruže u drugo vrijeme ili zamijene drugim vrstama prijevoza u slučaju smetnji na mreži;
 - v. nestabilnosti potražnje za željezničkim prijevozom i posljedične potrebe da se željezničke usluge planiraju u drukčijem vremenskom okviru.

5. U strateško planiranje kapaciteta uvršten je kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma i ponavljajućeg planiranja.

5.a Za potrebe strateškog planiranja kapaciteta upravitelji infrastrukture izrađuju kartu strateških pravaca u kojoj se definira sljedeće:

(a) zemljopisno područje primjene strategije za kapacitet iz članka 16., modela kapaciteta iz članka 17. i plana opskrbe kapacitetom iz članka 18.;

(b) alternativne pruge razmatrane u slučaju ograničenja kapaciteta iz članka 10. i u kontekstu planiranja za izvanredne situacije iz članka 19.

Države članice osiguravaju da se karta strateških pravaca unese u registar infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.

6. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća **željezničke** pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T [...]. Upravitelji infrastrukture, **uključujući one koji ne upravljaju prugama koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T,** mogu **odlučiti u strateško planiranje kapaciteta** uključiti druge pruge i čvorove mreže kojom upravljaju. **U skladu sa svojim strateškim smjernicama iz članka 11. stavka 3. države članice mogu predvidjeti i da upravitelji infrastrukture provode strateško planiranje kapaciteta na drugim prugama i čvorovima mreže kojom upravljaju ti upravitelji infrastrukture.**

Strateško planiranje kapaciteta provodi se na dovoljno detaljnoj razini da omogućuje planiranje kapaciteta za pojedine dionice mreže. U tu svrhu mrežu predstavljaju čvorovi i dionice koji omogućuju uzimanje u obzir relevantnih obilježja potražnje za kapacitetom i opskrbe kapacitetom.

[...] **Države članice osiguravaju da se te** dionice [...] navedu u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.

7. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća razdoblje koje [...] **počinje** pet godina [...] **prije promjene voznog reda na koji se odnosi.** Upravitelji infrastrukture mogu proširiti to razdoblje na više od pet godina, posebno kako bi poduprli razvoj infrastrukture u okviru indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU.
8. Upravitelji infrastrukture [...] preispituju i ažuriraju, **prema potrebi,** rezultate strateškog planiranja kapaciteta, posebno uzimajući u obzir sljedeće:

- (a) razvoj željezničke infrastrukture;
 - (b) promjene potražnje za infrastrukturnim kapacitetom na tržištu, **među ostalim putem najava potreba za kapacitetom**;
 - (c) rezultate postupaka dodjele kapaciteta iz odjeljaka 3. i 4. **ovog poglavlja** u prethodnim razdobljima valjanosti voznog reda, uključujući stupanj iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta od strane podnositelja zahtjeva;
 - (d) spoznaje iz upravljanja prometom provedenog u skladu s poglavljem III.;
 - (e) rezultate upravljanja smetnjama na mreži i kriznim situacijama provedenog u skladu s poglavljem III.;
 - (f) rezultate preispitivanja učinkovitosti u skladu s poglavljem IV.
9. ENIM razvija **i uključuje u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. ove Uredbe** smjernice kojima se utvrđuju zajednička načela, postupci i metodologije za strateško planiranje kapaciteta. [...]

Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te smjernice u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih načela, postupaka i metodologija utvrđenih u smjernicama.

Članak 13.

Savjetovanje s dionicima o strateškom planiranju kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture savjetuju se, **u okviru članka 7.e Direktive 2012/34/EU**, s operativnim dionicima, **uključujući one koji pružaju višemrežne željezničke usluge**, o strateškom planiranju kapaciteta, **uključujući dokumente za planiranje iz članaka od 16. do 18.**, u skladu s [...] **rasporedom utvrđenim u odjeljku 2. Priloga I.**

2. **Za potrebe tog savjetovanja** [...] upravitelji infrastrukture [...] **u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir načela sadržana u europskom okviru za upravljanje kapacitetom iz članka 6.**

Za potrebe savjetovanja s operativnim dionicima koji pružaju višemrežne željezničke usluge [...] **upravitelji infrastrukture međusobno se koordiniraju** u skladu s [...] **člankom 53. i, za europska i prekogranična pitanja, s člankom 54.**

Članak 14.

Koordinacija strateškog planiranja kapaciteta među upraviteljima infrastrukture

1. Upravitelji infrastrukture koordiniraju, **prema potrebi,** svoje aktivnosti povezane sa strateškim planiranjem kapaciteta u skladu s člankom 53.

Koordinacijom se posebno osigurava:

- (a) dosljednost strateškog planiranja u svim dotičnim mrežama, posebno u pogledu strategije za kapacitet, modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom, planiranja infrastrukturnih radova i planiranja za izvanredne situacije;
 - (b) odgovarajuće razmatranje potreba za kapacitetom za višemrežne željezničke usluge, **uključujući prekogranične željezničke usluge,** u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i planu opskrbe kapacitetom;
 - (c) preispitivanje učinkovitosti strateškog planiranja kapaciteta i njegovih ishoda u skladu s poglavljem IV.;
 - (d) sudjelovanje svih operativnih dionika, regulatornih tijela i [...] ENRRB-a [...], europskih koordinatora i [...] tijela država članica te, **prema potrebi,** drugih dionika.
2. [...]

3. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir sve preporuke koje je ENIM donio u skladu s [...] **člankom 54.** Ako upravitelji infrastrukture ne postupaju u skladu s preporukom, razloge **za to** objašnjavaju u dokumentima za planiranje.
4. ENRRB prati postupak koordinacije i njegovu provedbu. Obavješćuje Komisiju o svojim stajalištima o tome je li potrebno otkloniti neke nedostatke u postupku koordinacije.

Članak 15.

Analiza očekivanih promjena na tržištima prijevoza

1. [...] **Koordinator mreže redovito provodi studiju tržišta prijevoza u pogledu promjena na mreži i tržištima za prekogranične željezničke usluge. Koordinator mreže dostavlja ishode te studije državama članicama, upraviteljima infrastrukture i drugim relevantnim dionicima, uključujući europske koordinate. ENIM prema potrebi preispituje i ažurira studiju tržišta prijevoza, a u svakom slučaju najmanje svakih pet godina. Upravitelji infrastrukture uzimaju tu studiju tržišta prijevoza u obzir** kako bi oblikovali svoju opću poslovnu strategiju, upravljanje kapacitetom i izvanrednim situacijama te odluke o ulaganjima. [...]
2. Za potrebe ove Uredbe informacije dobivene [...] **studijom** tržišta prijevoza iz stavka 1. posebno se upotrebljavaju u strateškom planiranju kapaciteta iz članka 11., diobi infrastrukturnog kapaciteta iz članka 25. i dodjeli kapaciteta na temelju mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 37.

3. [...]
4. [...]
5. [...]

Članak 16.

Strategija za kapacitet

1. Upravitelj infrastrukture donosi strategiju za kapacitet u kojoj utvrđuje svoja očekivanja budućih promjena potražnje za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i ponude željezničkog infrastrukturnog kapaciteta te svoju viziju o tome kako se prilagoditi tim promjenama.

Strategija za kapacitet služi kao [...] **temelj** za komunikaciju, savjetovanje i koordinaciju među operativnim dionicima.

2. Strategija za kapacitet sadržava informacije [...] **navedene u odjeljku 1. Priloga I.**
3. [...]

4. Upravitelj infrastrukture izrađuje [...] i objavljuje [...] strategiju za kapacitet u skladu s rasporedom [...] iz odjeljka 2. Priloga I. **U slučaju nepredviđenih i značajnih događaja upravitelj infrastrukture u skladu s tim ažurira strategiju za kapacitet.**
5. [...]

Članak 17.

Model kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture uspostavlja model kapaciteta kojim se dorađuje strategija za kapacitet na temelju ishoda **najave potreba za kapacitetom iz članka 12. stavka 4. točke (c) i** aktivnosti savjetovanja i koordinacije iz članaka 13. i 14.

Modelom kapaciteta podupire se uravnoteženo razmatranje potreba za kapacitetom u različitim segmentima usluga željezničkog prijevoza i potreba upravitelja infrastrukture da održavaju, obnavljaju i razvijaju (modernizacijom i novom gradnjom) željezničku infrastrukturu. Model kapaciteta ujedno služi kao [...] **temelj** za komunikaciju, savjetovanje i koordinaciju strateškog planiranja kapaciteta među operativnim dionicima.

2. Model kapaciteta [...] **sadržava informacije navedene u odjeljku 1. Priloga I.** Upravitelji infrastrukture izrađuju i objavljuju model kapaciteta za svako razdoblje valjanosti voznog reda i [...] ažuriraju model kapaciteta u skladu s [...] rasporedom iz odjeljka [...] 2. Priloga I. **Obveza ažuriranja modela kapaciteta ne primjenjuje se ako je objavljen plan opskrbe kapacitetom za isto razdoblje valjanosti voznog reda.**

3. Upravitelji infrastrukture [...], prema potrebi, **dokumentiraju i** opravdavaju sva **znatna** odstupanja između modela kapaciteta i strategije za kapacitet koji se odnose na isto razdoblje valjanosti voznog reda. [...]
4. [...]

Članak 18.

Plan opskrbe kapacitetom

1. Upravitelj infrastrukture izrađuje plan opskrbe kapacitetom radi pružanja sveobuhvatnih informacija o:
 - (a) infrastrukturnom kapacitetu dostupnom za dodjelu podnositeljima zahtjeva;
 - (b) infrastrukturnom kapacitetu koji nije dostupan za dodjelu.

Plan opskrbe kapacitetom čini osnovu na temelju koje se dodjeljuje kapacitet.

Plan opskrbe kapacitetom sadržava informacije navedene u odjeljku 1. Priloga I.

1.a Upravitelji infrastrukture izrađuju plan opskrbe kapacitetom u skladu s rezultatima postupka strateškog planiranja kapaciteta iz članka od 11. do 17. i prema rasporedu iz odjeljka 2. Priloga I.

2. Upravitelji infrastrukture objavljuju plan opskrbe kapacitetom za svako razdoblje valjanosti voznog reda najkasnije do roka utvrđenog u odjeljku 2. Priloga I. i kontinuirano ga ažuriraju do kraja razdoblja valjanosti voznog reda na koje se plan odnosi. Plan opskrbe kapacitetom izrađuje za svaki pojedinačni dan dotičnog razdoblja valjanosti voznog reda.

3. Upravitelji infrastrukture [...] [...], prema potrebi, **dokumentiraju i** opravdavaju sva **znatna** odstupanja između plana opskrbe kapacitetom i modela kapaciteta koji se odnose na isto razdoblje valjanosti voznog reda.
4. Upravitelji infrastrukture u planu opskrbe kapacitetom mogu navesti da je infrastrukturni kapacitet unaprijed planiran. Unaprijed planirani kapacitet znači kapacitet u odnosu na koji upravitelj infrastrukture određuje obilježja i količine kapaciteta za koji podnositelji mogu podnijeti zahtjeve, utvrđuje pravila za dodjelu tog kapaciteta i određuje postupak u okviru kojeg se kapacitet može zatražiti, u skladu s člankom 20. Ta određena obilježja, pravila i postupci dodjele uzimaju se u obzir pri dodjeli unaprijed planiranog kapaciteta. **U okviru svojih strateških smjernica na temelju članka 11. stavka 3. točke (c) države članice mogu obvezati upravitelje infrastrukture da unaprijed planiraju infrastrukturni kapacitet na određenim prugama i čvorovima.**
5. Unaprijed planirani kapacitet prikazuje se u planu opskrbe kapacitetom u obliku objekata **planiranja** kapaciteta iz članka 20., u kojima se navode količine i obilježja kapaciteta te koji su povezani s pravilima i postupcima za dodjelu kapaciteta u okviru kojih se taj kapacitet stavlja na raspolaganje.
6. [...] **5.a Pri planiranju** kapaciteta **unaprijed** [...] **upravitelji infrastrukture** [...] **uzimaju u obzir kriterije iz članka 25. stavka 2.a točaka od (a) do (f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Za potrebe planiranja kapaciteta unaprijed upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir** rezultate savjetovanja s podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 13. i koordinacije među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 14.

9. Regulatorno tijelo analizira plan opskrbe kapacitetom i može **u roku od 30 dana od objave konačnog plana opskrbe kapacitetom** donijeti odluku kojom od upravitelja infrastrukture zahtijeva da izmijeni plan opskrbe kapacitetom [...] ako [...] se u analizi [...] **zaključi ta taj plan nije u skladu s odredbama ove Uredbe ili Direktive 2012/34/EU ili s načelima transparentnosti i nediskriminacije.**

10. ENIM donosi smjernice i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6., utvrđujući sljedeće:
- (a) sredstva za objavljivanje plana opskrbe kapacitetom, uključujući digitalne usluge, alate, funkcije i sučelja;
 - (b) postupak za savjetovanje s podnositeljima zahtjeva o planu opskrbe kapacitetom.

Članak 19.

Planiranje za izvanredne situacije

1. Upravitelji infrastrukture uvode i provode kontinuirani postupak planiranja za izvanredne situacije kako bi se pripremili za smetnje u radu mreže i druge krizne situacije koje utječu na željeznički promet.

Planiranje za izvanredne situacije temelj je upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama u skladu s člankom 42. kako bi se omogućila brza reakcija u takvim situacijama i njihov učinak na željeznički promet sveo na najmanju mjeru.

Upravitelji infrastrukture dokumentiraju rezultate planiranja za izvanredne situacije u planu za izvanredne situacije.

2. Planiranje za izvanredne situacije posebno obuhvaća:
- (a) određivanje alternativnih [...] **željezničkih pruga, ako takve alternativne željezničke pruge postoje**, na koje se može preusmjeriti promet u slučaju nedostupnosti **željezničkih** pruga koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T [...] te [...] **drugih željezničkih pruga i čvorova obuhvaćenih dokumentima za strateško planiranje kapaciteta;**

- (b) indikativno planiranje infrastrukturnog kapaciteta dostupnog na alternativnim [...] **željezničkim prugama** određenima u skladu s točkom (a), **ako takve alternativne željezničke pruge postoje**, kojim se osigurava transparentnost u pogledu infrastrukturnog kapaciteta dostupnog na takvim prugama **i tehničkih značajki**, koji se može iskoristiti u slučaju incidenata i posebno smetnji na mreži u skladu s člankom 46.;
- (c) definiranje pravila i postupaka za upravljanje prometom i kriznim situacijama, među ostalim za dijeljenje informacija između upravitelja infrastrukture, drugih operativnih dionika i drugih dionika, kao što su javna tijela nadležna za željeznicu ili sigurnost, i hitne intervencije, kao i kriterija za pokretanje tih postupaka;
- (d) utvrđivanje i navođenje tijela koja trebaju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih smetnji u kretanjima vlakova;
- (e) sve druge pripreme potrebne za upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama u skladu s člankom 42. i europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.
3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju usklađenost planiranja za izvanredne situacije sa strateškim planiranjem kapaciteta, posebno strategijom za kapacitet, modelom kapaciteta i planom opskrbe kapacitetom te s planiranjem infrastrukturnih radova kako je navedeno u članku 10.
4. Rezultati planiranja za izvanredne situacije, posebno određivanje alternativnih pruga, **ako takve alternativne pruge postoje**, u skladu sa stavkom 2. točkom (a) i indikativno planiranje kapaciteta na alternativnim prugama, **ako takve alternativne pruge postoje**, u skladu sa stavkom 2. točkom (b), uključuju se u model kapaciteta i plan opskrbe kapacitetom.
5. [...]

Kriteriji i postupci za dodjelu unaprijed planiranog kapaciteta i za definiranje objekata planiranja kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture unaprijed dodjeljuju planirani kapacitet uvršten u plan opskrbe kapacitetom iz članka 18. na temelju **pravednih**, transparentnih i nediskriminirajućih kriterija i postupaka.

Upravitelji infrastrukture mogu grupirati objekte planiranja kapaciteta, kao što su unaprijed planirane trase vlaka, pri planiranju kapaciteta unaprijed kako bi dostavili posebni plan voznog reda, u skladu sa strateškim smjernicama iz članka 11. stavka 3., ako su pružene, i uzimajući u obzir potrebe tržišta koje su iznijeli podnositelji zahtjeva.

2. Objektima planiranja kapaciteta definiraju se obilježja i svojstva različitih vrsta unaprijed planiranog kapaciteta, uključujući kapacitet za koji podnositelji mogu podnijeti zahtjev, kapacitet rezerviran za infrastrukturne radove i kapacitet koji je već dodijeljen. Ta obilježja i svojstva obuhvaćaju sve aspekte relevantne za posebne vrste unaprijed planiranog kapaciteta, kao što su pravac, vozni red, zajamčena ili propisana minimalna brzina, [...] **maksimalna duljina**, tehnički [...] parametri i broj mjesta **za usluge prijevoza robe i putnika**.

3. ENIM izrađuje zajednički okvir za kriterije i postupke iz stavka 1. i uključuje ga u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Tim zajedničkim okvirom uspostavlja se ravnoteža između prednosti rezerviranja kapaciteta za posebne vrste željezničkih usluga ili postupaka dodjele i potrebe da se osigura fleksibilnost radi zadovoljavanja potreba tržišta pri dodjeli kapaciteta. U tu svrhu zajedničkim okvirom predviđa se mogućnost uzimanja u obzir zahtjeva za dodjelu pravâ na kapacitet koji nisu u skladu s unaprijed planiranim kapacitetom u kontekstu mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. **Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir taj zajednički okvir.**

4. ENIM izrađuje i donosi [...] specifikacije za objekte planiranja kapaciteta **iz stavka 2.** u obliku čitljivom ljudima i strojno čitljivom obliku. ENIM uvrštava te specifikacije u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

[...] Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te specifikacije.

Članak 21.

Visokoiskorištena i zakrčena infrastruktura

1. Upravitelji infrastrukture bez odgode proglašavaju [...] **dionice ili čvorove** infrastrukture [...] visokoiskorištenima ili [...] zakrčenima ako je ispunjen barem jedan od sljedećih uvjeta:
 - (a) iskorištenost [...] **kapaciteta željezničke infrastrukture** premašila je granične vrijednosti za visokoiskorištenu ili zakrčenu infrastrukturu u referentnim razdobljima iz [...] Priloga II. u prethodnom ili trenutačnom razdoblju valjanosti voznog reda;
 - (b) rezultati strateškog planiranja kapaciteta provedenog u skladu s ovim odjeljkom ukazuju na to da potrebe za kapacitetom iznesene tijekom faza strateškog planiranja kapaciteta premašuju kapacitet dostupan za dodjelu tijekom određenog razdoblja valjanosti voznog reda [...], **među ostalim zbog infrastrukturnih radova u trajanju duljem od 12 mjeseci koji dovode do ograničenja kapaciteta planiranih u skladu s člankom 10.**

[...]

Upravitelji infrastrukture procjenjuju iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na temelju objektivnih, transparentnih i odgovarajućih postupaka i metoda.

Točka (a) prvog podstavka ovog stavka ne primjenjuje se na infrastrukturu izravne veze ispod Engleskog kanala, kako je definirano u Ugovoru između Francuske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske o izgradnji i upravljanju od strane privatnih koncesionara izravnom vezom ispod Engleskog kanala, potpisanom u Canterburyju 12. veljače 1986., i Sporazumu o koncesiji između državnog tajnika za promet Ujedinjene Kraljevine, ministra za urbanizam, stanovanje i promet Francuske te poduzeća The Channel Tunnel Group Limited i France-Manche S.A.

1.a ENIM razvija zajedničku metodu za iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta. Ta se metoda uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir tu metodu.

2. Pri proglašavanju iz stavka 1. utvrđuju se razdoblje valjanosti voznog reda, element infrastrukture i konkretna vremenska razdoblja na koja se proglašavanje odnosi.
3. Suprotstavljeni pojedinačni zahtjevi podneseni radi dodjele kapaciteta za vrijeme razdoblja valjanosti voznog reda nisu temelj za to da se element infrastrukture proglasi visokoiskorištenim ili zakrčenim, osim ako su ispunjeni uvjeti iz stavka 1.
4. Ako je infrastruktura proglašena visokoiskorištenom ili zakrčenom, upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta u skladu s člankom 22., osim ako je plan povećanja kapaciteta, kako je predviđeno člankom 23., **tijekom pet godina koje prethode proglašavanju infrastrukture visokoiskorištenom ili zakrčenom izvršen ili** se već provodi.
5. Za elemente infrastrukture koji su proglašeni visokoiskorištenima ili zakrčenima upravitelji infrastrukture rezerviraju kapacitet u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18., uzimajući u obzir ishod analize kapaciteta iz članka 22.

Za dionice ili čvorove infrastrukture koji su proglašeni zakrčenima upravitelji infrastrukture može utvrditi posebne kvote za primjenu članka 27. stavka 6.

6. Ako pristojbe u skladu s člankom 31. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU nisu naplaćene ili nisu ostvarile zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture primjenjuje postupak za diobu ili dodjelu [...] infrastrukturnog kapaciteta na temelju transparentnih i objektivnih kriterija. Taj se postupak provodi u skladu s člankom [...] **25.** ove Uredbe i utvrđuje se, zajedno s primjenjivim kriterijima, u izvješću o mreži.
7. [...] **Države članice** [...] **osiguravaju da se čvorovi ili dionice** koji su proglašeni visokoiskorištenima ili zakrčenima **navedu** u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.

8. [...]
9. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene [...] **graničnih vrijednosti za iskorištenost kapaciteta i referentna razdoblja iz Priloga II. ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi kako bi se** osiguralo učinkovito upravljanje kapacitetom na visokoiskorištenoj i zakrčenoj infrastrukturi te uvažila operativna pitanja upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, uzimajući u obzir iskustvo ENIM-a, upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i drugih operativnih dionika, regulatornih tijela i ENRRB-a u provedbi ovog članka.
- 10. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju ključna načela metode koju ENIM treba razviti na temelju stavka 1.a o iskorištenosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.**

Članak 22.

Analiza kapaciteta u slučaju visokoiskorištene ili zakrčene infrastrukture

1. Upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta u roku od šest mjeseci od proglašenja infrastrukture visokoiskorištenom ili zakrčenom, **osim ako je tijekom pet godina prije proglašenja infrastrukture visokoiskorištenom ili zakrčenom plan povećanja kapaciteta izvršen ili se već provodi.**

Analizom kapaciteta utvrđuju se ograničenja infrastrukturnog kapaciteta koja sprečavaju uvrštavanje potreba za kapacitetom koje su iznijeli podnositelji zahtjeva u model kapaciteta ili u plan opskrbe kapacitetom, odnosno ona koja sprečavaju odgovarajuće ispunjavanje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

Analiza kapaciteta obuhvaća i prvi indikativni skup mjera koje se mogu provesti kratkoročno, srednjoročno ili dugoročno kako bi se smanjila zakrčenost i povećala dostupnost kapaciteta.

2. U analizi kapaciteta uzimaju se u obzir obilježja infrastrukture u smislu kapaciteta, mogućnosti i interoperabilnosti, operativni postupci i priroda različitih usluga te učinak svih tih čimbenika na infrastrukturni kapacitet. Mjere koje se razmatraju uključuju posebno usluge preusmjeravanja, promjena u voznom redu, promjena brzine, usklađivanja operativnih postupaka i unapređenja infrastrukture.
3. Upravitelji infrastrukture savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o nacrtu analize kapaciteta u skladu s člankom 7.e Direktive 2012/34/EU i, ako je dotična dionica infrastrukture dio europskog prometnog koridora, u skladu s člankom 54. **ove Uredbe**.

Upravitelj infrastrukture objavljuje rezultate analize kapaciteta. [...]

4. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir, **prema potrebi**, rezultate analize kapaciteta provedene na temelju ovog članka u strateškom planiranju kapaciteta, posebno u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i planu opskrbe kapacitetom.

Rezultati analize kapaciteta dostavljaju se tijelima država članica zaduženima za izradu indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1.

Direktive 2012/34/EU i europskom koordinatorskom zaduženom za dotični europski prometni koridor.

Članak 23.

Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci od dovršetka analize kapaciteta u skladu s člankom 22., upravitelj infrastrukture izrađuje plan povećanja kapaciteta **za dionice ili čvorove koji su proglašeni zakrčenima**.

U okviru plana povećanja kapaciteta utvrđuju se:

- (a) razlozi zakrčenosti;
- (b) vjerojatan razvoj prometa u budućnosti;
- (c) ograničenja za razvoj infrastrukture;

- (d) mogućnosti i troškovi povećanja kapaciteta, uključujući **organizacijske mjere** i vjerojatne promjene pristojbi za pristup infrastrukturi.

Na temelju analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mjera u okviru plana povećanja kapaciteta određuju se i aktivnosti koje će se poduzeti za povećanje infrastrukturnog kapaciteta, uključujući raspored za provedbu mjera.

2. Plan povećanja kapaciteta izrađuje se nakon savjetovanja s korisnicima relevantne zakrčene infrastrukture u skladu s člankom 13.

[...] **Država članica** može **odlučiti da taj plan** podliježe **njezinu** prethodnom odobrenju [...].

3. Dotična država članica uzima u obzir planove povećanja kapaciteta pri obnovi indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU.

[...]

4. Ne dovodeći u pitanje članak 40. ove Uredbe, upravitelj infrastrukture prestaje ubirati sve pristojbe za relevantnu infrastrukturu na temelju članka 31. stavka 4. Direktive 2012/34/EU ako nastupi jedna od sljedećih situacija:

- (a) upravitelj infrastrukture ne pripremi plan povećanja kapaciteta;
- (b) upravitelj infrastrukture ne ostvari napredak u aktivnostima utvrđenima u planu povećanja kapaciteta.

5. Ne dovodeći u pitanje stavak 4., upravitelj infrastrukture može, po odobrenju regulatornog tijela, nastaviti ubirati pristojbe ako nastupi jedna od sljedećih situacija:

- (a) plan povećanja kapaciteta ne može biti ostvaren zbog razloga koji su izvan njegove kontrole;
- (b) raspoložive mogućnosti nisu gospodarski ili financijski održive.

Članak 24.

Specijalizirana infrastruktura

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., infrastrukturni kapacitet smatra se dostupnim za sve vrste prometa kompatibilnog s pravcem namijenjenim za prometovanje u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i specifikacijama utvrđenima u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive.
2. Upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, može odlučiti da se određena infrastruktura odredi za upotrebu za određene vrste prometa kad postoje odgovarajući alternativni pravci i kad se u skladu s postupkom utvrđenim u članku 25. može dokazati da je to opravdano iz društvene, gospodarske i okolišne perspektive. U tom slučaju upravitelj infrastrukture navodi to određivanje u dokumentima za planiranje iz članka 11. stavka 2. i **u izvješću o mreži** te rezervira kapacitet za određene vrste prometa u planu opskrbe kapacitetom.

Takvo određivanje ne sprečava upotrebu takve infrastrukture za druge vrste prometa kad za to postoji dostupan kapacitet.
3. [...] **Države članice osiguravaju da se infrastruktura** određena na temelju stavka 2. [...] navede u registru infrastrukture iz članka 49. [...] Direktive (EU) 2016/797 [...].

Članak 25.

[...] **Dioba kapaciteta infrastrukture [...] proglašene visokoiskorištenom ili zakrčenom**

1. Kad je element infrastrukture proglašen visokoiskorištenim ili zakrčenim u budućem razdoblju valjanosti voznog reda, upravitelj infrastrukture [...] **može** provesti diobu kapaciteta na tom elementu infrastrukture u modelu kapaciteta iz članka 17. i planu opskrbe kapacitetom iz članka 18. koji se odnose na dotično razdoblje valjanosti voznog reda.

2. Pri diobi infrastrukturnog kapaciteta na temelju stavka 1. upravitelj infrastrukture postupao u skladu sa **strateškim smjernicama iz** članka [...]

[...] **11. stavka 3. ako su države članice pružile takve smjernice i predvidjele da su obvezujuće** te uzima u obzir potrebu za kapacitetom za višemrežne željezničke usluge.

2.a S obzirom na diobu infrastrukturnog kapaciteta na temelju stavka 1., upravitelji infrastrukture procjenjuju alternativne mogućnosti diobe na temelju, među ostalim, sljedećih socioekonomskih, operativnih i okolišnih kriterija, ovisno o dostupnosti podataka:

- (a) operativnih troškova pružatelja usluga željezničkog prijevoza i tehničkih parametara tih usluga te posljedičnog učinka na cijene za korisnike usluga željezničkog prijevoza;**
- (b) troškova za korisnike usluga željezničkog prijevoza povezanih s vremenom;**
- (c) povezivosti i dostupnosti za osobe i regije koje se opslužuju uslugama željezničkog prijevoza, uključujući kvalitetu veza i vrijeme za presjedanje za usluge željezničkog prijevoza putnika i robe;**
- (d) utjecaja na okoliš, kao što su emisije stakleničkih plinova i buka;**
- (e) broja prevezenih osoba i količine robe;**
- (f) iskorištenosti infrastrukturne mreže.**

Pri procjeni alternativnih mogućnosti diobe upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir postupke koje je razvio ENIM iz stavka 2.b.

2.b ENIM izrađuje i donosi pravedan, transparentan i nediskriminirajući postupak za procjenu alternativnih mogućnosti diobe te ga uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Ti postupci uključuju sljedeće korake:

- (a) utvrđivanje raspona standardnih vrijednosti za željezničke usluge kao početne osnove za procjenu;**

- (b) osmišljavanje alternativnih scenarija za diobu kapaciteta dostupnog za različite vrste usluga željezničkog prijevoza;**
- (c) evaluaciju i rangiranje scenarija na temelju objektivnih, transparentnih i nediskriminirajućih metodologija, uzimajući u obzir socioekonomske, operativne i okolišne kriterije utvrđene u stavku 2.a te omogućujući vođenje računa o lokalnim ili nacionalnim okolnostima na temelju prihvaćenih pristupa i empirijskih dokaza;**
- (d) odabir najviše rangiranog scenarija na temelju evaluacije iz točke (c) te izmjenu plana opskrbe kapacitetom u skladu s time.**

ODJELJAK 3.

Izrada rasporeda i dodjela kapaciteta

Članak 26.

Prava na kapacitet

1. Podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture u skladu s javnim ili privatnim pravom zatražiti sporazum kojim se dodjeljuju prava [...] **za kapacitet na** željezničkoj infrastrukturi uz pristojbu kako je predviđeno u odjeljku 2. poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU.

Upravitelji infrastrukture podnositeljima zahtjeva dodjeljuju [...] **prava za kapacitet na željezničkoj** [...] infrastrukturi u obliku:

- (a) specifikacije kapaciteta;
- (b) trase vlaka.

ENIM definira obilježja specifikacija kapaciteta i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. [...] **Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir ta obilježja.**

2. Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacije kapaciteta u prava na kapacitet u obliku trase vlaka prije stvarne vožnje vlaka u skladu s rokovima utvrđenima u odjeljcima 4., 5. i 6. Priloga I.
3. Prava na kapacitet u obliku trase vlaka mogu se dodijeliti podnositeljima zahtjeva najdulje na jedno razdoblje valjanosti voznog reda. Prava na kapacitet u obliku specifikacije kapaciteta mogu se dodijeliti na razdoblje dulje od jednog razdoblja valjanosti voznog reda u skladu s člancima 31. i 33.
4. Osim ako je drukčije određeno ovom Uredbom, prava i obveze upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u donosu na dodjelu kapaciteta propisana su u ugovorima ili u [...]nacionalnom pravu.

5. [...] **6. Kad je podnositelju zahtjeva dodijeljeno pravo na kapacitet, on ga ne prenosi na drugog prijevoznika ili uslugu.**

Svaki oblik prijenosa dovodi do isključenja iz daljnje dodjele kapaciteta tijekom tekućeg i sljedećeg razdoblja valjanosti voznog reda.

Prijenosom se ne smatra kad željeznički prijevoznik upotrebljava kapacitet pri obavljanju poslova podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik. Podnositelj zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik obavješćuje upravitelja infrastrukture, najmanje 10 dana prije upotrebe kapaciteta, koji će željeznički prijevoznik upotrebljavati taj kapacitet. Te informacije uključuju dokaz o prihvaćanju željezničkog prijevoznika.

7. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti infrastrukturni kapacitet radi obavljanja usluge prijevoza putnika u državi članici u kojoj je pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi ograničeno u skladu s člankom 11. Direktive 2012/34/EU, on će o tome obavijestiti upravitelje infrastrukture i dotična regulatorna tijela najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se odnosi zahtjev za dodjelu kapaciteta. Kako bi dotična regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javnih usluga, regulatorna tijela osiguravaju da se o tome bez neopravdanog odlaganja u roku od najviše 10 dana obavijeste nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o javnim uslugama dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na tom pravcu, sva druga zainteresirana nadležna tijela s pravom ograničenja pristupa u skladu s člankom 11.

Direktive 2012/34/EU i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga na pravcu te usluge putničkog prijevoza.

6. [...]

Članak 27.

Metode dodjele kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju prava na kapacitet podnositeljima zahtjeva u okviru postupaka dodjele iz članaka od 31. do 34.

Sve promjene dodijeljenog kapaciteta također se smatraju dodjelom kapaciteta.

4. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju infrastrukturni kapacitet s pomoću digitalnih alata i digitalnih usluga u skladu s člankom 62. tijekom cijelog povratnog putovanja, na zahtjev.

5. Kad zahtijevaju ili provode promjene dodijeljenog kapaciteta, podnositelji zahtjeva i upravitelji infrastrukture postupaju u skladu s člankom 39.

6. Upravitelj infrastrukture otkazuje pravo na kapacitet koje je, u razdoblju od barem mjesec dana, upotrijebljeno ispod kvote koja je definirana u izvješću o mreži, osim ako je to posljedica više sile. ENIM definira raspone kvote i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir raspone kvote koju je definirao ENIM.

Regulatorno tijelo prati je li primjena ovog stavka pravedna, transparentna i nediskriminirajuća te istražuje sve zaprimljene pritužbe.

6.a U skladu s kriterijima i postupcima iz članka 20. stavka 1., ako je primjenjivo, upravitelj infrastrukture može odbiti dodijeliti kapacitet ako zahtjevi nisu u skladu s njegovim strateškim planiranjem kapaciteta. U tom slučaju upravitelj infrastrukture ulaže maksimalne napore kako bi podnositelju zahtjeva osigurao alternativni kapacitet. Podnositelja zahtjeva bez odgode se obavješćuje o odbijanju zahtjeva. Podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti pritužbu regulatornom tijelu na temelju članka 63. stavka 2.

6.b Upravitelji infrastrukture najmanje jednom godišnje obavješćuju regulatorno tijelo o svim zaprimljenim zahtjevima za dodjelu kapaciteta koji se nisu uklapali u parametre dostupnog kapaciteta definiranog u planu opskrbe kapacitetom, neovisno o tome jesu li prihvaćeni ili odbijeni. Na temelju tih informacija regulatorno tijelo može izdati mišljenje u kojem upravitelju infrastrukture može preporučiti da izmijeni model kapaciteta.

Članak 28.

Dodjela višemrežnih prava na kapacitet

2.**[...] 0.** Podnositelji zahtjeva imaju pravo zatražiti višemrežna prava na kapacitet **putem postupaka dodjele iz članaka od 31. do 34., uključujući cijela povratna putovanja**, te dobiti odgovore na takve zahtjeve, na jednom mjestu i u okviru jednog postupka[...], **u skladu s člankom 62. stavkom 5.**

Upravitelji infrastrukture surađuju pri dodjeli kapaciteta za višemrežne željezničke usluge, uključujući posebno međunarodne usluge željezničkog prijevoza robe i međunarodne usluge željezničkog prijevoza putnika.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]
6. [...]
7. [...]

Članak 28.

[...]

1. Kad upravitelj infrastrukture zaprimi zahtjev za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet [...], koordinira se s drugim dotičnim upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53.
2. Koordinacija **iz stavka 1.** osobito uključuje:
 - (a) imenovanje jedinstvene kontaktne točke zadužene za komunikaciju s podnositeljem zahtjeva povezanu sa zahtjevom za dodjelu višemrežnog prava na kapacitet, o kojoj se podnositelja zahtjeva obavješćuje bez odgode nakon zaprimanja zahtjeva;
 - (b) usklađenost višemrežnog prava na kapacitet s minimalnim kriterijima kvalitete u smislu dosljednosti među mrežama i u pogledu aspekata kao što su određivanje pravca, vozni red, dostupnost na različite dane vožnje i status dodjele;
 - (c) dosljednu provedbu postupka dodjele višemrežnih prava na kapacitet, među ostalim posebno mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. i mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 37.;

- (d) koordiniranje svih promjena dodijeljenih višemrežnih prava na kapacitet u skladu s odjeljkom 4. kako bi se u svakom trenutku osigurao integritet višemrežnih prava na kapacitet.

Ako upravitelji infrastrukture ne imenuju jedinstvenu kontaktnu točku, **podnositelj zahtjeva odabire** upravitelja infrastrukture **koji** je odgovoran djelovati kao jedinstvena kontaktna točka za upite povezane s određenim zahtjevom za dodjelu kapaciteta.

- 3.[...][...]**2.a Upravitelj infrastrukture ne [...] otkazuje višemrežno pravo na kapacitet u skladu s člankom 27. stavkom 6. bez prethodne koordinacije s drugim dotičnim upraviteljima infrastrukture.**

Ako upravitelj infrastrukture [...] u skladu s člankom 27. stavkom 6. otkáže višemrežna prava na kapacitet [...], o tome obavješćuje regulatorno tijelo. Ako otkazano višemrežno pravo na kapacitet uključuje prekogranični promet, regulatorno tijelo obavješćuje relevantna regulatorna tijela i ENRRB.

4. [...]

5. ENIM definira detaljne postupke i metode za [...] **promicanje ujednačene primjene** ovog članka i minimalne zahtjeve za kvalitetu iz stavka 2. točke (b) te ih uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te postupke i metode.

Članak 29.

Suradnja pri dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i kapaciteta uslužnih objekata

1. [...] ²²[...]

²² [...].

1. **Upravitelji infrastrukture i operatori uslužnih objekata koji nude usluge potrebne za obavljanje usluge željezničkog prijevoza i čiji su uslužni objekti dio transeuropske prometne mreže kako je navedeno u Prilogu II. [novoj Uredbi o TEN-T-u], uključujući one koji se nalaze u gradskim čvorovima definiranima u članku 3. točki (f) te uredbe, surađuju kako bi, prema potrebi, osigurali dosljednost dodjele kapaciteta na infrastrukturi i u uslužnim objektima.**
2. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži navode popis uslužnih objekata iz stavka 1.
3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da podnositelji zahtjeva mogu na jednom mjestu i u okviru jednog postupka zatražiti prava na kapacitet na željezničkoj infrastrukturi i u uslužnim objektima iz stavka 1.
4. Za potrebe stavka 3. upravitelji infrastrukture i operatori uslužnih objekata koordiniraju kapacitet i dodjeljuju prava na kapacitet, uključujući kapacitet u [...] **uslužnom** objektu koji ispunjava zahtjeve podnositelja zahtjeva ili ulažu napore kako bi osigurali izvedivu alternativu.
5. Operatori uslužnih objekata iz stavka 1. upravitelju infrastrukture daju informacije o dostupnom kapacitetu u digitalnom obliku u skladu s člankom 62. **stavkom 5. i u skladu s rasporedima iz Priloga I.**
6. [...]
7. [...]
6. **Ovaj se članak ne primjenjuje na operatore uslužnih objekata na koje se primjenjuje izuzeće na temelju članka 2. Provedbene uredbe 2017/2177.**

Članak 30.

Vozni red

1. Upravitelji infrastrukture [...] **objavljaju** novi vozni red prije početka svakog razdoblja valjanosti voznog reda. [...]

Upravitelji infrastrukture pokreću izradu voznog reda pri dodjeli kapaciteta u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz stavka 32., uzimajući u obzir prava na kapacitet dodijeljena na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31. i u okviru postupka ponavljajućeg planiranja iz članka 33.

2. Upravitelji infrastrukture [...] **osiguravaju**, do kraja razdoblja valjanosti voznog reda, **da je vozni red ažuriran**, uzimajući u obzir kapacitet dodijeljen u okviru postupka ponavljajućeg planiranja iz članka 33., kapacitet dodijeljen u *ad hoc* postupku iz članka 34., promjene prava na kapacitet u skladu s člankom 39. i promjenu rasporeda u kontekstu upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama u skladu s člankom 41.

Članak 31.

Dodjela kapaciteta na temelju okvirnih sporazuma

1. Podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta u razdoblju duljem od jednog razdoblja valjanosti voznog reda.

1.a Upravitelji infrastrukture u dokumentima za planiranje strateškog planiranja kapaciteta navode kapacitet koji planiraju rezervirati za dodjelu na temelju okvirnih sporazuma. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, **kapacitet rezerviran za okvirne sporazume u tim dokumentima za planiranje** upravitelj infrastrukture [...] **dodjeljuje podnositeljima zahtjeva u okviru** tih [...] sporazuma [...], podložno stavcima 3. i 4. **To ne sprečava upravitelja infrastrukture da dodijeli zatraženi kapacitet na temelju okvirnih sporazuma u slučajevima kada takav kapacitet nije rezerviran u dokumentima za planiranje, podložno stavku 4.**

1.b Okvirni sporazumi mogu se sklopiti između nekoliko upravitelja infrastrukture i jednog podnositelja zahtjeva ako obuhvaćaju više od jedne mreže.

U okvirnim sporazumima navode se prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacije kapaciteta kako je navedeno u članku 26. stavku 1. točki (a). Okvirni sporazumi ne obuhvaćaju prava na kapacitet dodijeljena u obliku trase vlaka.

Države članice mogu zahtijevati da regulatorno tijelo prethodno odobri okvirne sporazume. **Relevantna regulatorna tijela koordiniraju se u slučaju okvirnih sporazuma koji uključuju prekogranični promet.**

2. Podnositelj zahtjeva koji je stranka okvirnog sporazuma podnosi zahtjev za pretvorbu specifikacija kapaciteta iz okvirnog sporazuma u odgovarajuću trasu vlaka u skladu sa sporazumom. **Ta se pretvoba provodi u skladu s člankom 26. stavkom 2.**

3. Upravitelji infrastrukture [...] **osiguravaju da su** okvirni sporazumi [...] u skladu s dokumentima za planiranje strateškog planiranja kapaciteta iz članka 11. stavka 2. [...], **ako su dostupni, i sa strateškim smjernicama iz članka 11. stavka 3., ako su države članice pružile takve smjernice i predvidjele da su obvezujuće.**

Susjedni upravitelji infrastrukture [...] koordiniraju svoja strateška planiranja kapaciteta u pogledu udjela kapaciteta [...] dostupnog za [...] prekogranične okvirne sporazume [...].

4. Okvirni sporazumi ne isključuju upotrebu infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili usluga. Zbog toga upravitelji infrastrukture određuju maksimalne udjele u ukupnom kapacitetu koji se mogu dodijeliti na temelju okvirnih sporazuma i navode ih u izvješću o mreži.
5. Moguće je izmijeniti uvjete okvirnog sporazuma kako bi se bolje iskoristila željeznička infrastruktura [...]. **Te se izmjene ne smatraju promjenama prava na kapacitet koje podliježu kazni na temelju članka 40. Druge promjene pravâ na kapacitet dodijeljenih na temelju okvirnih sporazuma podliježu kazni u skladu s člankom 40.**
6. [...]
7. Okvirni sporazumi u načelu obuhvaćaju razdoblje navedeno u odjeljku 5. Priloga I. Upravitelj infrastrukture u određenim slučajevima može pristati na dulje ili kraće razdoblje. Svako razdoblje dulje od razdoblja navedenog u odjeljku 5. Priloga I. opravdava se zahtjevom za namjenska ulaganja novih sudionika ili činjenicom da je usluga bitno nova [...], **uključujući značajno poboljšanje kvalitete usluge.**
8. Za usluge za koje se upotrebljava specijalizirana infrastruktura iz članka 24. koja zahtijeva znatna i dugoročna ulaganja, koja podnositelj zahtjeva mora opravdati, okvirni sporazumi mogu se sklapati na razdoblje od 15 godina. Bilo koje razdoblje dulje od 15 godina može se ugovoriti samo u iznimnim slučajevima, kad se radi o velikom i dugoročnom ulaganju te kad je takvo ulaganje obuhvaćeno ugovornim obvezama koje uključuju višegodišnji plan amortizacije.
9. Upravitelji infrastrukture uvrstavaju kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma u model kapaciteta iz članka 17. i plan opskrbe kapacitetom iz članka 18.
10. Opće odredbe svakog okvirnog sporazuma dostupne su svakoj zainteresiranoj strani uz poštovanje poslovne povjerljivosti podataka.
11. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela [...], željezničkih prijevoznika, **upravitelja infrastrukture** i [...] ENRRB-a, Komisija može donijeti [...] provedbene [...] **akte** kojima se utvrđuju [...] **detaljna pravila o postupku [...]** **za sklapanje okvirnih sporazuma te obliku i sadržaju takvih sporazuma** kako bi se [...] **osigurala** ujednačena primjena ovog članka [...]. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 32.

Dodjela kapaciteta u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture izrađuje [...] vozni red **iz članka 30.** za određeno razdoblje valjanosti voznog reda na temelju sljedećeg:
 - (a) zahtjeva za dodjelu pravâ na kapacitet zaprimljenih u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta;
 - (b) prava na kapacitet povezanih s dotičnim razdobljem valjanosti voznog reda i dodijeljenih na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31.;
 - (c) prava na kapacitet povezanih s dotičnim razdobljem valjanosti voznog reda i dodijeljenih u okviru postupka ponavljajućeg planiranja u skladu s člankom 33.
2. Upravitelj infrastrukture dodjeljuje kapacitet istovremenom dodjelom kapaciteta kako bi, u mjeri u kojoj je to moguće, ispunio sve zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta iz stavka 1., podložno [...] **stavku 6.** i [...] **članku 27. stavku 6.a.** Upravitelj infrastrukture uzima u obzir, u mjeri u kojoj je to moguće, sva ograničenja za podnositelje zahtjeva, uključujući gospodarski učinak na njihovo poslovanje.
3. [...]
4. [...]

5. [...]
6. Prava na kapacitet dodijeljena u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta mogu obuhvaćati:
 - (a) trase vlaka;
 - (b) specifikacije kapaciteta.

Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacija kapaciteta u trase vlaka u skladu s odjeljkom 4. Priloga I.

7. Upravitelj infrastrukture poštuje raspored za postupak dodjele kapaciteta utvrđen u odjeljku 4. Priloga I.
8. [...]
9. [...]
10. Upravitelj infrastrukture savjetuje se sa zainteresiranim stranama o nacrtu voznog reda. Zainteresirane strane jesu svi oni koji su zatražili infrastrukturni kapacitet i druge strane koje žele imati priliku komentirati kako vozni red može utjecati na njihovu sposobnost pružanja željezničkih usluga u razdoblju valjanosti voznog reda.

11. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi odgovorio na sve izražene zabrinutosti.

Članak 33.

Dodjela kapaciteta u okviru postupka ponavljajućeg planiranja

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju kapacitet u okviru postupka ponavljajućeg planiranja **barem za usluge željezničkog prijevoza robe** u skladu s rokovima utvrđenima u [...] **odjeljku** 6. Priloga I. Upravitelji infrastrukture u tu svrhu rezerviraju kapacitet u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18.

Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, kapacitet rezerviran za ponavljajuće planiranje u dokumentima za planiranje upravitelj infrastrukture dodjeljuje podnositeljima zahtjeva u okviru postupka ponavljajućeg planiranja. To ne sprečava upravitelja infrastrukture da dodijeli zatraženi kapacitet u okviru ponavljajućeg planiranja u slučajevima kada takav kapacitet nije rezerviran u dokumentima za planiranje. Postupak ponavljajućeg planiranja ne isključuje upotrebu relevantne infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili usluga.

2. Prava na kapacitet dodijeljena u okviru postupka ponavljajućeg planiranja mogu obuhvaćati:
- (a) trase vlaka ili specifikacije kapaciteta za sve dane vožnje u razdoblju valjanosti voznog reda koje obuhvaća prvi dan vožnje iz zahtjeva;
 - (b) specifikacije kapaciteta za sve dane vožnje izvan razdoblja valjanosti voznog reda koje obuhvaća prvi dan vožnje iz zahtjeva, na najdulje razdoblje navedeno u odjeljku 6. Priloga I.

Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacija kapaciteta u trase vlaka u skladu s odjeljkom 6. Priloga I.

- 2.a Upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva mogu zajednički odlučiti izmijeniti specifikacije kapaciteta dodijeljene u okviru postupka ponavljajućeg planiranja kako bi se omogućila bolja upotreba željezničke infrastrukture. Te se izmjene ne smatraju promjenama prava na kapacitet koje podliježu kazni na temelju članka 40. Druge**

promjene prava na kapacitet dodijeljenih u okviru postupka ponavljajućeg planiranja podliježu kazni u skladu s člankom 40.

3. Ne dovodeći u pitanje članak 18., upravitelji infrastrukture dodjeljuju kapacitet rezerviran za postupak [...] ponavljajućeg planiranja na temelju načela [...] **„prvi po redosljedu”** [...].
4. [...]
5. [...]
6. Upravitelj infrastrukture, nakon slanja obavijesti regulatornom tijelu [...], odbija zahtjeve za ponavljajuće planiranje [...] ako sadržavaju obilježja kapaciteta koji se obično dodjeljuje na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31. Regulatorno tijelo obavješćuje ENRRB o takvim [...] **odbijanjima i** osigurava usklađenu primjenu ovog stavka.

Članak 34.

Dodjela kapaciteta u okviru *ad hoc* postupka

1. Upravitelj infrastrukture odgovara odmah, a u svakom slučaju u rokovima utvrđenima u odjeljku 7. Priloga I., na *ad hoc* zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta podnesene u bilo kojem trenutku za vrijeme valjanosti voznog reda. Informacije o dostupnom rezervnom kapacitetu stavljaju se na raspolaganje u skladu s člankom 9. svim podnositeljima zahtjeva koji bi možda željeli upotrijebiti taj kapacitet.

Prava na kapacitet dodijeljena u okviru *ad hoc* postupka dodjeljuju se u obliku trasa vlaka.

2. Dodjela infrastrukturnog kapaciteta kao odgovor na *ad hoc* zahtjev temelji se na načelu „prvi po redosljedu”.

Članak 35.

Izrada rasporeda za ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova

1. [...] **0.a Pri izradi rasporeda** infrastrukturnih radova [...] u [...] **skladu s ovim** člankom [...], **upravitelji infrastrukture pridržavaju se rasporeda i zahtjeva utvrđenih u odjeljku 3. Priloga I.**

- 2.**[...] 0.b** Pri izradi rasporeda infrastrukturnih radova upravitelji infrastrukture što više ograničavaju učinak na unaprijed planirani kapacitet uključen u model kapaciteta ili plan opskrbe kapacitetom.

- 3.**[...][...] 1. Upravitelji infrastrukture** što prije **izrađuju raspored za** ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova [...] **koji nisu uključeni u plan opskrbe** kapacitetom iz članka 18. [...]

4. Ako je za izradu rasporeda za ograničenje kapaciteta koje proizlazi iz infrastrukturnih radova potrebna promjena dodijeljenog prava na kapacitet u smislu članka 39., upravitelj infrastrukture čini sve što je u njegovoj moći da dotičnim podnositeljima zahtjeva osigura alternativni kapacitet [...] **koji željezničkom prijevozniku omogućuje obavljanje dotičnih usluga.**

U tu svrhu upravitelj infrastrukture obavješćuje sve dotične podnositelje zahtjeva o planiranoj promjeni dotičnih prava na kapacitet. Dotičnim podnositeljima nudi alternativna prava na kapacitet ili se koordinira s njima kako bi dogovorili alternativna prava na kapacitet.

5. [...]

6. Upravitelji infrastrukture uključuju [...] ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova, **čim je za njih izrađen raspored**, u model kapaciteta [...] **ili** u plan opskrbe kapacitetom, [...] **bez obzira na** trenutak kada je za njih izrađen raspored.

Članak 36.

Mehanizam sporazumnog rješavanja sporova i usuglašavanje zahtjeva

1. Ako u kontekstu istovremene dodjele kapaciteta upravitelj infrastrukture utvrdi da su različiti zahtjevi za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta suprotstavljeni, nastoji osigurati najbolje usklađivanje svih uvjeta usuglašavanjem tih zahtjeva.
2. Ako dođe do situacije koja zahtijeva usuglašavanje, upravitelj infrastrukture **nastoji udovoljiti svim zahtjevima putem usuglašavanja i ima** pravo, u razumnim granicama, predložiti infrastrukturni kapacitet koji se razlikuje od zatraženog. Upravitelj infrastrukture određuje primjenjiva ograničenja u izvješću o mreži. ENIM daje smjernice o definiranju tih ograničenja i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.
3. Upravitelj infrastrukture pokušava sve sporove riješiti savjetovanjem s odgovarajućim podnositeljima zahtjeva. To savjetovanje temelji se na dostavi informacija, u razumnom roku, besplatno i u elektroničkom obliku, o sljedećem:
 - (a) trasama vlaka koje svi drugi podnositelji zahtjeva traže na istim pravicima;
 - (b) trasama vlaka koje su privremeno dodijeljene svim drugim podnositeljima zahtjeva na istim pravicima;
 - (c) alternativnim trasama vlaka predloženima na mjerodavnim pravicima u skladu sa stavkom 2.;
 - (d) svim pojedinostima kriterija koji se koriste u postupku dodjele kapaciteta.

Ne dovodeći u pitanje [...] članak 3. **stavak 1.a** i podložno suglasnosti svih podnositelja zahtjeva, upravitelj infrastrukture može uspostaviti kontakt među svim podnositeljima zahtjeva koji bi mogli sudjelovati u rješavanju spora kako bi se olakšalo usuglašavanje zahtjeva.

4. Načela na kojima se temelji postupak usuglašavanja **suprotstavljenih** zahtjeva za dodjelu kapaciteta za domaće željezničke usluge navedena su u izvješću o mreži.
5. [...]
6. [...]
7. U slučaju **spora koji uključuje najmanje jedan** [...] **zahtjev** za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet, mehanizam sporazumnog rješavanja sporova iz stavaka 1., 2. i 3. primjenjuje se u skladu s člankom 53. i uključuje koordinatora mreže.
8. ENIM izrađuje smjernice za primjenu mehanizma sporazumnog rješavanja [...] **sporova koji uključuju najmanje jedan zahtjev za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te smjernice.**

Članak 37.

Mehanizam formalnog rješavanja sporova [...]

1. Ako mehanizmima sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. nije riješen spor povezan s kapacitetom,[...] **upravitelj infrastrukture prednost daje zahtjevima koji su u skladu s unaprijed planiranim kapacitetom utvrđenim u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18. Stoga upravitelj infrastrukture može prihvatiti ili odbiti zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom.**

Kad prihvaća zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom, upravitelj infrastrukture nastoji zadržati opću ravnotežu između elemenata plana opskrbe kapacitetom navedenih u odjeljku 1. Priloga I.

Kad odbija zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom, upravitelj infrastrukture bez odgode obavješćuje dotičnog podnositelja zahtjeva o namjeri da odbije zahtjev. U tom slučaju upravitelj infrastrukture ulaže maksimalne napore kako bi podnositelju zahtjeva osigurao alternativni kapacitet. Podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti pritužbu regulatornom tijelu u skladu s člankom 56. stavkom 9. Direktive (EU) 2012/34.

1.a Upravitelji infrastrukture rješavaju sporove koji nisu riješeni u skladu sa stavkom 1. putem pravednog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka, u skladu sa strateškim smjernicama iz članka 11. stavka 3., ako su države članice pružile takve smjernice i predvidjele da su obvezujuće.

Ako primjena tih smjernica ne omogućuje rješavanje sporova, upravitelji infrastrukture rješavaju sporove putem pravednog, transparentnog i nediskriminirajućeg postupka, uzimajući u obzir postupak koji je ENIM uspostavio u skladu sa stavkom 1.b.

1.b ENIM izrađuje i donosi postupke iz stavka 1.a i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Ti postupci uključuju sljedeće korake:

(0) utvrđivanje raspona standardnih vrijednosti za željezničke usluge kao početne osnove za procjenu;

(a) osmišljavanje alternativnih scenarija za dodjelu kapaciteta dostupnog za različite vrste usluga željezničkog prijevoza, koji po mogućnosti uključuju osiguravanje alternativnog kapaciteta na drugim pravcima ili alternativnog vremena s usporedivim obilježjima;

(b) evaluaciju i rangiranje scenarija iz točke (a) na temelju objektivnih, transparentnih i nediskriminirajućih metodologija, uzimajući u obzir socioekonomske, operativne i okolišne kriterije utvrđene u stavku 1.c te

omogućujući vođenje računa o lokalnim ili nacionalnim okolnostima na temelju prihvaćenih pristupa i empirijskih dokaza;

(c) odabir najviše rangiranog scenarija na temelju evaluacije iz točke (b) te izmjenu plana opskrbe kapacitetom u skladu s time.

1.c Postupcima koje je ENIM uspostavio u skladu sa stavkom 1.b procjenjuju se alternativne mogućnosti za upotrebu infrastrukturnog kapaciteta na temelju, među ostalim, sljedećih socioekonomskih, operativnih i okolišnih kriterija, ovisno o dostupnosti podataka iz stavka 1.b točke (0):

(a) operativnih troškova pružatelja usluga željezničkog prijevoza i tehničkih parametara tih usluga te posljedičnog učinka na cijene za korisnike usluga željezničkog prijevoza;

(b) troškova za korisnike usluga željezničkog prijevoza povezanih s vremenom;

(c) povezivosti i dostupnosti za osobe i regije koje se opslužuju uslugama željezničkog prijevoza, uključujući kvalitetu veza i vrijeme za presjedanje za usluge željezničkog prijevoza putnika i robe;

(d) utjecaja na okoliš, kao što su emisije stakleničkih plinova i buka;

(e) broja prevezenih osoba i količine robe;

(f) tehničkih parametara za učinkovitu upotrebu infrastrukture, kao što su homogenost prometa, duljina vlaka ili prometne frekvencije.

2. U okviru [...] mehanizma formalnog rješavanja sporova zahtjevi za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet u cijelosti se uzimaju u obzir. Ako se u skladu sa [...] stavkom 1.b točkom (b) primjenjuju različiti nacionalni parametri, ti se parametri upotrebljavaju za odgovarajuće dionice.

3. U slučaju suprotstavljenih zahtjeva za dodjelu kapaciteta koji se odnose na željezničke usluge sa sličnim obilježjima i socioekonomskim profilom, upravitelj infrastrukture dodjeljuje kapacitet[...] na način kojim se omogućuje pristup najvećem broju podnositelja zahtjeva. [...] Upravitelji infrastrukture u tu svrhu kapacitet mogu dodijeliti na

temelju dražbe. Metoda dodjele kapaciteta koja se primjenjuje na temelju ovog stavka [...] podliježe prethodnom odobrenju regulatornog tijela.

Članak 38.

Raspored za postupke dodjele kapaciteta

1. **Za potrebe provedbe članka od 31 do 34.** [...] upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva dužni su poštovati raspored za postupke dodjele kapaciteta utvrđene u odjeljcima 4., 5., 6. **odnosno** 7. Priloga I.
2. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti o razdobljima i rokovima za raspored dodjele kapaciteta koji se razlikuju od onih iz ove Uredbe i točke 2. podtočke (b) Priloga VI. Direktivi 2012/34/EU ako[...];
 - uspostava međunarodnih trasa vlaka u suradnji s upraviteljima infrastrukture iz trećih zemalja na mreži čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji ima znatan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta općenito[...]; **ili**
 - **uspostava međunarodnih trasa vlakova u suradnji s upraviteljima infrastrukture ostalih trećih zemalja ima znatan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta općenito, pod uvjetom da to ne utječe na postupke dodjele kapaciteta drugih upravitelja infrastrukture Unije koji nisu uključeni u te međunarodne trase vlakova.**
3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene **rokova i trajanja utvrđenih u** odjeljcima 4., 5., 6. i 7. Priloga I. [...] **i radi prilagodbe, u granicama okvira utvrđenog u člancima od 31. do 34., ključnih etapa i vremenskih razdoblja utvrđenih u njima, ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi, uzimajući u obzir iskustvo upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, s ciljem racionalizacije postupaka dodjele kapaciteta,** radi osiguravanja učinkovitog postupka dodjele i **radi** rješavanja pitanja interesa povezanih s planiranjem te operativnih, tehničkih i komercijalnih interesa dotičnih dionika u vezi s izradom rasporeda i dodjelom kapaciteta.

ODJELJAK 4.

Prilagodba i promjena rasporeda

Članak 39.

Promjene prava na kapacitet nakon dodjele

1. Upravitelji infrastrukture mogu na svoju inicijativu promijeniti prava na kapacitet dodijeljena podnositelju zahtjeva samo u skladu s ovom Uredbom. Podnositelji zahtjeva mogu u bilo kojem trenutku zatražiti promjene dodijeljenog kapaciteta. [...]

U slučaju promjene dodijeljenih prava na kapacitet primjenjuje se članak 40. Upravitelji infrastrukture bez odgode ažuriraju vozni red iz članka 30.

2. Upravitelji infrastrukture [...] u najvećoj mogućoj mjeri ograničavaju promjene prava na kapacitet nakon dodjele, u skladu s [...] **načelima** utvrđenima u članku 2. stavku 3.

Podnositelji zahtjeva u najvećoj mogućoj mjeri također ograničavaju svoj zahtjev za promjene tih prava nakon dodjele.

3. Promjene prava na kapacitet obuhvaćaju slučajeve u kojima upravitelj infrastrukture ne može dopustiti vožnju vlaka u skladu s dodijeljenim pravom na kapacitet i ima dovoljno vremena podnositelju zahtjeva ponuditi alternativno pravo na kapacitet nakon što ga je obavijestio da je potrebna promjena.

3.aa Otkazivanje prava na kapacitet smatra se posebnom vrstom promjene.

- 3.a U slučaju promjena prava na kapacitet** [...] upravitelji infrastrukture mogu [...] **primijeniti kraće** rokove za dodjelu [...] **tih** prava [...] **u odnosu na** [...] **rokove navedene u odjeljku 8. Priloga I.** Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži daju informacije o vremenu potrebnom za izradu trase vlaka. [...]

4. U pravilima i postupcima **koje upravitelj infrastrukture** primjenjuje u slučaju promjene prava na kapacitet u obzir se uzima učinak promjene prava na kapacitet na podnositelja zahtjeva u operativnom i komercijalnom smislu. U tu svrhu **upravitelji infrastrukture kategoriziraju** promjene [...] na temelju njihova učinka [...] **i utvrđuju kategoriju**

promjena koje imaju snažan učinak, uzimajući u obzir postupke koje je ENIM donio na temelju stavka 8. [...]

5. U slučaju promjene višemrežnog prava na kapacitet, dotični upravitelji infrastrukture ulažu sve razumne napore kako bi osigurali dosljednost između pravâ na kapacitet za vrijeme cijele vožnje vlaka.

Upravitelj infrastrukture koji mijenja višemrežno pravo na kapacitet [...] koordinira dodjelu alternativnog višemrežnog prava na kapacitet s drugim dotičnim upraviteljima infrastrukture te obavješćuje podnositelja zahtjeva i sve dotične strane o ishodu tog koordiniranja. Taj ishod može biti dodjela alternativnog višemrežnog prava na kapacitet ili obavijest da nije dostupno nijedno alternativno pravo na kapacitet.

6. [...]

7. Ako upravitelj infrastrukture promijeni dodijeljeno pravo na kapacitet, o tome bez odgode obavješćuje dotičnog podnositelja zahtjeva i željezničkog prijevoznika.

Upravitelj infrastrukture podnositelju zahtjeva nudi alternativna prava na kapacitet u rokovima utvrđenima u odjeljku 8. Priloga I. Kad to nije moguće, upravitelj infrastrukture podnositelju zahtjeva daje relevantne informacije koje mu omogućuju da podnese novi zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta. U tim informacijama prema potrebi se upućuje na plan opskrbe kapacitetom iz članka 18. i planiranje za izvanredne situacije iz članka 19.

8. ENIM izrađuje i donosi [...] **ujednačene** postupke za upravljanje promjenama pravâ na kapacitet nakon dodjele i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

[...] **Tim** postupcima **utvrđuju se kriteriji** za razlikovanje promjena [...] **ovisno o njihovu** učinku u odnosu na podnositelje zahtjeva i željezničke prijevoznike u komercijalnom i operativnom smislu [...], **uključujući** kriterije [...] za kategorizaciju [...] **promjena** kao **promjena sa snažnim učinkom.** [...]

9. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene **trajanja iz** odjeljka 8. Priloga I. [...] u svrhu osiguravanja učinkovitih postupaka prilagodbe i promjene rasporeda, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike dotičnih dionika. **Komisija pritom u obzir uzima iskustvo upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva.**

Članak 40.

[...] Kazna za promjene pravâ na kapacitet

1. Ako upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva [...] ne ispuni [...] **svoje** obveze u pogledu dodijeljenog prava na kapacitet i ako to uzrokuje promjenu koja se kategorizira kao snažna u skladu s člankom 39. **stavkom 4.** [...], plaća [...] **kaznu** drugoj strani.

Za potrebe ovog članka, ako željeznički prijevoznici ne iskoriste dodijeljeno pravo na kapacitet, to se smatra istovjetnim otkazivanju nakon vremena polaska dotičnog vlaka.

2. [...] **Kazna** iz stavka 1. ne plaća se u slučajevima više sile. **U slučaju višemrežnih prava na kapacitet, otkazivanje zbog više sile na jednoj mreži smatra se otkazivanjem zbog više sile za prava na kapacitet duž cijelog pravca koja je njome obuhvaćena.**

- 2.a Ako upravitelj infrastrukture, u skladu s člancima 10. i 35., planira i izrađuje raspored za ograničenje kapaciteta koje je obuhvaćeno područjem primjene odjeljka 3. Priloga I. te postupa u skladu s rasporedom i zahtjevima koji su u njemu utvrđeni, kazna iz stavka 1. ne plaća se.**

2.b Ako upravitelj infrastrukture povuče prava na kapacitet sukladno mjerama koje su države članice poduzele u skladu s člankom 10.a, kazna iz stavka 1. ne plaća se.

3. Upravitelji infrastrukture u svoje izvješće o mreži uključuju uvjete koji dovode do kazne, uzimajući u obzir smjernice koje je ENIM donio na temelju drugog podstavka ovog stavka.

3.[...] [...] Nakon savjetovanja s **podnositeljima zahtjeva i ENRRB-om**, ENIM [...] **može donijeti smjernice za utvrđivanje ujednačenih** uvjeta [...] **koji dovode do kazne, uzimajući** u obzir pravila **i postupke** utvrđene [...] **u** članku 39. stavcima 4. i 8. ENIM te [...] **smjernice** uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. ENRRB objavljuje mišljenje o [...] **tim smjernicama** koje je ENIM utvrdio.

4. Nakon odobrenja regulatornog tijela upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži utvrđuju razine [...] **kazne** koju plaćaju podnositelji zahtjeva.

Nakon zaprimanja prijedloga upravitelja infrastrukture te nakon savjetovanja s podnositeljima zahtjeva [...], regulatorno tijelo određuje razine [...] **kazne** koju plaća upravitelj infrastrukture. Upravitelj infrastrukture te informacije objavljuje u izvješću o mreži.

Razine [...] **kazne** određuju se u iznosu kojim se djelotvorno potiče upravitelja infrastrukture i podnositelje zahtjeva da poštuju planiranu upotrebu kapaciteta i svedu poremećaje na najmanju mjeru. Razine kazne razmjerne su i nediskriminirajuće.

[...] Te razine posebno uzimaju u obzir pravila **i postupke utvrđene u** [...] članku 39. stavcima 4. i 8. [...] [...]

Razina kazni modulira se do dvostrukog iznosa pristojbi za pristup pruži na temelju barem sljedećih kriterija:

(a) učinka promjene na prava na kapacitet;

(b) vremena za obavijest o promjeni koju strana koja je pokrenula promjenu dostavlja drugoj strani;

(c) ako promjenu uzrokuje upravitelj infrastrukture, kvalitete alternativnog pruženog kapaciteta u smislu određivanja pravca, vremena, tehničkih značajki i drugih relevantnih aspekata, ako alternativni kapacitet postoji; ili

(d) ako je promjenu uzrokovao podnositelj zahtjeva, mogućnosti ponovne dodjele kapaciteta i mogućnosti da drugi podnositelj zahtjeva taj kapacitet iskoristi.

Za potrebe primjene petog podstavka ovog stavka, država članica može definirati rasponne modulacije. Ti rasponi moraju biti u skladu s uvjetima utvrđenima u trećem podstavku ovog stavka. Države članice nastoje se međusobno koordinirati u skladu s člankom 53.a.

5. [...] **Višemrežno pravo na kapacitet** [...] **smatra se jednim pravom na kapacitet.** Obvezu plaćanja [...] **kazne** podnositelju zahtjeva snosi upravitelj ili upravitelji infrastrukture koji su odgovorni za promjenu prava na kapacitet, uzimajući u obzir cjelokupno pravo na kapacitet i, ako je odgovorno više upravitelja infrastrukture, omjer duljine njihovih mreža u pravu na kapacitet. [...] **Kazna** za cjelokupno pravo na kapacitet ne premašuje [...] **kaznu** koja se plaća za pravo na kapacitet koje je dodijelio upravitelj [...] **infrastrukture** pomnoženu s [...] **dva**.
6. [...] **Dotična regulatorna** tijela odlučuju o sporovima povezanima s razlogom za promjenu prava na kapacitet ili [...] **povezanima sklašnjenjima u plaćanju kazne** te odluku donose bez odgode i u roku od [...] **šest tjedana** od prikupljanja svih informacija potrebnih za procjenu uzroka promjene. Regulatorna tijela o takvim odlukama obavješćuju ENRRB i mogu se savjetovati s njim. [...] **Tijekom savjetovanja** ENRRB **regulatornim tijelima pruža savjete s ciljem** osiguravanja da su takve odluke usklađene i utemeljene na općeprihvaćenim načelima.

U slučaju višemrežnih prava na kapacitet podnositelj zahtjeva ima pravo žalbe regulatornom tijelu odgovornom za upravitelja infrastrukture koji djeluje kao

jedinstvena kontaktna točka u skladu s člankom 28. Nadležno regulatorno tijelo o tome obavješćuje relevantna regulatorna tijela i ENRRB.

7. **Ne dovodeći u pitanje Konvenciju o međunarodnom željezničkom prijevozu od 9. svibnja 1980., kako je izmijenjena Protokolom iz Vilnusa od 3. lipnja 1999. („COTIF”), a posebno Dodatak E toj Konvenciji, ako je primjenjivo, te pravo na žalbu na temelju nacionalnog prava i prava EU-a na svaku odluku donesenu na temelju ovog članka, plaćanjem kazne koje obavlja strana koja je pokrenula promjenu pravâ na kapacitet u skladu s ovim člankom za drugu stranu iscrpljuju se druga financijska potraživanja povezana s istom promjenom.**

Članak 40.a

Provedbeni akti koji se odnose na promjene pravâ na kapacitet i kazne

Ako ENIM ne donese postupke iz članka 39. stavka 8. ili uvjete iz članka 40. stavka 3. [u roku od 24 mjeseca od datuma početka primjene iz uvodnog dijela članka 77. stavka 2.] ili ako ti postupci i uvjeti ne omogućuju ujednačenu provedbu članka 39. ili članka 40. zbog razloga povezanih sa sadržajem tih postupaka i uvjeta ili zbog izostanka provedbe od strane upravitelja infrastrukture, [...] Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju [...] kategorizacija promjena pravâ na kapacitet i [...] **uvjeti koji dovode do [...] [...] **plaćanja** [...] **kazni**. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.**

Članak 41.

Promjena rasporeda u kontekstu upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama

1. Ako dođe do smetnje na mreži iz članka 46. ili krizne situacije iz članka 47., dotični upravitelj ili upravitelji infrastrukture ulažu sve moguće napore kako bi promijenili raspored prometa na koji utječe smetnja. U tu svrhu upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet [...] **uzimajući u obzir smjernice iz stavka 2.**, na temelju planova za izvanredne situacije izrađenih u skladu s člankom 19. i u bliskoj suradnji s operativnim dionicima te, prema potrebi, drugim dotičnim dionicima.
2. ENIM izrađuje i donosi smjernice za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta i upravljanje njime u slučaju smetnje na mreži na transparentan i nediskriminirajući način. Točnije, ENIM izdaje smjernice o primjeni [...] **upravljanja smetnjama na mreži** i načela „prvi po redosljedu”.

[...] **Ako** se primjenjuje **upravljanje smetnjama na mreži**, ENIM izdaje smjernice o postupcima koje **treba** primijeniti, koji prema potrebi uključuju primjenu [...] **mehanizma** sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. i [...] **mehanizma** formalnog rješavanja sporova iz članka 37. ENIM te smjernice uključuje u europski okvir za [...] **koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim** situacijama iz članka [...] **44.**
3. Upravitelji infrastrukture pri promjeni rasporeda **čine sve što je u njihovoj moći da** jednostrano ne izmijene niti otkazu postojeća prava na kapacitet u svrhu upravljanja smetnjama na mreži. [...]

4. Upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva mogu definirati mjere kojima se predviđa zamjena određenih prava na kapacitet u slučaju smetnje na mreži. Te mjere navode se u planu za izvanredne situacije iz članka 19.

5. U slučaju smetnje na mreži koja utječe na promet na više od jedne mreže dotični upravitelji infrastrukture koordiniraju dodjelu alternativnog kapaciteta u skladu s člankom 53. i uzimajući u obzir europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.

6. Ako ENIM ne donese smjernice za upravljanje infrastrukturnim kapacitetom i njegovu dodjelu u slučaju smetnje na mreži /u roku od 24 mjeseca od datuma početka primjene iz uvodnog dijela članka 77. stavka 2./ ili ako te smjernice ne omogućuju ujednačenu provedbu ovog članka zbog razloga povezanih sa sadržajem tih smjernica i uvjeta ili zbog izostanka provedbe od strane upraviteljâ infrastrukture, Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se utvrđuju kriteriji i postupci za promjenu rasporeda, uključujući jednostrane izmjene dodijeljenih prava na kapacitet od strane upraviteljâ infrastrukture radi upravljanja smetnjama na mreži. Taj provedbeni akt donosi se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

4. [...]

5. [...]

POGLAVLJE III.

UPRAVLJANJE PROMETOM, SMETNJAMA NA MREŽI I KRIZNIM SITUACIJAMA

Članak 42.

Upravljanje prometom, upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama

1. Upravitelji infrastrukture upravljaju prometom u skladu s ovom Uredbom i Direktivom (EU) 2016/797 te specifikacijama utvrđenima u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive.

U tu svrhu upravitelji infrastrukture obavljaju:

- (a) upravljanje prometom u uobičajenim uvjetima rada koje uključuje upravljanje incidentima koji uzrokuju ograničena odstupanja od voznog reda;
- (b) upravljanje smetnjama na mreži kako bi se otklonili znatni poremećaji u radu mreže za koje je potrebno usklađeno djelovanje u skladu s člankom 46.;
- (c) upravljanje prometom u kriznim situacijama kako je utvrđeno u članku 47.

2. [...]

3. Pri upravljanju prometom upravitelji infrastrukture pridržavaju se načela utvrđenih u članku 2.

Upravitelji infrastrukture posebno svode poremećaje i njihov učinak na željeznički promet na najmanju mjeru te:

- (a) osiguravaju brzu i koordiniranu reakciju na poremećaje, posebno u slučaju smetnji na mreži i kriznih situacija;
- (b) stabiliziraju i optimiziraju željeznički promet za cijelog trajanja smetnji na mreži i kriza;

- (c) pružaju relevantne, točne i najnovije informacije operativnim dionicima i drugim uključenim stranama, posebno tijelima zaduženima za upravljanje kriznim situacijama izvan željezničkog sektora. Informacije se dostavljaju odgovarajućim sredstvima, među ostalim onima navedenima u članku 62.

Članak 43.

Pravila i postupci za upravljanje prometom i upravljanje smetnjama na mreži

1. Upravitelji infrastrukture uspostavljaju pravila i postupke za upravljanje odstupanjima kretanja vlaka od voznog reda. Ta pravila i postupci objavljuju se u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU i obuhvaćaju upravljanje prometom u situacijama utvrđenima u članku 42. stavku 1., točkama (a), (b) i (c) ove Uredbe.
2. Pravilima i postupcima iz stavka 1. nastoji se na najmanju mjeru svesti ukupan učinak odstupanja od voznog reda na **sve vrste** željezničkog prometa, uzimajući u obzir potrebe svih vrsta prijevoza. [...] **Pravila i postupci** mogu obuhvaćati pravila prvenstva za upravljanje prometom za različite vrste prometa i posebne postupke, kriterije i ciljeve koji se primjenjuju u okviru pristupa utemeljenog na optimizaciji koji se oslanja na optimizaciju ciljne funkcije, kao što je smanjenje minuta kašnjenja ili vremena za ponovnu uspostavu normalnih uvjeta rada, a ne na izričita pravila prvenstva.
3. U slučaju smetnje u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara ili nesreće upravitelj infrastrukture poduzima sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu provodi [...] plan za izvanredne situacije **izrađen** u skladu s člankom 19. U slučaju poremećaja koji bi mogao utjecati na prekogranični promet, dotični upravitelji infrastrukture međusobno surađuju kako bi normalizirali prekogranični promet u skladu s europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.
4. Pri utvrđivanju pravila i postupaka iz stavka 1. upravitelji infrastrukture u najvećoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za koordiniranje upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. [...]

5. U slučaju više sile i kad je to prijeko potrebno zbog incidenta koji je doveo do toga da infrastruktura privremeno nije u upotrebi, dodijeljena prava na kapacitet mogu se povući bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, od željezničkih prijevoznika zatražiti da mu na raspolaganje stave sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.

6. [...]

Članak 44.

Europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama

1. ENIM **do [24 mjeseca od stupanja na snagu ove Uredbe]** donosi „europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, [...] **upravljanja** smetnjama na mreži i [...] **upravljanja** kriznim situacijama” u skladu s **načelima iz** članka 42. [...], **kojim se utvrđuju smjernice za koordinaciju između upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih operativnih dionika. Upravitelji infrastrukture nastoje slijediti te smjernice za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama. U izvješću o mreži objašnjavaju razloge za svako odstupanje od tih smjernica.**
- 1.a** ENIM izrađuje europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama u suradnji s operativnim dionicima i zainteresiranim stranama u postupku savjetovanja iz članka 54., uzimajući u obzir rad Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog [...] **na temelju članka 3. stavka 1. točke (d)** Uredbe (EU [...] **2021/2085** [...]).

- 2.[...] **1.b ENIM ENRRB-u podnosi nacrt** [...] europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama [...] **u roku od 18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe. ENRRB podnosi preporuku ENIM-u o europskom okviru za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama u roku od četiri mjeseca od primitka nacrta koji je pripremio ENIM. ENIM u najvećoj mogućoj mjeri uzima tu preporuku u obzir pri donošenju europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama.**
3. [...] **Europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama sadržava barem elemente navedene u Prilogu V. i prema potrebi se ažurira kako bi se u obzir uzelo iskustvo upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih podnositelja zahtjeva te na temelju aktivnosti ENIM-a. Pri ažuriranju europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama, ENIM ENRRB-u podnosi nacrt radi dobivanja njegove preporuke.**

Članak 45.

Koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama

Upravitelji infrastrukture koordiniraju upravljanje prometom u skladu s člankom 53. [...] **Pri tome** [...] **u najvećoj mogućoj mjeri u obzir uzimaju** europski okvir za [...] koordiniranje upravljanja **prekograničnim** prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.

Koordinacijom se posebno osigurava:

- (a) da se usluge međunarodnog željezničkog prijevoza pružaju s minimalnim smetnjama u normalnim uvjetima rada i za vrijeme poremećaja;
- (b) da se na odgovarajući način uzmu u obzir posebni problemi povezani s prekograničnim dionicama koji proizlaze, među ostalim, iz ograničene interoperabilnosti u smislu

infrastrukture, tehničke opreme i operacija, zahtjeva za osoblje u pogledu jezika i osposobljavanja te administrativnih ili graničnih formalnosti;

- (c) učinkovita razmjena najnovijih i relevantnih informacija između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva [...] i drugih operativnih dionika, kao i sa svim relevantnim strukturama upravljanja kriznim situacijama na razini EU-a kad je to potrebno, među ostalim u skladu s člankom 62.

Članak 46.

Smetnje na mreži

1. Ako incident dovede ili će vjerojatno dovesti do ograničenja rada mreže, za koja je potrebno usklađeno djelovanje operativnih dionika kako bi se osiguralo najbolje upravljanje prometom za vrijeme ograničenja, zahvaćeni upravitelji infrastrukture ocjenjuju vjerojatno trajanje i učinak incidenta na temelju svih dostupnih informacija i prethodnog iskustva, **uzimajući u najvećoj mogućoj mjeri u obzir zajedničku metodu iz stavka 5.**

Ako procijenjeno trajanje i učinak ispunjavaju kriterije za proglašavanje smetnji na mreži kako je utvrđeno u Prilogu VI., dotični upravitelji infrastrukture proglašavaju smetnju na mreži i provode mjere utvrđene u članku 43.

2. Ako [...] **smetnja na mreži** utječe ili će vjerojatno utjecati na više od jedne mreže, **upravitelj** infrastrukture [...] **na kojoj** je došlo do [...] **smetnje na mreži** proglašava višemrežnu smetnju i koordinira djelovanja u skladu s člancima [...] **45. i 53., uzimajući u najvećoj mogućoj mjeri u obzir europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.**

3. [...]

- 2.a Ako smetnja na mreži utječe na dio pruge europskog prometnog koridora i rezultira djelomičnim ili potpunim prekidom usluga u trajanju duljem od 15 dana, upravitelj infrastrukture dostavlja izvješće o incidentu koordinatoru mreže što je prije moguće nakon proglašavanja smetnje na temelju stavka 1. ili 2. te svakih 30 dana tijekom cijelog trajanja smetnje dostavlja najnovije informacije.**

Koordinator mreže to izvješće podnosi ENIM-u i relevantnim europskim koordinatorima te, na zahtjev, dotičnim podnositeljima zahtjeva.

4. Upravitelj infrastrukture što prije obavješćuje zainteresirane strane o nedostupnosti infrastrukturnog kapaciteta [...].

Regulatorno tijelo može zatražiti od upravitelja infrastrukture da mu na raspolaganje stavi takve informacije, ako to smatra potrebnim.

5. Koordinator mreže prikuplja informacije o smetnjama na mreži, analizira odgovor, donosi zaključke o djelotvornosti upravljanja tim incidentima[...], savjetuje se s operativnim dionicima [...], **uzimajući u obzir smjernice koje je ENIM donio** u skladu s člankom 54. **stavkom 1.**, te izvješćuje ENIM [...].

6. [...]

ENIM uzima u obzir zaključke koordinatora mreže o smetnjama na mreži pri ažuriranju europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.

- 5.a ENIM definira zajedničku metodu za procjenu vjerojatnog trajanja i učinka smetnji na mreži na promet, definira minimalni sadržaj izvješća o incidentu i daje predložak za izvješće o incidentu. ENIM uključuje tu metodu, taj minimalni sadržaj i taj predložak u europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir tu zajedničku metodu, taj minimalni sadržaj i taj predložak.**

Članak 47.

Krizne situacije

1. **Ne dovodeći u pitanje članak 1. stavak 5., u [...]** slučajevima kriza **ili neposrednog rizika od nastanka krize** povezane s javnom sigurnošću, zdravstvenim epidemijama, prirodnim katastrofama, [...] **okolišem**, obranom [...] **ili** sigurnošću [...], koje imaju ili se očekuje da će imati kritičan učinak na opskrbu uslugama ili potražnju za uslugama željezničkog prijevoza, državama članicama dopušteno je primijeniti hitne mjere koje uključuju, odstupajući od pravila iz ove Uredbe, sljedeće:

- (a) otkazivanje pravâ na kapacitet bez [...] **kazne u skladu s člankom 40.**;
- (b) alternativna načela, pravila i postupke za upravljanje kapacitetom [...];
- (c) alternativne postupke za upravljanje prometom;
- (d) upotrebu alternativnih pravaca;
- (e) izmjenu planova opskrbe kapacitetom.

Dotična država članica osigurava da se hitnim mjerama što više poštuju načela o upravljanju kapacitetom i prometom utvrđena u ovoj Uredbi i da njima iskorištavaju postojeći planovi **za izvanredne situacije** izrađeni u skladu s člankom 19. [...] **Te** hitne mjere koordinira s drugim državama članicama **u skladu s člankom 53.a.**

Sadržaj i trajanje hitnih mjera ograničeni su na ono što je nužno za rješavanje dotične krizne situacije.

2. Dotična država članica bez odgode obavješćuje Komisiju i ENIM o svojoj odluci da primijeni hitne mjere **i o stavljanju izvan snage takvih mjera**, daje obrazloženje te dostavlja opis tih mjera i očekivano trajanje njihove primjene. [...] **Ako se primjenjuje [Uredba o uspostavi okvira mjera za izvanredne okolnosti i otpornost na unutarnjem tržištu]**, [...] **dotična država** članica **o mjerama donesenima na temelju ovog članka** obavješćuje i [...] središnji [...] ured za vezu **koji je ta država članica odredila na temelju članka [...]** [5.] [...] **te** uredbe [...].

3. [...] **Osobe za kontakt imenovane** u [...] **skladu s** člankom 60. [...] Komisiji, ENIM-u, drugim upraviteljima infrastrukture i drugim zainteresiranim stranama pružaju informacije o hitnim mjerama i pomažu u koordinaciji takvih mjera.
4. Ako hitne mjere imaju znatan učinak na prekogranični promet, upravitelji infrastrukture međusobno se koordiniraju u skladu s [...] **člankom 53., uzimajući pritom u obzir smjernice koje je ENIM donio u skladu s člankom 54. stavkom 1.** Komisija i dotične države članice uključene su u koordinaciju u okviru namjenskih struktura za koordinaciju u skladu s člankom 53. stavkom 2. točkom (a).
5. **Ako hitne mjere imaju znatan učinak na prekogranični promet i** [...] na zahtjev Komisije, regulatorna tijela i ENRRB Komisiji dostavljaju svoje mišljenje o hitnim mjerama u roku koji ona odredi. [...]
6. Države članice dostavljaju ažurirane informacije kad je to potrebno ili na zahtjev Komisije. Države članice dostavljaju sve informacije o hitnim mjerama koje Komisija zatraži u rokovima koje odredi Komisija.
7. Javna tijela zadužena za upravljanje kriznim situacijama, među ostalim vojska, agencije za civilnu zaštitu i drugi, mogu organizirati vježbe u kojima se simuliraju krizne situacije obuhvaćene područjem primjene ovog članka. U tim slučajevima upravitelj infrastrukture prema potrebi dodjeljuje kapacitet, što može uključivati otkazivanje dodijeljenih prava na kapacitet ako je potrebno. Dotična javna tijela [...] **podliježu kazni za promjene pravâ na kapacitet. Pravila utvrđena** u [...] članku 40. **primjenjuju se mutatis mutandis na takvu kaznu.**

Članak 48.

Razmjena informacija o upravljanju prometom

1. Svi operativni dionici koji su izravno uključeni u pružanje usluge željezničkog prijevoza imaju pravo pristupiti informacijama koje se odnose na tu uslugu željezničkog prijevoza utvrđenima u Prilogu VIII.

Dotične strane te informacije mogu upotrijebiti samo za potrebe ove Uredbe i Direktive (EU) 2016/797 te provedbenih akata donesenih na temelju te direktive, osim ako je u ugovorima utvrđeno drukčije.

2. Informacije se stavljaju na raspolaganje u skladu s člankom 62.
3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene Priloga VIII. kako bi se osiguralo da je usklađen sa svim promjenama tehničkih specifikacija za interoperabilnost utvrđenima u relevantnim provedbenim aktima donesenima u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike dotičnih dionika.

**POGLAVLJE IV.
PREISPITIVANJE UČINKOVITOSTI**

Članak 49.

Opća načela preispitivanja učinkovitosti

1. U skladu s člankom 7.f točkom (d) Direktive 2012/34/EU, ENIM prati i vrednuje učinkovitost usluga željezničke infrastrukture **koje pružaju upravitelji infrastrukture**, uzimajući u obzir opća [...] **načela** utvrđena u članku 2. ove Uredbe. [...] **ENIM u tu svrhu** [...] **suraduje s** [...] **europskim koordinatorima i ENRRB-om**.
2. [...] Upravitelji **infrastrukture** utvrđuju vlastite ciljeve učinkovitosti [...] **definirane u skladu s člankom 50. stavkom 2. točkom (c) u poslovnom** planu iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU, uzimajući u obzir sve [...] **ciljeve** utvrđene u ugovorima iz članka

30. **stavka 2.** te direktive. [...] **Ti ciljevi obuhvaćaju ciljne vrijednosti utvrđene u članku 19. stavku 1. točkama (a) i (b) nove Uredbe o TEN-T-u.**

Upravitelji infrastrukture uspostavljaju i provode postupke za praćenje napretka u ostvarivanju ciljeva i izvješćivanje o njemu, za utvrđivanje uzroka nedostataka u pogledu učinkovitosti u suradnji s operativnim dionicima te za izradu i provedbu korektivnih mjera za poboljšanje učinkovitosti. U tim se postupcima uzima u obzir europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50. ove Uredbe. [...]

3. [...]

3. Ako je to povezano s vlastitim ciljevima učinkovitosti, upravitelji infrastrukture prate i učinkovitost usluga željezničkog prijevoza.

Članak 50.

Europski okvir za preispitivanje učinkovitosti

1. [...] Nakon savjetovanja s operativnim dionicima, **ENIM do** [24 mjeseca [...]] **od** stupanja na snagu ove Uredbe [...] **izrađuje i donosi** „europski okvir za preispitivanje [...] **učinkovitosti**” kojim se utvrđuju **zajednička načela i postupci**. Tim se okvirom posebno u obzir uzimaju načela definirana u članku 2. stavku 3. [...] i članku 42. stavku 3. te operativni [...] prioriteti utvrđeni u [članku [...] 19. nove Uredbe o TEN-T-u [...]] i **provedbenim aktima donesenima na temelju članka 15. stavka 6. Direktive 2012/34/EU. Upravitelji infrastrukture nastoje slijediti ta zajednička načela i postupke. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih načela i postupaka utvrđenih u europskom okviru za preispitivanje učinkovitosti.**

- 1.a ENIM ENRRB-u podnosi nacrt europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti u roku od 18 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe. ENRRB podnosi preporuku ENIM-u o europskom okviru za učinkovitost u roku od četiri mjeseca od primitka nacrtu koji je ENIM izradio. ENIM u najvećoj mogućoj mjeri uzima tu preporuku u obzir pri donošenju europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti.**
2. Europskim okvirom obuhvaćena su **barem** područja učinkovitosti utvrđena u Prilogu VII. Konkretno, uključuje:
- (a) popis prioritetnih problema u pogledu učinkovitosti koje je potrebno riješiti u područjima učinkovitosti utvrđenima u Prilogu VII.;
 - (b) pokazatelje učinkovitosti kojima se omogućuje praćenje napretka u rješavanju problema u pogledu učinkovitosti, uključujući metodologiju i zahtjeve za podatke potrebne za izračun tih pokazatelja;
 - (c) kriterije i postupke za određivanje [...] **ciljeva** učinkovitosti na razini upravitelja infrastrukture;
 - (d) postupke za praćenje i preispitivanje elemenata u točkama od (a) do (c), kao i provedbe korektivnih mjera te postizanja [...] **ciljeva** učinkovitosti.
3. ENIM na temelju stavka 2. točke (d) redovito preispituje europski okvir za preispitivanje učinkovitosti i [...] njegovu provedbu **od strane upravitelja infrastrukture** te [...], **prema** potrebi [...], taj okvir **ažurira. Pri ažuriranju europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti ENIM ENRRB-u podnosi nacrt radi dobivanja njegove preporuke.**
4. [...]

5. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila za elemente iz stavka 2. točaka od (b) do (d), u skladu s [...] postupkom **ispitivanja** iz članka 72. [...] **stavka 3. Pri pripremi nacrtu provedbenih akata**, Komisija uzima u obzir rad ENIM-a u skladu sa stavkom 3. [...], **kao i zaseban odjeljak europskog izvješća o** preispitivanju učinkovitosti [...] **iz članka 51. stavka 2.**

Članak 51.

Europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti

1. Ne dovodeći u pitanje članak 15. Direktive 2012/34/EU i [...] ²³ **provedbene akte donesene na temelju te Direktive**, ENIM do [...] **30** mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe] izrađuje i objavljuje europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti na temelju europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50. ove Uredbe. **ENIM** svake godine **izrađuje i objavljuje** [...] **ažurirano izvješće.**
2. [...] **ENRRB** izrađuje zaseban odjeljak izvješća u kojem daje svoju ocjenu učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza, preporuke o problemima u pogledu učinkovitosti koje je potrebno prioritetno riješiti te preporuke o mjerama za poboljšanje učinkovitosti. **ENIM taj odjeljak uključuje u izvješće iz stavka 1.**
3. **Europsko** izvješće o preispitivanju učinkovitosti obuhvaća barem pruge uključene u europske prometne koridore [...] i uključuje informacije [...] **iz** [članka [...] **54.** stavka 3. točke (g)] [...] **[nove Uredbe o TEN-T-u]**. Iznosene informacije dovoljno su detaljne u smislu zemljopisnog područja primjene i [...] obuhvaćaju dovoljno dugo razdoblje kako bi se omogućila smisljena tumačenja.

²³ [...].

4. **Europsko** izvješće o preispitivanju učinkovitosti sadržava namjenski odjeljak o učinkovitosti koordinacije među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53. i o mehanizmu savjetovanja iz članka 54. ove Uredbe.

Članak 52. [...]

POGLAVLJE V.

EUROPSKA MREŽA ZA KOORDINACIJU

Članak 53.

Koordinacija među upraviteljima infrastrukture

1. Pri upućivanju na ovaj članak upravitelji infrastrukture koordiniraju se međusobno i s drugim relevantnim dionicima **barem** u vezi s odgovornostima i zadaćama koje su im povjerene ovom Uredbom.

 2. [...]
- 2._____** Upravitelji infrastrukture posebno:
- (a) uspostavljaju organizacijske strukture, postupke i alate, prema potrebi, među ostalim digitalne alate iz članka 62.;
 - (b) koordiniraju se na najprikladnijoj zemljopisnoj razini, **među ostalim na razini europskih prometnih koridora**, uključujući subjekte koji su u najboljem položaju da ostvare djelotvorne i učinkovite ishode, u skladu s načelom supsidijarnosti;
 - (c) surađuju s drugim upraviteljima infrastrukture putem imenovanih osoba za kontakt iz članka 60.;
 - (d) prema potrebi uključuju ENIM ili koordinatora mreže u slučaju pitanja važnih za Uniju [...];
 - (e) imenuju vodeći subjekt kad god u aktivnostima koordinacije sudjeluje više aktera, koji izvješćuje ENIM i odgovoran je za organizaciju aktivnosti savjetovanja [...];

- (f) upućuju predmete ENIM-u ako nije moguće postići dogovor o ishodima;
- (g) preispituju učinkovitost aktivnosti koordinacije u skladu s poglavljem IV.

Koordinacija među upraviteljima infrastrukture može se provesti na više od jedne razine, posebno kad je riječ o pitanjima za koja je potrebna koordinacija i na razini Unije i unutar određenog zemljopisnog područja primjene.

Kad su ENIM ili koordinator mreže uključeni u koordinaciju među upraviteljima infrastrukture, osiguravaju da se prekogranični aspekti propisno uzimaju u obzir.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Članak 53.a

Koordinacija među državama članicama

- 1. Prilikom upućivanja na ovaj članak ili u svrhu promicanja prekograničnog prometa rješavanjem pitanja povezanih s kapacitetom, države članice međusobno se koordiniraju. Posebno utvrđuju, prema potrebi, postupke i rokove za svoju koordinaciju.**

2. Za potrebe primjene stavka 1. države članice osobito:

- (a) koordiniraju se na najprikladnijoj zemljopisnoj razini i, u mjeri u kojoj je to moguće, u kontekstu postojećih foruma kako bi se postigli djelotvorni i učinkoviti ishodi, u skladu s načelom supsidijarnosti, posebno na razini europskih prometnih koridora;**
- (b) prema potrebi uključuju europske koordinate, a posebno u slučaju ostvarivanja napretka u pogledu operativnih prioriteta utvrđenih u članku 19. [nove Uredbe o TEN-T-u];**
- (c) pozivaju Europsku komisiju za pitanja u kojima je potrebna koordinacija na razini Unije ili, ako je to relevantno, na drugi način.**

Članak 54.

Mehanizam savjetovanja za europska i prekogranična pitanja

- 0. Upravitelji infrastrukture [...] [...] osiguravaju odgovarajuće i redovito savjetovanje sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima. U tu svrhu uzimaju u obzir smjernice ENIM-a iz stavka 1.**
- 1. ENIM izrađuje, donosi i provodi smjernice u svrhu osiguravanja odgovarajućeg i redovitog savjetovanja sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima** te ih uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6., europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. te europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50. [...] **Te smjernice** izrađuju se i provode uz potporu koordinatora mreže i uz uključivanje [...] osoba za kontakt [...] **koje imenuju** upravitelji infrastrukture [...] **na temelju** članka 60.
- 2. Ako ENIM donese mišljenje ili preporuku koji će vjerojatno imati [...] **znatan** učinak na [...] podnositelje zahtjeva, druge podnositelje zahtjeva, druge operativne dionike i zainteresirane strane, objavljuje nacrt za savjetovanje s dotičnim stranama. Dotičnim stranama daju se [...] **najmanje dva tjedna** da dostave povratne informacije o nacrtu [...] **mišljenja ili preporuke**. Tijela država članica uključuju se [...] **prema potrebi**.

3. ENIM **pri pripremi smjernica iz** [...] stavka [...] **1. i** pri donošenju konačnog mišljenja ili preporuke **iz stavka 2.** uzima u obzir povratne informacije koje su dostavile dotične strane. Ako ENIM ne uzme u obzir bitne elemente povratnih informacija, [...] **za to** navodi razloge.

Članak 55.

Način organizacije Europske mreže upravitelja infrastrukture

1. Za potrebe ove Uredbe Europska mreža upravitelja infrastrukture **(ENIM)** iz članka 7.f Direktive 2012/34/EU organizira se u skladu s ovim [...] **člankom**.
 2. Svi [...] upravitelji željezničke infrastrukture odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T [...] članovi su ENIM-a. Imenuju predstavnika i zamjenika.
 3. [...] Upravitelji **infrastrukture** koji [...] nisu [...] **odgovorni za** [...] **pruge iz** stavka 2. **i stoga nisu članovi ENIM-a** mogu [...] sudjelovati u raspravama ENIM-a [...] **bez prava glasa. Mogu podnijeti izjave ENIM-u na razmatranje.**
- 3.a Upravitelji infrastrukture odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T država članica Europskog udruženja slobodne trgovine (EFTA) i stranaka iz jugoistočne Europe Ugovora o osnivanju Prometne zajednice koji je Unija potpisala u skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2017/1937 imaju pravo postati članovi ENIM-a, bez prava glasa, pod uvjetom da te države ili stranke primjenjuju ovu Uredbu na temelju međunarodnog sporazuma sklopljenog s Unijom i u skladu s uvjetima utvrđenima u tom sporazumu.**
- ENIM sklapa radne dogovore kojima se utvrđuju pojedinosti o sudjelovanju dotičnih upravitelja infrastrukture.**

3.b Ne dovodeći u pitanje članak 3.a, ENIM može, na *ad hoc* osnovi, pozvati upravitelje infrastrukture iz trećih zemalja da sudjeluju na njegovim sastancima kao promatrači, bez prava glasa.

3.c Članovi ENIM-a stavljaju ENIM-u na raspolaganje resurse potrebne za obavljanje njegovih zadaća.

4. [...] **Nakon savjetovanja s** Komisijom, ENIM donosi i objavljuje svoj poslovnik. Svoje aktivnosti organizira u skladu s [...] **tim** poslovnikom.
5. Ako poslovnikom nije drukčije predviđeno, ENIM donosi odluke [...] **dvotrećinskom** većinom **glasova svojih članova**. Svi članovi iz jedne države članice zajedno imaju jedan glas. U odsutnosti člana koji je **predstavnik**, zamjenik ima pravo iskoristiti pravo glasa.
6. ENIM se sastaje u redovitim vremenskim razmacima. Predsjednika bira među svojim članovima [...] **u skladu s postupkom glasovanja iz stavka 5.**
7. Komisija je član ENIM-a bez prava glasa. Ona podupire rad ENIM-a i olakšava koordinaciju **među članovima ENIM-a.**
8. ENIM definira svoj program rada. Program rada obuhvaća razdoblje od najmanje dvije godine [...] **i najviše pet godina.** ENIM se savjetuje s podnositeljima zahtjeva i drugim operativnim dionicima [...] o nacrtu programa rada [...], **slijedeći** [...] **smjernice** iz članka 54., **kao i s** Komisijom, Agencijom Europske unije za željeznice [...], Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu i, prema potrebi, drugim dionicima.

Članak 56.

Odgovornosti ENIM-a

1. Osim zadaća utvrđenih u članku 7.f Direktive 2012/34/EU ENIM je odgovoran za sve zadaće koje su mu dodijeljene ovom Uredbom. **Te se zadaće ne smiju delegirati.** ENIM posebno:

(a) donosi europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.;

(b) donosi europski okvir za koordiniranje **upravljanja prekograničnim** prometom, **upravljanja smetnjama na mreži** i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.

(c) donosi europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50.;

(ca) donosi zajedničku strukturu za izvješće o mreži i zajednički raspored za savjetovanje iz članka 61.;

(d) donosi mišljenja i preporuke za upravitelje infrastrukture u skladu s odredbama ove Uredbe i na vlastitu inicijativu;

(e)[...][...]

(f) [...] **organizira, uz doprinos koordinatora mreže,** koordinaciju među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53.

2. [...]

ENIM nema ovlasti za oblikovanje politika, kao ni regulatorne ovlasti.

1.a ENIM uspostavlja radne skupine kako bi se osigurali koordinacija između upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika, uključujući željezničke prijevoznike, operatore uslužnih objekata i operatore intermodalnog prijevoza, te savjetovanje s tim operativnim dionicima. Članovi radnih skupina mogu izdati mišljenje o svakom prijedlogu ENIM-a koji utječe na operativne dionike. Mogu također može izdati samoinicijativna mišljenja upućena ENIM-u.

Članak 57.

Transparentnost

1. ENIM osigurava da njegovo članstvo, [...] **funkcioniranje** i sve relevantne informacije o njegovu radu budu javno objavljeni na njegovim internetskim stranicama. To uključuje podatke za kontakt namjenskih skupina za koordinaciju, koje su uspostavili upravitelji infrastrukture, te upućivanja na alate i postupke za koordinaciju u skladu s člankom 53.
2. ENIM na svoje sastanke poziva [...] europske koordinatore i, prema potrebi, predstavnike država članica kako bi raspravljali o pitanjima povezanim s razvojem željezničke infrastrukture i kako bi se osigurala suradnja s europskim koordinatorima, kako je navedeno u [novoj Uredbi o TEN-T-u]. [...]

Članak 58.

Koordinator mreže

1. [...] **ENIM** do [12 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe] imenuje nepristranog i nadležnog subjekta koji će vršiti funkcije iz članka 59. Taj [...] subjekt imenuje **se** [...] koordinatorom mreže.

Članovi ENIM-a koordinatoru mreže stavljaju na raspolaganje resurse potrebne za obavljanje njegovih zadaća. Prije imenovanja koordinatora mreže [...] **članovi ENIM-a** [...] **savjetuju se** s Komisijom o imenovanom subjektu i sljedećim aspektima:

- (a) uvjetima za imenovanje koordinatora mreže;
- (b) uvjetima povlačenja imenovanja i **imenovanja novog koordinatora**;
- (c) postupku za redovito praćenje njegova rada i ocjenjivanje je li svoje zadaće obavio djelotvorno;

(d) svim dodatnim operativnim dužnostima i zadaćama koordinatora mreže.

Aspekti obuhvaćeni točkama od (a) do (c) ovog stavka uređuju se poslovníkom ENIM-a donesenim na temelju članka 55. Operativne dužnosti i zadaće koordinatora mreže iz točke (d) ovog stavka utvrđuju se aktom kojim ENIM imenuje koordinatora mreže.

2. Koordinator mreže izvršava svoje zadaće na nepristran, **transparentan** i troškovno učinkovit način [...]. U tu svrhu ENIM-u dostavlja svoj godišnji program rada koji se odnosi na zadaće utvrđene ovom Uredbom te godišnje izvješće o provedbi programa rada. **ENIM odobrava godišnji program rada i godišnje izvješće prije njihova donošenja.**

Članak 59.

Zadaće i odgovornosti koordinatora mreže

Koordinator mreže obavlja sljedeće zadaće u okviru potpore ENIM-u:

- (a) djeluje kao tajništvo i priprema sastanke, dokumente, odluke i mišljenja ENIM-a [...] [...], **posebno doprinoseći** izradi europskog okvira za upravljanje kapacitetom iz članka 6., europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. te europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50.;
- (c) doprinosi operativnoj koordinaciji među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53.;
- (d) utvrđuje pravila, postupke i alate unutar područja primjene ove Uredbe i donesene na nacionalnoj razini ili razini upravitelja infrastrukture kojima se stvaraju prepreke za pružanje višemrežnih željezničkih usluga, kako je utvrđeno ovom Uredbom, **te ENIM-u predlaže metode za olakšavanje prekograničnih željezničkih usluga;**

- (da) **doprinosi koordinaciji među upraviteljima infrastrukture u pogledu strateškog planiranja kapaciteta u skladu s člankom 14., i to razradom posebnih planova voznih redova kojima se olakšavaju konkurentne višemrežne trase vlakova na velike udaljenosti;**
- (e) djeluje kao kontaktna točka u ime upravitelja infrastrukture za [...] **pružanje informacija**, posebno [...] u vezi sa željezničkim incidentima i privremenim ograničenjima kapaciteta;
- (f) djeluje kao prva kontaktna točka [...], pružajući kontakte relevantnim sudionicima u okviru upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika [...].
- (g) [...]

Članak 60.

Osobe za kontakt za koordinaciju među upraviteljima infrastrukture

1. Upravitelji infrastrukture imenuju osobe za kontakt kako bi se osigurala koordinacija među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53. Osoba za kontakt djeluje kao središnja poveznica između organizacije upravitelja infrastrukture i drugih subjekata uključenih u aktivnosti koordinacije.

1.a Za svaki europski prometni koridor upravitelji infrastrukture koji upravljaju dijelom infrastrukture tog europskog prometnog koridora mogu imenovati jedinstvenu osobu za kontakt koja će djelovati kao središnja poveznica između njih i drugih subjekata uključenih u aktivnosti koordinacije, u skladu s člankom 53. stavkom 2. točkom (a).

1.b Imenovana jedinstvena osoba za kontakt iz stavka 1.a djeluje kao kontaktna točka za podnositelje zahtjeva i druge operativne dionike za pokretanje ili izmjenu usluga prekograničnog željezničkog prijevoza ili za organizaciju potpore za *ad hoc* aktivnosti, posebno radi rješavanja kriznih situacija iz članka 47.

1.c Imenovana jedinstvena osoba za kontakt iz stavka 1.a prati dodjelu višemrežnih zahtjeva na željezničkim prugama koje su dio europskih prometnih koridora do kraja godišnjeg voznog reda.

2. Upravitelji infrastrukture bez odgode obavješćuju ENIM o svim promjenama u pogledu osoba za kontakt radi objave iz članka 57. stavka 1. [...]

Članak 61.

Zajednička struktura, sadržaj i raspored za izvješća o mreži

1. ENIM izrađuje i donosi zajedničku strukturu za izvješće o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU, u kojoj se uzimaju u obzir informacije navedene u Prilogu IV. toj direktivi i Prilogu IV. ovoj Uredbi, te zajednički raspored za savjetovanje sa zainteresiranim stranama o nacrtu izvješća o mreži. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mjeri uzimaju u obzir tu strukturu i raspored pri izradi izvješća o mreži.
2. Pri pripremi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU upravitelj infrastrukture [...] u najvećoj mogućoj mjeri u obzir uzima europski okvir za upravljanje kapacitetom **iz članka 6. ove Uredbe**, europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama **iz članka 44. ove Uredbe** te europski okvir za preispitivanje učinkovitosti [...] iz [...] [...] **članka 50. ove Uredbe**.
3. [...] **Upravitelji infrastrukture** u izvješću o mreži [...] **objašnjavaju razlog za odstupanje od strukture i rasporeda iz stavka 1. i europskih okvira iz stavka 2. te o tim razlozima** obavješćuju nadležno regulatorno tijelo i ENIM.

Članak 62.

Digitalizacija upravljanja kapacitetom i prometom

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se postupci upravljanja kapacitetom i upravljanja prometom u okviru područja primjene ove Uredbe provode upotrebom digitalnih alata i digitalnih usluga.

Alati za upravljanje kapacitetom moraju biti sukladni sa zahtjevima u pogledu planiranja kapaciteta i postupka dodjele kapaciteta utvrđenima u poglavlju II. ove Uredbe i zahtjevima utvrđenima u Direktivi (EU) 2016/797 te delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive. Upravitelji infrastrukture mogu nastaviti upotrebljavati alate za upravljanje kapacitetom koji su postojali prije datuma početka primjene iz članka 77. stavka 2. točke (d) pod uvjetom da ti alati upraviteljima infrastrukture omogućuju da ispune navedene zahtjeve.

2. Uvedeni digitalni alati i pružene digitalne usluge:

- (a) [...] **osiguravaju djelotvornu** učinkovitost i [...] kvalitetu, uključujući potpunu interoperabilnost, usluga koje upravitelji infrastrukture [...] **pružaju** podnositeljima zahtjeva;

- (b) [...] **osiguravaju** transparentnost upravljanja željezničkim kapacitetom i upravljanja prometom u svim njihovim fazama, **među ostalim s pomoću rješenja u stvarnom vremenu koja se uvode postupno**;

- (c) smanjuju administrativno opterećenje za podnositelje zahtjeva na način da se svaka informacija traži samo jednom i da se informacije ili podaci daju na jednom mjestu, među ostalim za prekogranične usluge [...];

- (d) **osiguravaju usklađenost podataka s registrom infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.**

3. [...]

4. Upravitelji infrastrukture doprinose radu Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu u pitanjima koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe. U tu svrhu ENIM i upravitelji infrastrukture [...] **osiguravaju** odgovarajuće zastupanje u upravljačkoj skupini sistemskog stupa i skupini za uvođenje iz članka 96., odnosno članka 97. Uredbe (EU) 2021/2085.
5. Upravitelji infrastrukture, [...] podnositelji zahtjeva i, prema potrebi, operatori [...] uslužnih objekata razmjenjuju digitalne informacije povezane s upravljanjem kapacitetom i upravljanjem prometom s pomoću digitalnih alata i digitalnih usluga koje se temelje na usklađenoj arhitekturi i koje uključuju standardizirana sučelja ili zajedničke sustave u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i specifikacijama [...] donesenima [...] **na temelju te direktive**.

Kad je riječ o višemrežnim željezničkim uslugama **ili prekograničnim uslugama**, upravitelji infrastrukture pružaju digitalne usluge i digitalne informacije putem jedinstvenog sučelja ili zajedničkih sustava razvijenih i uvedenih pod koordinacijom ENIM-a [...], **posebno radi upravljanja dodjelom kapaciteta**.

5.a ENIM do [šest mjeseci nakon datuma početka primjene iz članka 77. stavka 2. točke (d)] daje smjernice o funkcionalnim i tehničkim zahtjevima za razmjenu informacija iz stavka 5. između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i, prema potrebi, operatora uslužnih objekata, uzimajući u obzir rad Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu.

POGLAVLJE VI. REGULATORNI NADZOR NAD UPRAVLJANJEM KAPACITETOM I PROMETOM

ODJELJAK 1.

Regulatorna tijela

Članak 63.

Odgovornosti regulatornih tijela

1. **Države članice osiguravaju da se** [...] funkcije i ovlasti utvrđene u članku 56. Direktive 2012/34/EU [...] također [...] izvršavaju u odnosu na pitanja obuhvaćena ovom Uredbom. Regulatorno tijelo prije svega prati aktivnosti upravitelja infrastrukture kako je utvrđeno u poglavljima od II. do V. **ove Uredbe** te provjerava sukladnost s ovom Uredbom na vlastitu inicijativu i radi sprečavanja diskriminacije prema podnositeljima zahtjeva.
2. [...] **Podnositelj zahtjeva**, nacionalno, regionalno ili lokalno tijelo nadležno za **usluge željezničkog prijevoza** ima pravo žaliti se regulatornom tijelu [...] **na temelju postupka utvrđenog u članku** 56. Direktive 2012/34/EU ako smatra da je upravitelj infrastrukture prema njemu postupao na nepravedan način, da ga je diskriminirao ili da mu je na bilo koji drugi način naškodilo pri obavljanju aktivnosti utvrđenih u poglavljima II., III., IV. i V. ove Uredbe [...].

ODJELJAK 2.

Europska mreža željezničkih regulatornih tijela

Članak 64.

Suradnja regulatornih tijela u okviru Europske mreže željezničkih regulatornih tijela (ENRRB)

1. Za potrebe ispunjavanja svojih odgovornosti na temelju ove Uredbe regulatorna tijela surađuju u okviru ENRRB-a [...] **uspostavljenog** člankom 57. stavka 1. Direktive 2012/34/EU, među ostalim zajedničkim savjetovanjima i istragama, donošenjem mišljenja ili preporuka ili drugim relevantnim aktivnostima. Regulatorna tijela ENRRB-u dostavljaju sve potrebne informacije **u skladu sa stavkom 6.**

Kad djeluje u okviru područja primjene ove Uredbe, ENRRB ima zadaće i odgovornosti te organizira svoj rad kako je definirano u odjeljku 2. ovog poglavlja.

2. U slučaju pritužbe ili istrage na vlastitu inicijativu o pitanju koje je obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe i koje utječe na pristup željezničkim mrežama ili njihovu upotrebu u više država članica, dotično regulatorno tijelo obavješćuje ENRRB i Komisiju o pritužbi ili istrazi.
3. Regulatorno tijelo može ENRRB-u proslijediti informacije o bilo kojem relevantnom pitanju, pritužbi ili istrazi radi razmjene stajališta, odnosno donošenja mišljenja ili preporuke.
4. Pri donošenju odluka o pitanjima [...] **koja utječu na prekogranične željezničke usluge,** dotična regulatorna tijela surađuju u izradi svojih odluka pod koordinacijom ENRRB-a kako bi se to pitanje riješilo. U tu svrhu dotična regulatorna tijela obavljaju svoje zadaće u skladu sa stavkom 1. ovog članka i člankom 56. Direktive 2012/34/EU. Uzimaju u obzir sva relevantna mišljenja i preporuke ENRRB-a te svoje odluke dostavljaju ENRRB-u.

4.a Ako suradnja iz stavka 4. dovede do divergentnih odluka dotičnih regulatornih tijela, ona ENRRB-u dostavljaju objašnjenje u kojem razlažu razlike.

5. Ako regulatorno tijelo donese odluku koja odstupa od nekog relevantnog mišljenja ili preporuke ENRRB-a ili ako odbije donijeti odluku, ENRRB-u dostavlja objašnjenje u kojem navodi razlike i obrazlaže zašto se nije pridržavalo mišljenja ili preporuka ENRRB-a.
6. Regulatorna tijela s kojima se ENRRB savjetuje odgovaraju u rokovima koje odredi ENRRB i na njegov zahtjev dostavljaju sve informacije koje imaju pravo zatražiti na temelju svojeg nacionalnog prava. Te se informacije mogu upotrebljavati samo za potrebe aktivnosti koje regulatorna tijela provode u skladu s ovom Uredbom.
7. Upravitelji infrastrukture bez odgode dostavljaju sve informacije potrebne za rješavanje pritužbe ili provedbu istrage iz ovog članka u skladu sa zahtjevom regulatornog tijela države članice u kojoj se upravitelj infrastrukture nalazi. Regulatorna tijela imaju pravo od ENIM-a zatražiti informacije o istragama koje pripadaju njihovoj nadležnosti. Regulatorna tijela imaju pravo prenijeti te informacije ENRRB-u.
8. Željeznička regulatorna tijela osiguravaju resurse potrebne za funkcioniranje ENRRB-a.

Članak 64.a

Organizacija i struktura Europske mreže željezničkih regulatornih tijela (ENRRB)

Za potrebe ove Uredbe ENRRB se sastoji od sljedećih organizacijskih jedinica:

(a) Odbora regulatornih tijela („Odbor”);

(b) tajništva.

Regulatorna tijela osiguravaju rad tajništva.

ODJELJAK 2. [...]

[...]

Članak 65.

Zadaće i odgovornosti ENRRB-a

1. Osim zadaća iz Direktive 2012/34/EU ENRRB također ima zadaće i odgovornosti utvrđene ovom Uredbom. **ENRRB objavljuje svako mišljenje i preporuku koje je donio. ENRRB nema ovlasti za oblikovanje politika niti regulatorne ovlasti.**
2. ENRRB, **prema potrebi,** koordinira sve aktivnosti suradnje željezničkih regulatornih tijela kako je navedeno u članku 64. i promiče usklađivanje odluka regulatornih tijela koje se odnose na [...] **prekogranične** željezničke usluge.
3. [...] **4. Podnositelji zahtjeva mogu** ENRRB **obavijestiti** [...] [...] **o pitanjima koja spadaju** u područje primjene ove Uredbe [...], a **koja mogu utjecati na** pristup željezničkoj infrastrukturi ili na njezinu upotrebu u više država članica.

Ako ENRRB takvu [...] **informaciju** zaprimi, prosljeđuje je nadležnom regulatornom tijelu ili tijelima bez odgode.

ENRRB može odlučiti donijeti mišljenje ili preporuku o takvim pitanjima. U takvim slučajevima ENRRB odmah obavješćuje dotična [...] regulatorna tijela o svojoj namjeri [...] **s tim u vezi.**

- 5.[...] ENRRB dostavlja svoje mišljenje ili preporuku dotičnim [...] regulatornim tijelima u roku od [...] **četiri tjedna** od primitka svih relevantnih informacija u vezi s [...] **dotičnim pitanjem.** ENRRB može produljiti to razdoblje ako je riječ o posebno složenim pitanjima.
6. ENRRB razvija zajednička načela i prakse za [...] **donošenje** odluka **koje donose regulatorna tijela** za koje [...] **za to** tijela imaju ovlasti na temelju ove Uredbe.
- 7. ENRRB daje preporuke o europskom okviru za upravljanje kapacitetom iz članka 6., europskom okviru za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. te europskom okviru za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50., prije nego što ih ENIM donese.**
- 8. ENRRB izrađuje zaseban odjeljak europskog izvješća o preispitivanju učinkovitosti iz članka 51. u kojem daje svoju ocjenu i preporuke o učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza. Savjetuje Komisiju i europske koordinateure o pitanjima povezanim s učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza.**
- 9. ENRRB Komisiji dostavlja svoja mišljenja ili preporuke o svim nedostacima postupka koordinacije iz članka 14. te, na zahtjev Komisije, o hitnim mjerama koje su donijele države članice i koje imaju znatan učinak na prekogranični promet kako je navedeno u članku 47. stavku 5.**

10. ENRRB ENIM-u dostavlja svoje mišljenje ili preporuku o smjernicama koje je ENIM izradio o definiciji uvjeta koji dovode do kazne, kako je navedeno u članku 40. stavku 3.

Članak 66. [...]

[...]

Članak 67.

Sastav i organizacija Odbora [...]

1. [...] Regulatorna tijela [...] iz svake države članice koja ima željezničku mrežu u upotrebi [...] [...] članovi **su Odbora**.

Ona imenuju predstavnika i zamjenika Odbora.

Predstavnici su voditelj ili zamjenik voditelja regulatornog tijela iz članka 55. Direktive 2012/34/EU. [...] Zamjenik se imenuje [...] iz redova rukovodećeg ili upravljačkog osoblja regulatornog tijela ili, ako to nije moguće, iz redova ostalog osoblja.

3. Članovi Odbora [...] djeluju samostalno i objektivno u interesu Unije, neovisno o nacionalnim ili osobnim interesima. Ne smiju tražiti ni primati upute ni od koje vlade, ustanove, osobe ili tijela.

4. Tajništvo ENRRB-a objavljuje ažurirani popis **predstavnik**a članova Odbora i njihovih zamjenika, zajedno s njihovim izjavama o interesu.
5. **Nakon savjetovanja s Komisijom, Odbor donosi i objavljuje svoj poslovnik. Poslovníkom se mogu utvrditi detaljnija pravila glasovanja, posebno postupak glasovanja o hitnim pitanjima.**
6. **Ako poslovnikom nije drukčije predviđeno, Odbor donosi odluke dvotrećinskom većinom glasova svojih članova. Svaki član ima jedan glas. U odsutnosti člana predstavnika, zamjenik ima pravo iskoristiti pravo glasa.**
7. **Komisija je član Odbora bez prava glasa. Ona koordinira i podupire rad Odbora te mu prema potrebi daje preporuke.**
8. **Tajništvo pruža usluge potrebne za organiziranje sastanaka i rada Odbora.**
9. **U skladu s poslovnikom Odbora Odbor može odlučiti osnovati radne skupine za organizaciju rada ENRRB-a u pogledu posebnih tema povezanih s provedbom ove Uredbe, posebno u pogledu pitanja povezanih s učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture.**

Radne skupine otvorene su za sudjelovanje stručnjaka iz željezničkih regulatornih tijela i Komisije. Stručnjaci iz operativnih dionika i drugih javnih ili privatnih tijela mogu biti pozvani da u tim radnim skupinama sudjeluju na *ad hoc* osnovi.

Članak 68.

Uloga i zadaće Odbora

1. Odbor obavlja sve zadaće ENRRB-a utvrđene ovom Uredbom.
2. Odbor posebno:

- (a) donosi, **u skladu s postupovnim pravilima utvrđenima u članku 67. ili na koja se upućuje u članku 67.,** mišljenja ili preporuke **ENRRB-a** o pritužbama ili istragama [...] koje mu je **prosljedilo** [...] regulatorno tijelo ili tijela [...] **na temelju** članka [...] **64. stavka 3.;**
- (b) izrađuje i donosi godišnje izvješće o aktivnostima ENRRB-a;
- (c) osniva radne skupine i imenuje njihove predsjednike.

Članak 69. [...]

[...]

Članak 70. [...]

[...]

POGLAVLJE VII. ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 71.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 2., članka 21. stavka 9., članka 38. stavka 3., članka 39. stavka 9. *[...]* i članka [...] **48. stavka 3.** dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina, počevši od [1. siječnja [...] **2029.**]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. **Europski parlament ili Vijeće mogu u bilo kojem trenutku opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 2., članka 21. stavka 9., članka 38. stavka 3., članka 39. stavka 9. i članka 48. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.**

- 4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.**
- 5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.**
- 6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 2., članka 21. stavka 9., članka 38. stavka 3., članka 39. stavka 9. i članka 48. stavka 3. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.**

Članak 72.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor iz članka 62. Direktive 2012/34/EU. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
- 2.[...] **3.** Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak [...] **5.** Uredbe (EU) br. 182/2011.
- 3.[...] Ako [...] **odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i** primjenjuje se članak 5. **stavak 4. treći podstavak** Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 73.

Izvješće i preispitivanje

[...] Komisija **do [10 godina nakon stupanja na snagu ove Uredbe]** ocjenjuje učinak ove Uredbe na željeznički sektor i podnosi izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

U izvješću se posebno ocjenjuju:

- (a) učinak ove Uredbe na učinkovitost usluga željezničke infrastrukture;
- (b) učinak ove Uredbe na razvoj usluga željezničkog **prijevoza**, posebno usluga međunarodnog prijevoza, prijevoza na velike udaljenosti i prijevoza robe;
- (ba) financijski i administrativni učinci ove Uredbe na upravitelje infrastrukture i druge operative dionike, regulatorna tijela i tijela država članica;**

- (c) rad [...] **ENIM-a**, koordinatora mreže [...] i [...] [...] **ENRRB-a** općenito te u vezi s razvojem, donošenjem i provedbom zajedničkih kriterija, metodologija i postupaka [...];
- (d) [...] **djelotvornost** mehanizama koordinacije [...] **unutar** europskog [...] **okvira za upravljanje kapacitetom** iz [...] članka 6., **europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.** [...] **te europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50.**;

[...]

- (e) funkcioniranje socioekonomskih, operativnih i okolišnih kriterija te potrebu za podnošenjem, prema potrebi, prijedloga mogućih izmjena članaka 25. i 37.**

Članak 74.

Izmjene Direktive 2012/34/EU

1. Direktiva 2012/34/EU mijenja se kako slijedi:
- (a) u članku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:
- „(c) načela i postupke koji se primjenjuju na određivanje i ubiranje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture u skladu s poglavljem IV.“;
- (b) u članku 2. stavak 6. briše se;
- (c) **u članku 3.** brišu se točke 20., 22., 23., 27. i 28.;
- (d) članak 7.b briše se;
- (da) članak 27. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:**

„2. Izvješće o mreži sadržava informacije kojima se utvrđuju uvjeti za pristup relevantnoj željezničkoj infrastrukturi. Izvješće o mreži sadržava i informacije kojima se utvrđuju uvjeti za pristup uslužnim objektima koji su povezani s mrežom upravitelja infrastrukture i uvjeti pružanja usluga u tim objektima ili navodi internetske stranice na kojima su takve informacije dostupne besplatno u elektroničkom obliku. Sadržaj izvješća o mreži utvrđen je u Prilogu IV.”;

- (e) članak 36. briše se;
- (f) članci od 38. do 54. brišu se;
- (g) u Prilogu IV. točke 1. i 3. brišu se;
- (h) Prilog VII. briše se.

2. Upućivanja na brisane odredbe Direktive 2012/34/EU smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz odjeljka 1. Priloga X.

Članak 75.

Prijelazne odredbe

1. Okvirni sporazumi sklopljeni u skladu s člankom 42. Direktive 2012/34/EU nastavljaju se primjenjivati do njihova isteka.
2. Članak 3. točke 20., 22., 23., 27. i 28., članci 7.b i 36. i članci od 38. do 54. Direktive 2012/34/EU te Prilog IV. točka 3. i Prilog VII. toj direktivi ne primjenjuju se na aktivnosti i zadaće koje se obavljaju u vezi s voznim redovima koji stupaju na snagu **[...] 13. prosinca [...] 2031.] ili** nakon tog datuma.
3. **Komisija do [dvije godine nakon datuma iz članka 77. stavka 2. prvog podstavka] podnosi izvješće Vijeću i Europskom parlamentu o praćenju prijelaznih odredaba iz članka 75.**

Članak 76.

Stavljanje izvan snage

1. Uredba (EU) br. 913/2010 stavlja se izvan snage s učinkom od [...] **8.** prosinca 2029.].
2. Upućivanja na uredbu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz odjeljka 2. Priloga X.

Članak 77.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Primjenjuje se od [1. siječnja [...] **2029.**]. Međutim:
 - (a) članci 1., 2. i 3., poglavlje II., osim članka 9. stavaka 1. i 2. i članka 27. stavka 4., te poglavlje III., osim članka 48., ove Uredbe primjenjuju se samo na aktivnosti i zadaće koje se obavljaju u vezi s voznim redovima koji stupaju na snagu [...] **13.** prosinca [...] **2031.** **ili** nakon tog datuma;
 - (b) članak 9. stavci 1. i 2. primjenjuju se od [1. siječnja [...] **2030.**];
 - (c) [...] [...]
 - (d) članak **27. stavak 4., članak 28. stavak 0.** te članci 48. i 62. primjenjuju se od [...] **31.** prosinca [...] **2029.**];
 - (e) članak 74. primjenjuje se od [...] **13.** prosinca [...] **2031.**];

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u [...] ...

Za Europski parlament

Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće

Predsjednik/Predsjednica

PRILOG I.

DOKUMENTI I RASPORED ZA UPRAVLJANJE KAPACITETOM

IZ ČLANAKA 11., 16., 18. I 38.

1. **DOKUMENTI KOJE UPRAVITELJI INFRASTRUKTURE TREBAJU IZRADITI U OKVIRU STRATEŠKOG PLANIRANJA KAPACITETA IZ ČLANAKA 11., 16., 17. I 18.**

Dokument	Sadržaj
Strategija za kapacitet (članak 16.)	<ul style="list-style-type: none">– <u>zemljopisno područje primjene strategije za kapacitet: pruge obuhvaćene strateškim planiranjem kapaciteta na temelju članka 12. stavka 6.;</u>– planirani razvoj fizičke infrastrukture, uključujući novu izgradnju, modernizaciju, obnovu i zatvaranja / stavljanja izvan pogona, <u>s pojedinostima o obilježjima te infrastrukture;</u>– predviđeni razvoj potražnje za uslugama željezničkog prijevoza;– [...] <u>strateške</u> smjernice o iskorištenosti kapaciteta u državama članicama, [...] <u>ako su države članice pružile takve smjernice;</u>– kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma i kapacitet <u>koji bi mogao biti</u> potreban za pružanje usluga prijevoza na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga;– [...] <u>informacije o dostupnosti i iskorištenosti željezničke infrastrukture, uključujući infrastrukturu</u> koja je proglašena visokoiskorištenom ili zakrčenom;– [...] <u>planirani infrastrukturni radovi koji dovode do ograničenja kapaciteta [...]</u> <u>sa snažnim učinkom.</u>
Model kapaciteta (članak 17.)	<ul style="list-style-type: none">– sve informacije iz strategije za kapacitet, prema potrebi ažurirane i detaljnije opisane;– [...] <u>ukupna količina</u> dostupnog kapaciteta, <u>uključujući višemrežni kapacitet,</u> za podnositelje zahtjeva <u>po dionici mreže, uključujući količinu dostupnog kapaciteta po segmentu tržišta željezničkog prijevoza za različite segmente usluga željezničkog prijevoza</u> i/ili po postupku dodjele;

	<ul style="list-style-type: none"> – količina kapaciteta [...] <u>rezervirana za ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz</u> infrastrukturnih radova po učinku na <u>procijenjen</u> [...] [...] <u>obujam</u> prometa, kako je utvrđeno u [...] <u>odjeljku 3. Priloga I.</u> – – zemljopisni podaci: raščlamba planiranja kapaciteta po odgovarajućim dionicama u kojoj se uzimaju u obzir obilježja infrastrukture i potražnje; – vremensko područje primjene: jedno razdoblje valjanosti voznog reda; – vremenski podaci: barem godišnji pregled (ograničenja kapaciteta) i jedan reprezentativni dan ili više njih (kapacitet dostupan za zahtjeve).
<p>Plan opskrbe kapacitetom (članak 18.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – sve informacije iz modela kapaciteta, prema potrebi ažurirane <u>i</u> detaljnije opisane; – [...] <u>kapacitet dostupan za dodjelu podnositeljima zahtjeva za razdoblje valjanosti voznog reda na koje se plan opskrbe kapacitetom odnosi:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i. ako je primjenjivo na temelju članka 18. stavka 4. i u skladu s člankom 18. stavcima 4. i 5., unaprijed</u> planirani kapacitet dostupan za zahtjeve, <u>uključujući višemrežni kapacitet,</u> definiran u obliku objekata kapaciteta <u>u skladu s člankom 18. stavkom 5.;</u> <u>ii. kapacitet za koji upravitelj infrastrukture nije unaprijed izradio plan;</u> <u>iii. kapacitet koji je dostupan u uslužnim objektima iz članka 29. stavka 1.;</u> – kapacitet <u>koji nije dostupan za dodjelu podnositeljima zahtjeva:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i. ograničenja kapaciteta,</u> definirana u obliku objekata kapaciteta, <u>uključujući ograničenja kapaciteta iz točke 1. odjeljka 3. ovog Priloga;</u> <u>ii. kapacitet koji je već dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31. ili u okviru postupka višegodišnjeg ponavljajućeg planiranja u skladu s člankom 33.;</u>

	<p><u>iii. kapacitet rezerviran za potrebe koje nisu one navedene u podtočkama i. i ii. i koje upravitelj infrastrukture jasno navodi;</u></p> <p><u>iv. drugi kapacitet koji je već dodijeljen prilikom ažuriranja plana opskrbe kapacitetom tijekom voznog reda na koji se plan opskrbe kapacitetom odnosi;</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – alternativni kapacitet dostupan za vrijeme ograničenja kapaciteta; – alternativni kapacitet dostupan u slučaju smetnji na mreži; – <u>ograničenja koja se primjenjuju na upotrebu specijalizirane infrastrukture iz članka 24.</u>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. RASPORED ZA STRATEŠKO UPRAVLJANJE KAPACITETOM IZ ČLANAKA 11., 16., 17. I 18.

1. Priizradi dokumenata u okviru strateškog planiranja kapaciteta za određeno razdoblje valjanosti voznog reda upravitelji infrastrukture poštuju raspored utvrđen u ovom odjeljku.

Upravitelji infrastrukture mogu odrediti ranije rokove. Takve **ranije** rokove [...] **koordinira ENIM** i oni su uključeni u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

Savjetovanje s dionicima **o europskim i prekograničnim pitanjima** provodi se u skladu s člankom 54. i uključuje [...] **sve** operativne dionike [...]. Upravitelji infrastrukture kontinuirano koordiniraju dokumente [...] **u okviru postupka koordinacije iz** članka 53.

Dokument	Ključna etapa	Rok (najkasniji)
Strategija za kapacitet (članak 16.)	[...] početak faze strategije za kapacitet	X – 60
	prvo savjetovanje s operativnim dionicima	X – 58
	objava nacрта strategije	X – 39
	[...] drugo savjetovanje s operativnim dionicima o nacrtu strategije	X[...] = 38
	objava konačne strategije za kapacitet nakon završne koordinacije među upraviteljima infrastrukture	X – 36
Model kapaciteta	početak izrade	X – 36

(članak 17.)	[...] <u>najave potreba za kapacitetom od strane</u> podnositelja zahtjeva i <u>potencijalnih podnositelja zahtjeva i savjetovanje s</u> operativnim dionicima	X – 24
	objava nacрта modela kapaciteta	X – 21
	koordinacija s podnositeljima zahtjeva i operativnim dionicima	X – 19
	objava konačnog modela kapaciteta nakon završne koordinacije među upraviteljima infrastrukture	X – 18
Plan opskrbe kapacitetom (članak 18.)	početak izrade	X – 18
	savjetovanje s podnositeljima zahtjeva i operativnim dionicima	X – 14
	objava ograničenja kapaciteta iz točke 1. odjeljka 3. ovog Priloga	X – 12
	objava konačnog plana opskrbe kapacitetom nakon završne koordinacije među upraviteljima infrastrukture	X – 11
	objava ograničenja kapaciteta iz točke 5. odjeljka 3. ovog Priloga	X – 4
	prenamjena kapaciteta rezerviranog za dodjelu u drugim postupcima dodjele kapaciteta za vrijeme razdoblja voznog reda	X – 2
	ažuriranje plana opskrbe kapacitetom u skladu sa svim promjenama unaprijed planiranog ili dodijeljenog kapaciteta	do X + 12 bez odgode
<p>Napomena:</p> <p>(1) „X – m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.</p>		

2. Odstupajući od točke 1., sljedeći pojednostavljeni i skraćeni raspored primjenjuje se na dokument „strategija za kapacitet” za razdoblja valjanosti voznog reda koja počinju u prosincu [...] **2030.** i prosincu [...] **2031.**:

Strategija za kapacitet (članak 16.)	Objava nacrtu strategije [...]	X – 38
	<u>savjetovanje s operativnim dionicima o nacrtu strategije</u>	<u>X – 37</u>
	objava konačne strategije za kapacitet nakon završne koordinacije među upraviteljima infrastrukture	X – 36

3. **RASPORED I ZAHTEVI ZA KOORDINACIJU, SAVJETOVANJE I OBJAVU OGRANIČENJA KAPACITETA KOJA PROIZLAZE IZ INFRASTRUKTURNIH RADOVA IZ ČLANAKA 10. I 35.**

0. **Ograničenja kapaciteta klasificiraju se ovisno o njihovu trajanju u broju uzastopnih dana i njihovu učinku na promet (procijenjeni obujam prometa na željezničkoj pruzi po danu koji je otkazan, preusmjeren ili zamijenjen drugim vrstama prijevoza) u skladu sa sljedećom tablicom.**

	<u>Trajanje</u>	<u>Učinak na promet</u>
<u>Snažan učinak</u>	<u>Više od 30 uzastopnih dana</u>	<u>Više od 50 %</u>
<u>Velik učinak</u>	<u>Više od 7 uzastopnih dana</u>	<u>Više od 30 %</u>
<u>Srednji učinak</u>	<u>7 uzastopnih dana ili manje</u>	<u>Više od 50 %</u>
<u>Manji učinak</u>	<u>Neodređeno</u>	<u>Više od 10 %</u>

1. Kad je riječ o [...] **ograničenjima kapaciteta** željezničkih pruga zbog npr. infrastrukturnih radova, među ostalim povezanih ograničenja brzine, osovinskog opterećenja, duljine vlaka, vuče ili slobodnog profila pruge („ograničenja kapaciteta”), [...] **koja imaju velik ili snažan učinak**, dotični upravitelji infrastrukture objavljuju sva ograničenja kapaciteta i preliminarne rezultate savjetovanja s podnositeljima zahtjeva prvi put, **u mjeri u kojoj su poznati**, najmanje 24 mjeseca prije promjene dotičnog voznog reda, a njihove ažurirane verzije, drugi put, najmanje 12 mjeseci prije te promjene. [...]

2. U okviru **međusobne** koordinacije upravitelji infrastrukture [...] [...] zajednički raspravljaju o tim ograničenjima kapaciteta, ako učinak ograničenja kapaciteta nije ograničen na jednu mrežu, sa zainteresiranim podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima dotičnih uslužnih objekata kad se ta ograničenja prvi put objavljuju.
3. Pri prvoj objavi ograničenja kapaciteta u skladu s točkom 1. upravitelj infrastrukture pokreće savjetovanje o ograničenjima kapaciteta s podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima dotičnih uslužnih objekata. Ako se između prve i druge objave ograničenja kapaciteta potrebno koordinirati u skladu s točkom 4., [...] **upravitelji infrastrukture koji podliježu ovoj Uredbi** drugi se put savjetuju s podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima dotičnih uslužnih objekata u razdoblju između završetka tog koordiniranja i druge objave ograničenja kapaciteta.
4. Prije objavljivanja ograničenja kapaciteta u skladu s točkom 1., ako učinak tih ograničenja kapaciteta nije ograničen na jednu mrežu, [...] **upravitelji infrastrukture koji podliježu ovoj Uredbi**, uključujući upravitelje infrastrukture na koje bi preusmjeravanje vlakova moglo utjecati, međusobno koordiniraju ograničenja kapaciteta koja bi mogla uključivati otkazivanje ili preusmjeravanje trase vlaka ili zamjenu drugim oblicima prijevoza

Koordiniranje prije druge objave dovršava se:

- (a) najkasnije 18 mjeseci prije promjene voznog reda [...] **za ograničenja kapaciteta sa snažnim učinkom;**
- (b) najkasnije 13 mjeseci i 15 dana prije promjene razdoblja valjanosti voznog reda [...] **za ograničenja kapaciteta s [...] velikim učinkom;**
- (c) najkasnije 13 mjeseci i 15 dana prije promjene razdoblja valjanosti voznog reda [...] **za ograničenja kapaciteta sa srednjim učinkom.**

Subjekti koji provode koordinaciju među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53. [...] **stavkom 4.** prema potrebi na uključivanje u to koordiniranje pozivaju podnositelje zahtjeva koji su aktivni na dotičnim prugama i glavne operatore dotičnih uslužnih objekata.

5. U pogledu ograničenja kapaciteta [...] **s manjim učinkom**, do kojih dođe tijekom sljedećeg razdoblja valjanosti voznog reda i kojih je upravitelj infrastrukture postao svjestan najkasnije šest mjeseci i 15 dana prije promjene voznog reda, upravitelj infrastrukture savjetuje se s dotičnim podnositeljima zahtjeva o predviđenim ograničenjima kapaciteta i izvješćuje o ažuriranim ograničenjima kapaciteta najmanje četiri mjeseca prije promjene voznog reda. Upravitelj infrastrukture precizira ponuđene trase najkasnije četiri mjeseca prije nastupanja ograničenja kapaciteta kad je riječ o putničkim vlakovima, odnosno najkasnije mjesec dana prije nastupanja ograničenja kapaciteta kad je riječ o teretnim vlakovima, osim ako se upravitelj infrastrukture i dotični podnositelji zahtjeva ne slože o kraćim rokovima.

6. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti primijeniti strože granične vrijednosti ograničenja kapaciteta, temeljene na nižim postocima procijenjenog obujma prometa ili kraćim trajanjima od onih iz odjeljka 3. ovog Priloga, ili primijeniti dodatne kriterije uz one iz ovog Priloga, u skladu sa savjetovanjem s podnositeljima zahtjeva i operatorima objekata. Granične vrijednosti i kriterije za grupiranje ograničenja kapaciteta objavljuju u svojim izvješćima o mreži pod [...] točkom **2.** Priloga IV. [...]
7. [...] **U**pravitelj infrastrukture može donijeti odluku o neprimjenjivanju razdoblja utvrđenih u točkama od 1. do 5. ako je ograničenje kapaciteta nužno za ponovnu uspostavu sigurnog odvijanja prometa vlakova, ako je vrijeme uvođenja ograničenja izvan njegove kontrole, ako bi primjena tih razdoblja bila neekonomična ili nepotrebno štetna za opstojnost/stanje imovine ili ako se s tim slože svi dotični podnositelji zahtjeva. U tim slučajevima i u slučaju bilo kojih drugih ograničenja kapaciteta koja ne podliježu savjetovanju u skladu s drugim odredbama ovog Priloga, upravitelj infrastrukture bez odgode se savjetuje s podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima dotičnih uslužnih objekata.
8. Upravitelj infrastrukture pri postupanju u skladu s točkom 1., 5. ili 7. daje sljedeće informacije:
- (a) planirani dan;
 - (b) vrijeme dana i, čim ih bude moguće odrediti, sat nastupanja i prestanka ograničenja kapaciteta;
 - (c) dionica pruge na koju se ograničenje odnosi;
 - (d) prema potrebi, kapacitet zaobilaznih pruga.

Upravitelj infrastrukture u svojem izvješću o mreži iz [...] točke **2.** Priloga IV. [...] objavljuje te informacije ili poveznicu na kojoj ih se može pronaći. Upravitelj infrastrukture redovito ažurira te informacije. Osim toga, upravitelji infrastrukture te informacije objavljuju u digitalnom obliku u skladu s člancima 9. i 62.

9. Kad je riječ o [...] ograničenjima kapaciteta [...] **sa** [...] **snažnim učinkom** upravitelj infrastrukture podnositeljima zahtjeva, ako to zatraže, tijekom prvog kruga savjetovanja daje usporedbu uvjeta između barem dviju alternativa ograničenja kapaciteta. Upravitelj infrastrukture razrađuje te [...] **alternative** u suradnji s podnositeljima zahtjeva te na temelju informacija koje od njih primi dok podnose zahtjeve.

Navedena usporedba za svaku alternativu uključuje najmanje:

- (a) trajanje ograničenja kapaciteta;
- (b) očekivane indikativne pristojbe za upotrebu infrastrukture;
- (c) dostupan kapacitet na zaobilaznim prugama;
- (d) dostupne alternativne pravce; i
- (e) okvirna vremena vožnje.

Upravitelj infrastrukture prije odabira alternative ograničenja kapaciteta savjetuje se sa zainteresiranim podnositeljima zahtjeva i uzima u obzir učinak različitih alternativa na te podnositelje zahtjeva i na korisnike usluga.

Analizom alternativnih ograničenja kapaciteta obuhvaćaju se situacije koje se odnose na više upravitelja infrastrukture. U tom slučaju upravitelji infrastrukture koordiniraju planiranje alternative ograničenja kapaciteta u skladu s člankom 53.

10. Kad je riječ o [...] ograničenjima kapaciteta [...] **sa [...] snažnim učinkom**, upravitelj infrastrukture utvrđuje kriterije prema kojima se određuje koji će se vlak svake vrste usluga preusmjeriti, uzimajući u obzir komercijalna i operativna ograničenja podnositelja zahtjeva, osim ako su ta operativna ograničenja rezultat rukovoditeljskih ili organizacijskih odluka podnositelja zahtjeva, i ne dovodeći u pitanje cilj smanjenja troškova upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 30. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU. Upravitelj infrastrukture objavljuje te kriterije u izvješću o mreži.
11. ENIM objavljuje informacije koje se zahtijevaju u skladu s točkom 8. na svojim internetskim stranicama.
12. [...]

4. RASPORED ZA DODJELU KAPACITETA U OKVIRU GODIŠNJEG POSTUPKA DODJELE KAPACITETA IZ ČLANAKA 32. I 38.

1. Upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva dužni su poštovati sljedeći raspored:

Ključna etapa ili razdoblje	Rok ili trajanje ⁽¹⁾
razdoblje valjanosti voznog reda	[...] <u>od ponoći druge subote u prosincu do ponoći druge subote u prosincu sljedeće godine.</u>
stupanje na snagu voznog reda	ponoć druge subote u prosincu
objava plana opskrbe kapacitetom	u skladu s odjeljkom 2. ovog

	Priloga
objava ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova	u skladu s odjeljcima 2. i 3. ovog Priloga
rok u kojem podnositelji trebaju podnijeti zahtjeve za dodjelu pravâ na kapacitet	X – 8,5
izrada nacrtâ voznog reda rok u kojem upravitelj ili upravitelji infrastrukture trebaju podnositeljima zahtjeva dostaviti nacrt ponude kapaciteta	X – 6,5
dovršetak koordinacije s podnositeljima zahtjeva	X – [...] 5,5
rok u kojem upravitelj ili upravitelji infrastrukture trebaju podnositeljima zahtjeva dostaviti konačnu ponudu kapaciteta	X – [...] 4,5
objava [...] voznog reda rok u kojem upravitelj infrastrukture treba podnositeljima zahtjeva dodijeliti prava na kapacitet	X – [...] 4,25
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka	određuju [...] <u>upravitelji infrastrukture uzimajući u obzir</u> europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.
Napomena: (1) „X–m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”).	

[...]

3. Rok u kojem podnositelji zahtjeva trebaju podnijeti zahtjeve za dodjelu pravâ na kapacitet utvrđen u tablici iz točke 1. jest rok za zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta iz članka 27. stavka 4. Direktive 2012/34/EU.

5. RASPORED ZA DODJELU KAPACITETA NA TEMELJU OKVIRNIH SPORAZUMA IZ ČLANAKA 31. I 38.

Upravitelj infrastrukture dužan je poštovati sljedeći raspored:

Razdoblje	Trajanje⁽¹⁾
standardno razdoblje valjanosti okvirnih sporazuma	pet godina
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka	od X–8,5 do X–6,5 (zajedno s koordinacijom u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz odjeljka 4.)
Napomena: (1) „X–m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.	

6. RASPORED ZA POSTUPAK DODJELE KAPACITETA PONAVLJAJUĆIM PLANIRANJEM IZ ČLANAKA 33. I 38.

Upravitelj infrastrukture i podnosiitelji zahtjeva dužni su poštovati sljedeći raspored tijekom postupka ponavljajućeg planiranja [...]:

Ključna etapa ili razdoblje	Rok ili trajanje⁽¹⁾
najraniji trenutak u kojem podnosiitelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjeve za dodjelu kapaciteta u okviru postupka dodjele kapaciteta ponavljajućim planiranjem	četiri mjeseca prije prve vožnje vlaka
zadnji trenutak u kojem podnosiitelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjeve za dodjelu kapaciteta u okviru postupka dodjele kapaciteta ponavljajućim planiranjem	mjesec dana prije prve vožnje vlaka
najdulje trajanje pravâ na kapacitet dodijeljenih u okviru postupka dodjele kapaciteta ponavljajućim planiranjem	36 mjeseci od prve vožnje vlaka
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka za prava na kapacitet dodijeljena u skladu s člankom 33. stavkom 2. točkom (a)	od X–8,5 do X–6,5 (zajedno s koordinacijom u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz odjeljka 4.)
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka za prava na kapacitet dodijeljena u skladu s člankom 33. stavkom 2. točkom (b)	određuju upravitelji infrastrukture uzimajući u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

<u>najdulje razdoblje u kojem upravitelji infrastrukture moraju pripremiti ponudu za prava kapaciteta u okviru postupka ponavljajućeg planiranja</u>	<u>15 dana</u>
Napomena: (1) „X – m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.	

4. [...]

7. RASPORED ZA DODJELU KAPACITETA U OKVIRU *AD HOC* POSTUPKA IZ ČLANAKA 34. I 38.

Kad dodjeljuje infrastrukturni kapacitet u okviru *ad hoc* postupka, upravitelj infrastrukture dužan je poštovati sljedeći raspored:

Razdoblje	Trajanje
najdulje razdoblje u kojem upravitelji infrastrukture moraju pripremiti ponudu za prava na kapacitet za jednu mrežu	[...] <u>5 dana</u>
najdulje razdoblje u kojem upravitelji infrastrukture moraju pripremiti ponudu za višemrežna prava na kapacitet	[...] <u>8 dana</u>

8. RASPORED ZA PROMJENE DODIJELJENOG KAPACITETA IZ ČLANKA 39.

Kad mijenja prava na infrastrukturni kapacitet, upravitelj infrastrukture dužan je poštovati sljedeći raspored:

Ključna etapa ili razdoblje	Rok ili trajanje
najdulje razdoblje u kojem upravitelj infrastrukture mora ponuditi alternativno pravo na kapacitet za jednu mrežu	[...] <u>5 dana</u>
najdulje razdoblje u kojem dotični upravitelji infrastrukture moraju ponuditi alternativno višemrežno pravo na kapacitet	[...] <u>8 dana</u>

PRILOG II.

[...]

Granične vrijednosti za proglašenje infrastrukture visokoiskorištenom i zakrčenom iz članka 21.

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

Iskorištenost	Klasifikacija	Iskorištenost kapaciteta	Referentno razdoblje
heterogeni promet	visokoiskorišten	> [...] 85 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata tijekom više od 200 dana godišnje
heterogeni promet	zakrčen	> 95 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata tijekom više od 250 dana godišnje
homogeni promet	visokoiskorišten	> [...] 90 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata tijekom više od 200 dana godišnje
homogeni promet	zakrčen	> 95 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata tijekom više od 250 dana godišnje

[...]

Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir metodu iz članka 21. stavka 1.a za određivanje iskorištenosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

„Homogeni promet” znači da vlakovi na dotičnoj dionici općenito imaju slična obilježja relevantna za iskorištenost kapaciteta, posebno brzinu, obrazac zaustavljanja i ubrzanje.

„Heterogeni promet” znači da vlakovi na dotičnoj dionici imaju različita obilježja relevantna za iskorištenost kapaciteta, posebno brzinu, obrazac zaustavljanja i ubrzanje.

2. [...]

PRILOG III.

SADRŽAJ EUROPSKOG OKVIRA ZA UPRAVLJANJE KAPACITETOM IZ ČLANKA 6.

Europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. sadržava barem sljedeće elemente:

Element	Upućivanja
[...]	[...]
Vrste i opis usluga željezničkog prijevoza koji će se upotrijebiti u svrhu strateškog planiranja željezničkog infrastrukturnog kapaciteta	članak 12. stavak 2.
Zajednička načela, postupci i metodologije za strateško planiranje kapaciteta, među ostalim za koordinaciju među upraviteljima infrastrukture i savjetovanje s dionicima [...], <u>uključujući najave potreba za kapacitetom.</u>	članak 12. <u>stavak 4., članak 12.</u> stavak 9., članak 13., članak 14., <u>članak 17. stavak 1., članak 54.</u>
<u>Smjernice kojima se utvrđuju postupci i metodologije koji će se upotrebljavati za analizu tržišta prijevoza</u>	<u>članak 15. stavak 3.</u>
Sredstva za objavljivanje plana opskrbe kapacitetom i postupak za savjetovanje s podnositeljima zahtjeva	članak 18. stavak 10.
Pravila i postupci za dodjelu unaprijed planiranog kapaciteta uvrštenog u plan opskrbe kapacitetom	članak 20. stavak 3.
<u>Zajednička metoda za iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta</u>	<u>članak 21. stavak 1.a</u>
Obilježja specifikacija kapaciteta	članak 26. stavak 1.
Rasponi kvota primjenjivih na otkazivanje neiskorištenih prava na kapacitet	članak 27. stavak 6.
Postupci i metode za koordiniranje dodjele višemrežnih prava na kapacitet, uključujući minimalne zahtjeve za kvalitetu	članak 28. stavak 5.
Smjernice o <u>definiranju</u> ograničenja koja se primjenjuju na razlike između zahtjeva za dodjelu kapaciteta koje su podnijeli podnositelji i infrastrukturnih kapaciteta koje su predložili upravitelji infrastrukture u postupku sporazumnog rješavanja sporova	članak 36. stavak 2.

<u>Smjernice za mehanizam sporazumnog rješavanja sporova u slučaju sporova, uključujući barem jedan zahtjev za višemrežni kapacitet</u>	<u>članak 36. stavak 8.</u>
<u>Postupci i metodologije za rješavanje sporova u pogledu infrastrukturnog kapaciteta na temelju socioekonomskih i okolišnih kriterija</u>	<u>članak 37. stavak 1.b</u>
Postupci za upravljanje promjenama pravâ na kapacitet nakon dodjele	članak 39. stavak 8.
[...] <u>Smjernice za definiranje uvjeta</u> koji dovode do [...] <u>kazni</u> za promjene pravâ na kapacitet	članak 40. stavak 3.
[...]	[...]

PRILOG IV.

Sadržaj izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU – odjeljak o upravljanju kapacitetom i upravljanju prometom

Osim elemenata iz članka 27. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, [...] izvješće o mreži iz tog članka [...] sadržava:

- (1) odjeljak u kojem se opisuje priroda infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima i uvjeti za pristup toj infrastrukturi. Taj se odjeljak odnosi na informacije dostupne u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797;
- (2) odjeljak o načelima i kriterijima za upravljanje kapacitetom. Njime se utvrđuju opća obilježja infrastrukturnog kapaciteta koji željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju i bilo koja ograničenja koja se odnose na njegovu upotrebu, uključujući moguće zahtjeve za dodjelu kapaciteta za održavanje. Njime se također određuju postupci i rokovi koji se odnose na postupak upravljanja kapacitetom. On sadržava određene kriterije koji se primjenjuju za vrijeme tog postupka, posebno:
 - (a) postupke prema kojima se provodi savjetovanje s podnositeljima zahtjeva o strateškom planiranju kapaciteta i **prema kojima oni objavljuju najave potreba za kapacitetom**;
 - (b) postupke prema kojima podnositelji zahtjeva mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;
 - (c) uvjete koje podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati;
 - (d) rokove za strateško planiranje kapaciteta, za podnošenje zahtjeva za dodjelu kapaciteta, za dodjelu kapaciteta i za postupke prilagodbe i promjene rasporeda te postupke koje treba slijediti pri podnošenju zahtjeva za informacije o rasporedu, kao i postupke za uvrštavanje u vozni red planiranih i nepredviđenih radova na održavanju;
 - (e) načela kojima se uređuje mehanizam sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36., među ostalim sustav za rješavanje sporova stavljen na raspolaganje u okviru tog postupka, kao i mehanizam formalnog rješavanja sporova iz članka 37.;
 - (f) strukturu i razinu [...] **kazni** za promjene pravâ na kapacitet;
 - (g) postupke koje treba slijediti i kriterije koje treba primjenjivati u slučaju visoke iskorištenosti ili zakrčenosti infrastrukture;
 - (h) pojedinosti o ograničenjima upotrebe infrastrukture;
 - (i) objašnjenje svih odstupanja od europskog okvira iz članka 6.;
- (3) odjeljak o operacijama, među ostalim o upravljanju prometom, upravljanju smetnjama na mreži i upravljanju kriznim situacijama. U njemu se utvrđuje provedba zahtjeva utvrđenih

u ovoj Uredbi i Direktivi (EU) 2016/797, Direktivi (EU) 2016/798 te Direktivi 2007/59/EZ, uključujući:

- (a) operativna pravila, među ostalim pravila prvenstva ili načela prvenstva za upravljanje prometom, popis tehničkih, operativnih i sigurnosnih pravila te pravila koja se odnose na operativno osoblje ili upućivanja na ta pravila;
 - (b) operativne mjere, među ostalim pravila i postupke za upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama, operativno komuniciranje i razmjenu podataka sa željezničkim prijevoznicima i drugim operativnim dionicima;
 - (c) popis informacijskih sustava koji se upotrebljavaju i upućivanja na njih;
 - (d) objašnjenje svih odstupanja od europskog okvira iz članka 44.;
- (4) odjeljak o ključnim elementima upravljanja učinkovitošću, uključujući posebno:
- (a) upućivanja na ciljeve učinkovitosti utvrđene u poslovnom planu iz članka 8. stavka [...] **3.** Direktive 2012/34/EU i ugovoru iz članka 30. te direktive;
 - (b) postupke za praćenje napretka u ostvarivanju ciljeva i izvješćivanje o njemu, za utvrđivanje uzroka nedostataka u pogledu učinkovitosti u suradnji s operativnim dionicima te za izradu i provedbu korektivnih mjera za poboljšanje učinkovitosti;
 - (c) objašnjenje svih odstupanja od europskog okvira iz članka 50.;

PRILOG V.

**SADRŽAJ EUROPSKOG OKVIRA ZA KOORDINIRANJE UPRAVLJANJA
PREKOGRANIČNIM PROMETOM, UPRAVLJANJA SMETNJAMA NA MREŽI I
UPRAVLJANJA KRIZNIM SITUACIJAMA
IZ ČLANKA 44.**

Europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama sadržava barem sljedeće elemente:

Element	Upućivanja
Zajednička načela za upravljanje prometom, upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama koja upravitelji infrastrukture trebaju uzeti u obzir kad utvrđuju pravila i postupke za upravljanje prometom	članak 43.
Zajednička pravila i postupci za koordiniranje upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama među upraviteljima infrastrukture i s operativnim dionicima	članci 42. i 43., članak <u>44. stavak 2., članci 45. i 46. [...]</u>
Zajednička pravila i postupci za dodjelu kapaciteta i upravljanje njime u slučaju smetnji na mreži i u kriznim situacijama	članak 41. stavci 1. <u>i 2.</u>
Definiranje odgovornosti operativnih dionika uključenih u upravljanje prekograničnim prometom na temelju skupa dogovorenih operativnih postupaka, ključnih etapa i sučelja	članak 45.
Postupci, pravila, alati i sučelja, među ostalim usklađeni digitalni alati i sučelja, za komunikaciju i razmjenu informacija između upravitelja infrastrukture, operativnih dionika i drugih dotičnih dionika, posebno javnih tijela	članci 45. i [...] 62.
[...]	[...]
[...] <u>Zajednička metoda za procjenu uvjeta u pogledu trajanja i vjerojatnog učinka na promet te sadržaja izvješća koordinatora mreže o incidentu</u>	[...] članak 47. <u>stavak 5.a</u>
[...] <u>Smjernice s ciljem osiguravanja odgovarajućeg i redovitog savjetovanja sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima</u>	članak [...] <u>54. stavak 1.</u>

PRILOG VI.

Smetnje na mreži
iz članka 46.

Vrsta incidenta	Procijenjeno vjerojatno trajanje	Procijenjeni vjerojatni učinak
smetnja na mreži	za povratak na razinu kapaciteta dostupnog na korištenje vlakovima prije incidenta potrebno je tri ili više dana	– 50 % ili više vlakova na zahvaćenoj dionici koji prometuju jednom mrežom treba operativnu obradu – manje od 50 % vlakova na zahvaćenoj dionici koji prometuju na više mreža treba ili se očekuje da će trebati operativnu obradu
višemrežna smetnja	za povratak na razinu kapaciteta dostupnog na korištenje vlakovima prije incidenta potrebno je tri ili više dana	– 50 % ili više vlakova na zahvaćenoj dionici koji prometuju na više mreža treba ili se očekuje da će trebati operativnu obradu

Uvjeti koji se odnose na trajanje i vjerojatni učinak na promet kumulativni su.

PRILOG VII.

[...]

[...] SADRŽAJ EUROPSKOG OKVIRA ZA PREISPITIVANJE UČINKOVITOSTI IZ ČLANKA 50.

Područje učinkovitosti	Relevantni problemi (okvirni)
infrastruktura i oprema	<ul style="list-style-type: none">– kapacitet i mogućnosti fizičke infrastrukture i njezine opreme, uključujući uvođenje standarda mreže TEN-T– smanjenje infrastrukturnog kapaciteta ili mogućnosti zbog odgođene obnove, održavanja ili popravka infrastrukture
infrastrukturni kapacitet	<ul style="list-style-type: none">– ponuda kapaciteta u smislu kvantitete i kvalitete– iskorištenost kapaciteta, rezervni kapacitet za prilagodbu rastu prometa– usklađenost dostupnog kapaciteta (planiranog ili neplaniranog) i potreba tržišta, <u>na jednomrežnoj i višemrežnoj razini</u>– stabilnost ponude kapaciteta, posebno u vezi s infrastrukturnim radovima– zakrčena infrastruktura– planirano vrijeme zadržavanja vlakova na graničnim postajama
upravljanje prometom	<ul style="list-style-type: none">– točnost/kašnjenja raznih vrsta željezničkih usluga na polazištu, postajama na putu i na odredištu te na operativno važnim lokacijama– otkazivanja vožnje vlaka– stvarno vrijeme zadržavanja vlakova na graničnim postajama
upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama	<ul style="list-style-type: none">– udio prometa koji bi se mogao preusmjeriti ili čiji bi se vozni red mogao promijeniti za vrijeme smetnje ili krizne situacije– učinak smetnji na željeznički promet u smislu kašnjenja i otkazivanja– učinak smetnji na pružatelje željezničkih usluga i njihove

	<p>korisnike</p> <p>– posebni problemi koji su se pojavili (kvalitativno)</p>
<p>uvođenje i pružanje digitalnih usluga, alata i sučelja</p>	<p>– potpora postupcima povezanim s upravljanjem kapacitetom, upravljanjem prometom i upravljanjem smetnjama na mreži</p> <p>– potpunost i kvaliteta dostavljenih informacija i podataka</p> <p>– usklađenost s europskom arhitekturom razvijenom u [...] <u>Zajedničkom poduzeću za europsku željeznicu</u> i s relevantnim tehničkim specifikacijama u skladu s Direktivom (EU) 2016/797</p>
<p>usklađenost s propisima; regulatorni nadzor</p>	<p>– pokazatelji procesa praćenja usklađenosti s pravilima i postupcima</p> <p>– pritužbe podnesene regulatornim tijelima i ENRRB-u</p>

PRILOG VIII.

Informacije koje je potrebno dati operativnim dionicima iz članka 48.

Sljedeće informacije, koje se **prema potrebi** dostavljaju u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i relevantnim provedbenim aktima [...] **donesenima na temelju te direktive te ovisno o odgovornostima dionika kako je navedeno u [Uredbi Komisije (EU) br. 1305/2014 i Uredbi Komisije (EU) br. 454/2011 kako je izmijenjena], [...] dostavljaju se na temelju** članka 48.:

informacije koje je dostavio upravitelj infrastrukture

- broj [...] vlaka
- izvješća o položaju vlaka
- **dodjela trase**
- **informacije o vožnji vlaka i predviđanja vožnje vlaka**
- **informacije o prekidu prometa**
- **razmjena podataka radi poboljšanja kvalitete**

informacije koje su dostavili drugi operativni dionici:

- podaci o teretnom listu
- zahtjev za trasu [...]
- priprema vlaka
- informacije o vožnji vlaka i predviđanja vožnje vlaka
- informacije o prekidu prometa
- predviđeno vrijeme otpreme pošiljke (ETD), predviđeno vrijeme razmjene (ETI), predviđeno vrijeme dolaska (ETA)
- kretanje vagona
- razmjena podataka radi poboljšanja kvalitete.

PRILOG IX. [...]

[...]

[...]

PRILOG X.

Korelacijske tablice

1. KORELACIJSKA TABLICA ZA BRISANE ODREDBE DIREKTIVE 2012/34/EU

Direktiva 2012/34/EU	Ova Uredba
Članak 2. stavak 6.	Članak [...] <u>38.</u> stavak 2.
Članak 3. točka 20.	Članak 21. <u>i Prilog II.</u>
Članak 3. točka 22.	[...] <u>Članci 36. i 37.</u>
Članak 3. točka 23.	<u>Članak 4. točka 5. i</u> članak 31.
Članak 3. točka 27.	Članak 4. točka 8.
Članak 3. točka 28.	Članak 4. točka 13.
Članak 7.b stavak 1.	Članak 3. stavak 1.
Članak 7.b stavak 2.	Članak 3. stavak 2.
Članak 7.b stavak 3.	Članak 3. stavak 3. i članak 2. stavak 3. točka (b)
Članak 36.	Članak 40.
Članak 38. stavak 1.	Članak 26. stavak 1. drugi podstavak i članak 26. stavak 6.
Članak 38. stavak 2.	Članak 26. stavak 3.
Članak 38. stavak 3.	Članak 26. stavak 4.
Članak 38. stavak 4.	Članak 26. [...] stavak <u>7.</u>
Članak 39. stavak 1.	Članak 11. stavak 3.
Članak 39. stavak 2.	Članak [...] 3. <u>točka 1.a</u>
Članak 40. stavak 1.	Članak 14.[...] , <u>članak 28.</u> i članak [...] <u>53.</u>
Članak 40. stavak 2.	Članak 55. stavak 7., članak 57. stavak 2., članak 63. stavak 1.[...] i članak 64. stavci 1. i 7.
Članak 40. stavak 3.	Članak 55. [...] stavci 2. [...] i <u>5.</u> [...]
Članak 40. stavak 4.	Članak 57. stavak 1.

Članak 40. stavak 5.	
Članak 41. stavak 1.	Članak 7. stavak 1.
Članak 41. stavak 2.	Članak 7. stavak 2.
Članak 41. stavak 3.	Članak 7. stavak 3.
Članak 42. stavak 1.	Članak 31. stavak 1.
Članak 42. stavak 2.	Članak 31. stavak 4.
Članak 42. stavak 3.	Članak 31. stavak 5.
Članak 42. stavak 4.	Članak 31. stavak 5. [...]
Članak 42. stavak 5.	Članak 31. stavak 7. i Prilog I. odjeljak 5.
Članak 42. stavak 6.	Članak 31. stavak 8.
Članak 42. stavak 7.	Članak 31. stavak 10.
Članak 42. stavak 8.	Članak 31. stavak 11.
Članak 43. stavak 1.	Članak 38. stavak 1., članak 32. stavci 6., 7. i 8. [...], članak 33. stavci 1. i 2. <u>i Prilog I. odjeljci 2., 4., 5., 6. i 7.</u>
Članak 43. stavak 2.	Članak 10. stavak 8., članak 11. stavak 2., članak 21. stavak 9., članak 38. stavak 3. i članak 39. stavak 9.
Članak 43. stavak 3.	[...]
Članak 44. stavak 1.	Članak 26. stavak 1.
Članak 44. stavak 2.	Članak 32. stavci 7. i [...] 8.
Članak 44. stavak 3.	Članak 31. stavak 2.
Članak 44. stavak 4.	Članak 28. <u>i članak 62. stavak 5.</u>
Članak 45. stavak 1.	Članak 32. stavak 2.
Članak 45. stavak 2.	Članak [...] <u>25.</u>
Članak 45. stavak 3.	Članak 32. stavak 10.
Članak 45. stavak 4.	Članak 32. stavak 11.
Članak 46. stavak 1.	Članak 8. <u>stavci 2.a i 3.</u> [...], članak 20. stavak 3. [...] <u>i</u> članak [...] <u>36. stavak 1.</u>

Članak 46. stavak 2.	Članak 36. stavak 2.
Članak 46. stavak 3.	Članak 36. stavak 3.
Članak 46. stavak 4.	Članak 36. stavak 4.
Članak 46. stavak 5.	Članak 36. [...] stavak <u>2.</u>
Članak 46. stavak 6.	Članak [...] <u>37.</u>
Članak 47. stavak 1.	Članak 21. stavak 1. <u>i Prilog II.</u>
Članak 47. stavak 2.	Članak 21. stavak 4.
Članak 47. stavak 3.	Članak 21. stavak [...] <u>6.</u> , članak 25. stavak 1.
Članak 47. stavak 4.	Članak 8. stavci 1. [...] <u>i</u> 2. [...] i članak 11. stavak 3.
Članak 47. stavak 5.	Članak 8. stavak 1. i [...] <u>članak 33.</u>
Članak 47. stavak 6.	Članak 21. stavak 6.
Članak 48. stavak 1.	Članak 34. stavak 1.
Članak 48. stavak 2.	Članak 18. stavak 4.
Članak 49. stavak 1.	Članak 24. stavak 1.
Članak 49. stavak 2.	Članak 24. stavak 2.
Članak 49. stavak 3.	Članak 24. stavak 3.
Članak 50. stavak 1.	Članak 22. stavak 1.
Članak 50. stavak 2.	Članak 22. stavak 2.
Članak 50. stavak 3.	Članak 22. stavak 1.
Članak 51. stavak 1.	Članak 23. stavak 1.
Članak 51. stavak 2.	članak 23. stavci 1. i 2.
Članak 51. stavak 3.	Članak 23. stavak 4.
Članak 51. stavak 4.	Članak 23. stavak 5.
Članak 52. stavak 1.	Članak 12. stavak 8.
Članak 52. stavak 2.	Članak 27. stavak 6.

Članak 53. stavak 1.	Članak 35. stavak 1.
Članak 53. stavak 2.	Članak 10. stavci 2. i 4. te članak 35. stavak 4.
Članak 53. stavak 3.	Članak 9. stavak 1.
Članak 54. stavak 1.	Članak 43. stavak 3.
Članak 54. stavak 2.	Članak 43. stavak 5.
Članak 54. stavak 3.	Članak 43. stavak 6.

2. KORELACIJSKA TABLICA ZA UREDBU (EU) BR. 913/2010

Uredba (EU) br. 913/2010	Ova Uredba
Članci od 1. do 7.	
Članak 8.	Članak 55. stavci od 1. do 4. i stavci 6., 7. i 8. te članak 56. stavak 1. točke od (a) do (c) i točka (f) i stavak 2.
Članak 9. stavak 1.	Članak 14. stavak 1., članak 22. stavci 3. i 4., članak 23. stavak 3. i članak 57.
Članak 9. stavak 1. točke (a), (c), (d) i (e) te stavci 2., 3., 4. i 5.	
Članak 9. stavak 1. točka (b)	Članak 15. te članak 22. stavci 3. i 4.
Članak 10.	
Članak 11.	Članak 55. stavci od 1. do 4. i stavci 6., 7. i 8.
Članci od 12. do 18.	
Članak 19.	Članak 49. te članak [...] <u>65. stavci 7. i 8.</u>
Članci od 20. do 25.	