

Bruselj, 11. junij 2024
(OR. en)

10938/24

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0271(COD)**

**TRANS 302
CODEC 1484**

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	10059/24 + ADD 1
Št. dok. Kom.:	11718/23 + ADD 1-4
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010 – splošni pristop

I. OZADJE

1. Komisija je 11. julija 2023 Svetu in Evropskemu parlamentu predložila predlog¹ uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010, katerega cilj je povečati razpoložljivost infrastrukture z boljšimi postopki načrtovanja in dodeljevanja ter izboljšati čezmejno usklajevanje.
2. Osnutek uredbe temelji na členu 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) (redni zakonodajni postopek).

¹ ST 11718/23 + ADD 1 do 4.

3. Evropski ekonomsko-socialni odbor² je mnenje dal 6. februarja 2024, Odbor regij³ pa 18. marca 2024.
4. Delovna skupina za kopenski promet je o predlogu razpravljala dvajsetkrat, in sicer na sejah 4. septembra, 27. septembra, 20. oktobra, 6. novembra, 20. novembra, 27. novembra in 12. decembra 2023 ter 9. februarja, 13. februarja, 27. februarja, 7. marca, 14. marca, 19. marca, 11. aprila, 16. aprila, 23. aprila, 30. aprila, 14. maja, 21. maja in 28. maja 2024.
5. Odbor stalnih predstavnikov je na seji 5. junija preučil kompromis, dosežen na podlagi razprav v Delovni skupini za kopenski promet, in ga na splošno odobril, da bi se lahko sprejel splošni pristop. V besedilu iz priloge k temu dopisu sta bili upoštevani še dve dodatni pripombi držav članic, podani na navedeni seji Odbora stalnih predstavnikov. Prikazane so spremembe v primerjavi s predlogom Komisije (**v krepkem tisku in podčrtane** ter označene z [...]).
6. V Evropskem parlamentu je glavni odgovorni odbor za ta dosje Odbor za promet in turizem (TRAN). Za poročevalko je bila imenovana Tilly Metz (Zeleni, LU). Poročilo je bilo predloženo 5. marca 2024; Evropski parlament je pogajalski mandat sprejel na plenarnem zasedanju 12. marca 2024.

II. TRENUTNO STANJE

A. Alternativne rešitve za prvotni predlog

7. Države članice podpirajo cilje predloga. Vendar so delegacije predlagale izboljšanje nekaterih postopkov načrtovanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, okrepitev vloge držav članic ter poenostavitev ocene uspešnosti in regulativnega nadzora. Predsedstvo je zato oblikovalo naslednje alternativne rešitve za prvotni predlog, ki so jih delegacije podprle.

² UL C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ UL C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Področje uporabe uredbe

8. Predsedstvo je ponovno uvedlo nekatere možna izvzetja ali izključitve iz področja uporabe, ki so se že uporabljale za upravljanje železniških zmogljivosti na podlagi Direktive 2012/34/EU, vendar niso bile vključene v predlog Komisije ali v njem niso bile v celoti zajete, na primer storitve železniškega prometa, ki se opravljajo kot tranzit preko Unije, ali upravljanje prevozov cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom (*člen 1*). Predsedstvo je za mednarodne vlakovne poti, s katerimi so povezani upravljavci infrastrukture iz tretjih držav, uvedlo možnost odstopanja od obdobj in rokov za dodeljevanje zmogljivosti, določenih v uredbi, če to ne vpliva na druge upravljavce infrastrukture v Uniji, ki niso povezani s temi mednarodnimi vlakovnimi potmi (*člen 38*).
9. Predsedstvo je v preambuli obravnavalo tudi del železniškega omrežja Unije, v katerem so zmogljivosti stalno na voljo in ni dejanskega tveganja za preobremenjenost, in del železniškega omrežja Unije, ki je zaradi morja geografsko izoliran od preostalega omrežja ter za katerega bi morale imeti države članice in upravljavci infrastrukture možnost, da pri izvajanju uredbe uporabijo pragmatičen in sorazmeren pristop, pri tem pa v celoti spoštujejo obveznosti iz te uredbe (*uvodna izjava 6b*). To bo prispevalo k preprečevanju pretirane upravne obremenitve v teh posebnih primerih.

b. Varnost in obramba

10. Predsedstvo je v besedilu upoštevalo vse pomisleke delegacij glede varnosti in obrambe. Najprej je poudarilo, da uredba državam članicam ne preprečuje sprejetja ukrepov za zaščito bistvenih varnostnih ali obrambnih interesov in za zagotovitev dostopa vojske do železniške infrastrukture (*člen 1*). Ti ukrepi niso več omejeni na krizne razmere, vendar zanje veljajo enaki pogoji kot za ukrepe, sprejete v kriznih razmerah.
11. Predsedstvo je nato uvedlo možnost, da države članice prosilcu zavrnejo podelitev pravic do infrastrukturnih zmogljivosti ali da mu te pravice odvzamejo, če ugotovijo, da bi to pomenilo resno in hudo tveganje za javni red ali javno varnost, vključno z nacionalno varnostjo in obrambo. Tak ukrep, ki bi imel posledice zlasti za sosednje države članice, bo moral biti ustrezno utemeljen, nujno potreben in sorazmeren z zastavljenim ciljem, treba pa ga bo tudi redno pregledovati (*člen 10a*).

c. Razvoj treh evropskih okvirov s strani evropske mreže upravljalcev infrastrukture (ENIM)

12. Predsedstvo je dodatno opredelilo pravila in podaljšalo časovni okvir, v skladu s katerimi mora mreža ENIM pripraviti tri evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ter za oceno uspešnosti. Dodalo je tudi posvetovanje z operativnimi deležniki in priporočilo evropske mreže železniških regulatornih organov (ENRRB) pred sprejetjem okvirov (*členi 6, 44 in 50*).
13. Poleg tega je predsedstvo v preambuli izrecno navedlo, da vsebina evropskih okvirov ni zavezujoča (*uvodna izjava 15*). To pojasnilo je potrebno v prvi vrsti zaradi pravne varnosti, tj. da upravljalci infrastrukture poznajo obseg svojih obveznosti iz te uredbe, pa tudi zato, da se zagotovi, da ni nasprotja s sodno prakso v zadevi *Meroni*⁴, saj je ENIM tretji subjekt. Da pa bi zagotovili dovolj usklajen pristop k upravljanju železniških zmogljivosti, je v besedilo navedeno, da si upravljalci infrastrukture prizadevajo upoštevati vsebino teh okvirov in utemeljiti vsako odstopanje od nje.

d. Strateške smernice

14. Predsedstvo je okrepilo področje uporabe in pomen strateških smernic, ki jih države članice zagotovijo svojim upravljalcem infrastrukture. Zlasti lahko države članice od upravljalcev infrastrukture zahtevajo, da vnaprej načrtujejo infrastrukturne zmogljivosti, usmerjajo razdelitev zmogljivosti zelo izkoriščene ali preobremenjene infrastrukture, usmerjajo izvajanje mehanizma za formalno reševanje sporov ali urejajo rezerviranje zmogljivosti na podlagi okvirnih pogodb ali tekočega načrtovanja. Vendar pa ostaja za države članice sprejetje takih smernic neobvezno, enako velja tudi za možnost, ki jo imajo, da te smernice določijo kot zavezujoče. Predsedstvo je tej okrepitvi dodalo ustrezne zaščitne ukrepe, da bi se izognili razdrobljenemu pristopu k upravljanju železniških zmogljivosti, in sicer je zahtevalo, da države članice medsebojno usklajujejo svoje strateške smernice in spoštujejo operativno neodvisnost upravljalcev infrastrukture (*členi 11, 18 in 37*).

⁴ Sodba Sodišča z dne 13. junija 1958, *Meroni/Visoka oblast*, 9/56, EU:C:1958:7.

e. Načrtovanje zmogljivosti

15. Predsedstvo je reorganiziralo vsebino dokumentov načrtovanja, ki je zdaj v celoti navedena v *Prilogi I*. Da bi se zmanjšala upravna obremenitev upravljavcev infrastrukture v zvezi s temi dokumenti načrtovanja, je predsedstvo omejilo primere, v katerih je treba take dokumente posodobiti. Strategije glede zmogljivosti se na primer posodobijo le v primeru nepredvidljivih in pomembnih dogodkov, modeli zmogljivosti pa le v primeru, da načrti oskrbe z zmogljivostmi, ki so podrobnejši, še niso objavljeni (*členi 16 do 18*).

f. Socialno-ekonomska, operativna in okoljska merila

16. Delegacije so priznale pomen uporabe socialno-ekonomskih, operativnih in okoljskih meril pri upravljanju omejenih zmogljivosti, da bi dosegli največje možne koristi za družbo. Ta merila se bodo uporabljala po eni strani za oceno alternativnih možnosti razdelitve na zelo izkoriščenih in preobremenjenih elementih infrastrukture, pri čemer bo imel upravljavec infrastrukture tudi možnost, da upošteva lokalne ali nacionalne okoliščine, po drugi strani pa za reševanje sporov, ki jih ni bilo mogoče rešiti z usklajevanjem prošenj za dodelitev zmogljivosti (*člena 25 in 37*). Komisija bo morala v svojem poročilu o izvajanju uredbe v desetih letih po začetku njene veljavnosti pregledati delovanje teh meril (*člen 73*).

g. Kazni

17. Predsedstvo je predlagano „*nadomestilo*“ za spremembo pravic do zmogljivosti, kadar ena od strani ne izpolnjuje svojih zavez, zamenjalo z izrazom „*kazen*“, ki bolje opiše tako finančno spodbudo za vse strani, da bi te zaveze spoštovale. Predsedstvo je vse določbe v zvezi s kaznimi zbralo v *členu 40*. Navedlo je dodatne podrobnosti o ravneh in modulacijah kazni ter o merilih, ki jih je treba upoštevati pri določanju teh ravni in modulacij. Omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, ki so jih pod določenimi pogoji prijavili upravljavci infrastrukture, niso predmet take kazni. Predsedstvo je uvedlo tudi načelo, da se brez poseganja v Konvencijo o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) in pravico do pritožbe na podlagi nacionalnega prava in prava EU s plačilom kazni drugi strani onemogočijo druge finančne terjatve, povezane z isto spremembo.

h. Krizne razmere

18. Glede na to, da je krizno upravljanje večinoma v pristojnosti držav članic, je predsedstvo črtalo možnost, da Komisija od države članice zahteva razveljavitev začasnih ukrepov, sprejetih v odziv na krizne razmere. Vendar bodo morale države članice Komisijo in mrežo ENIM obvestiti o takih začasnih ukrepih, omejiti njihovo vsebino na tisto, kar je nujno potrebno za reševanje kriznih razmer, in jih usklajevati z drugimi državami članicami, kadar vplivajo na čezmejni promet (*člen 47*).

i. Usklajevanje med državami članicami

19. Predsedstvo je uvedlo formalno obveznost usklajevanja med državami članicami za več vidikov besedila, da se zagotovi zadostna usklajenost praks, kadar je to potrebno (*člen 53a*). Nekatere delegacije so menile, da je to še posebej pomembno zaradi razveljavitve uredbe o železniških tovornih koridorjih⁵, ki je vsebovala mehanizme usklajevanja, četudi so bili ti omejeni na storitve železniškega tovornega prometa. Predsedstvo meni, da bodo določbe te uredbe v povezavi z določbami revidirane uredbe o omrežju TEN-T, ki vzpostavlja nove evropske prometne koridorje, ustvarile ustrezen okvir upravljanja za vse storitve železniškega prometa.

j. Ocena uspešnosti

20. Predsedstvo je črtalo predlagani „*organ za oceno uspešnosti*“, saj bi mu bile dodeljene naloge, ki so blizu strokovnemu področju že obstoječih organov. Namesto tega je predlagalo, da se za oceno uspešnosti storitev, ki jih zagotavljajo upravljavci infrastrukture, pooblastita ENIM in ENRRB. Zlasti se ohranjata evropski okvir za oceno uspešnosti in na tej podlagi evropsko poročilo o oceni uspešnosti s prispevkom in priporočili mreže ENRRB (*členi 49 do 51*).

⁵ Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet.

k. Digitalizacija

21. Predsedstvo je izrecno navedlo možnost, da države članice še naprej uporabljajo obstoječa orodja za upravljanje zmogljivosti, če ta omogočajo izpolnjevanje zahtev iz uredbe, da se preprečijo nepotrebne naložbe v digitalizacijo (*člen 62*).

l. Delegirani in izvedbeni akti

22. Predsedstvo je pooblastila Komisije za sprejemanje delegiranih aktov omejilo na nujno potrebne vidike in nadalje omejilo prenos podeljenih pooblastil (*členi 10, 11, 21, 38, 39 in 48*). Po njegovem mnenju je bilo treba glede na posebno zapletenost te uredbe in dejstvo, da je to za sektor povsem nov način upravljanja zmogljivosti, omogočiti revizijo nekaterih vidikov uredbe, da se zagotovi, da bodo pravila iz te uredbe ostala ustrezna dlje časa. Predsedstvo je jasno opredelilo elemente, ki bi jih bilo mogoče spremeniti v prilogah, in dodalo pogoje za ukrepanje Komisije, kot so večje težave pri izvajanju. Uvedlo je tudi standardne klavzule v zvezi z delegiranimi akti o možnosti preklica prenosa pooblastil, o posvetovanju s strokovnjaki in o postopku sprejetja (*člen 71*).
23. Predsedstvo je za vse izvedbene akte, ki jih je treba sprejeti na podlagi te uredbe, vključilo „klavzulo o nepredložitvi mnenja“, kar pomeni, da Komisija ne sprejme izvedbenega akta, če odbor SERA ne predloži mnenja (*člen 72*).

m. Pravilo glasovanja mreže ENIM

24. Komisija je predlagala, da se ohrani sedanje pravilo glasovanja mreže ENIM, pri čemer imajo vsi upravljavci infrastrukture ene države članice skupaj en glas, ENIM pa svoje odločitve sprejema z navadno večino. Glede na splošno spremenjeno vlogo mreže ENIM s številnimi novimi nalogami, ki bodo oblikovale nov postopek upravljanja zmogljivosti, je predsedstvo menilo, da bi morala biti za sprejetje vsake odločitve potrebna večja, dvotretjinska večina, pri čemer je treba ohraniti načelo enega glasu na državo članico (*člen 55*). To pravilo glasovanja, ki ga podpira več delegacij, bo zagotovilo, da se upoštevajo vsi glasovi, ki predstavljajo različne operativne razmere, hkrati pa bo ENIM ostala funkcionalna in bo lahko sprejemala odločitve.

B. Financiranje

25. Komisija je v svoji oceni učinka⁶ ocenila, da znašajo novi stroški, ki jih uredba prinaša nacionalnim javnim organom, 0,9 milijona EUR letno v obdobju 2025–2050⁷, novi stroški za operativne deležnike pa 79,3 milijona EUR na leto. Za primerjavo: skupne koristi, vključno z zmanjšanjem zunanjih stroškov, naj bi znašale 519,3 milijona EUR na leto.
26. Komisija je v oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga, ki je priložena njenemu predlogu⁸, opredelila možnost sofinanciranja EU v obliki tehnične pomoči iz Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) za obdobje 2025–2027 za delovanje mreže ENIM, vključno s koordinatorjem mreže, in sekretariata mreže ENRRB. Komisija je predvidela sofinanciranje v višini 5,5 milijona EUR letno za obdobje 2025–2027⁹ in navedla, da bi bilo to sofinanciranje mogoče podaljšati, odvisno od razprav o naslednjem večletnem finančnem okviru.

III. DODATNI PRIPOMBI, PODANI V ODBORU STALNIH PREDSTAVNIKOV

27. Kompromis, predstavljen v prilogi k temu dopisu, upošteva dve dodatni pripombi, ki so ju države članice podale na seji Odbora stalnih predstavnikov 5. junija:
- Upravljalci intermodalnega prevoza so zdaj izrecno navedeni med operativnimi deležniki, ki bodo sodelovali v postopku usklajevanja in posvetovanja v okviru delovnih skupin mreže ENIM (*člen 56*);

⁶ ST 11718/23 ADD3, zlasti tabeli 7 in 11.

⁷ Od tega: 0,3 milijona EUR za delovanje sekretariata mreže ENRRB, 1,1 milijona EUR kot stroški izvrševanja in minus 0,5 milijona EUR prihrankov pri stroških.

⁸ ST 11718/23.

⁹ Po možnosti s pridržkom prilagoditve, saj je ta ocena vključevala ustanovitev organa za oceno uspešnosti, kar pa je predsedstvo črtalo.

- Upravljalci infrastrukture, odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T držav Efte in pogodbenic Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti iz jugovzhodne Evrope¹⁰, bi morali imeti pravico biti člani mreže ENIM brez glasovalnih pravic, pod pogojem, da te države ali pogodbenice uporabljajo uredbo na podlagi mednarodnega sporazuma, sklenjenega z EU (*uvodna izjava 21a in člen 55*).

IV. **ZAKLJUČEK**

28. Glede na navedeno naj se Svet dogovori o splošnem pristopu glede predloga uredbe o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju.

¹⁰ Sklep Sveta (EU) 2017/1937 o podpisu, v imenu Evropske unije, in začasni uporabi Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti.

2023/0271 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

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

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

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V sporočilu Komisije o evropskem zelenem dogovoru¹³ sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. **Oba cilja sta navedena v Uredbi (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta. Evropski zeleni dogovor** [...] poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, hkrati pa si prizadeva za cilj ničelnega onesnaževanja¹⁴, da bi do leta 2030 zmanjšali vplive emisij onesnaževal zraka na zdravje za več kot 55 % in delež ljudi, ki se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, za 30 %. Promet povzroča približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji, ki so se v zadnjih letih povečale. Evropski zeleni dogovor daje prednost prehodu znatnega dela 75 % notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, na železnice in celinske plovne poti. Ker je železniški promet večinoma elektrificiran in energijsko učinkovit način prevoza, bi morala večja uporaba storitev železniškega prometa prispevati k zmanjšanju emisij v prometu in porabe energije.
- (2) Sporočilo o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost¹⁵ določa mejnike za prikaz poti prometnega sistema Unije k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. V njem je predvideno, da bi se moral železniški tovorni promet do leta 2030 povečati za 50 %, do leta 2050 pa podvojiti; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti, do leta 2050 potrojiti, načrtovana skupinska potovanja v Uniji, krajša od 500 km, pa bi morala biti ogljično nevtralna do leta 2030. Da bi dosegli te cilje, [...] **bi moral** železniški promet postati privlačnejši v smislu cenovne dostopnosti, zanesljivosti in storitev, ki so bolj prilagojene potrebam potnikov in prevoznikov tovora.

¹³ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij „Evropski zeleni dogovor“ (COM(2019) 640 final) z dne 11. decembra 2019.

¹⁴ Sporočilo Komisije „Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal“ (COM(2021) 400 final) z dne 12. maja 2021.

¹⁵ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ (COM(2020) 789 final) z dne 9. decembra 2020.

- (3) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶ določa pravila, ki se uporabljajo za upravljanje železniške infrastrukture in njeno obratovanje, ter načela in postopke, ki se uporabljajo za dodeljevanje zmogljivosti železniške infrastrukture za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu.
- (4) Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷ določa vzpostavitev železniških tovornih koridorjev in točk „vse na enem mestu“ za lažje vlaganje prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti za mednarodne storitve železniškega tovornega prometa.
- (5) **Upravljanje** železniških infrastrukturnih zmogljivosti in **železniškega** prometa je ključnega pomena za dobro delovanje železniškega sektorja. Izvajanje železniških prevoznih storitev, **zlasti storitev čezmejnega železniškega prometa**, je treba skrbno načrtovati in usklajevati, da bi vlakom z zelo različnimi značilnostmi, kot sta hitrost in zavorna razdalja, omogočili varno skupno uporabo istih tirov. Optimalno **in usklajeno** upravljanje zmogljivosti ustvarja več priložnosti za storitve železniškega prometa **ter** povečuje **njihovo** zanesljivost **in kontinuiteto**. **Ta** uredba bi morala upravljavcem infrastrukture omogočiti zadostno prožnost za učinkovito upravljanje zmogljivosti, hkrati pa zagotoviti **pregledno in nediskriminatorno** obravnavo vseh [...] **prosilcev** pri dostopu do omrežja **ter s tem pošteno konkurenco**.
- (6) Direktiva 2012/34/EU državam članicam priznava pravico, da za določene dele železniškega omrežja ali za nekatere storitve železniškega prometa ne uporabljajo pravil o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, kadar tako izvzetje iz področja uporabe prava Unije ne vpliva na delovanje enotnega evropskega železniškega območja. Ta izvzetja bi se morala še naprej uporabljati, države članice pa bi morale ohraniti pravico, da v prihodnje zahtevajo taka izvzetja tudi v zvezi s to uredbo.

¹⁶ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja [...] (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

¹⁷ Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22).

(6a) Upravljanje stalne povezave pod Rokavskim prelivom urejata zlasti Pogodba med Francijo ter Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska o gradnji in upravljanju stalne povezave pod Rokavskim prelivom s strani zasebnih koncesionarjev, ki je bila podpisana 12. februarja 1986 v Canterburyju (v nadaljnjem besedilu: pogodba iz Canterburyja), in koncesijska pogodba med državnim sekretarjem Združenega kraljestva za promet, francoskim ministrom za urbanizem, stanovanja in promet, The Channel Tunnel Group Limited ter France-Manche S.A. Na podlagi zadevne pogodbe in zadevne koncesije (v nadaljnjem besedilu: koncesijska pogodba) koncesionarji upravljajo infrastrukturo in opravljajo prevoze cestnih vozil. Direktiva 2012/34/EU se z izjemo nekaterih členov ne uporablja za prevoznike, katerih dejavnost je omejena izključno na opravljanje prevoza cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom ali prevoznih storitev v obliki prevozov cestnih vozil skozi navedeni predor. Prav tako ni primerno, da se ta uredba uporablja za upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti za opravljanje takih storitev. Če ni določeno drugače, bi se morala ta uredba uporabljati za upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti za opravljanje drugih storitev, kot so potniški in tovorni vlaki.

Poleg tega morajo koncesionarji na podlagi pogodbe iz Canterburyja in koncesijske pogodbe spoštovati določbe zadevne pogodbe, zakone in druge predpise, veljavne v Franciji in Združenem kraljestvu, ter pravila Unije, ki se uporabljajo za gradnjo in upravljanje stalne povezave pod Rokavskim prelivom. Francoska in britanska vlada si morata prizadevati za medsebojno usklajevanje in sprejeti ukrepe, vključno z ukrepanjem pri mednarodnih organizacijah, ki so potrebni zlasti za upravljanje stalne povezave pod Rokavskim prelivom v skladu s koncesijsko pogodbo. Zato bi bilo treba uporabo nekaterih določb te uredbe za infrastrukturo stalne povezave pod Rokavskim prelivom izvzeti, kadar obstaja tveganje, da bi taka uporaba lahko bila v nasprotju z uporabo veljavne zakonodaje v Združenem kraljestvu. To velja za določbo, v kateri so opredeljene mejne vrednosti za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno infrastrukturo.

- (6b) Pri izvajanju te uredbe v zvezi z delom železniškega omrežja Unije, v katerem so zmogljivosti stalno na voljo in v katerem se kratko- ali srednjeročno ne pričakuje pomembna sprememba, ali v zvezi z delom železniškega omrežja Unije, ki je zaradi morja geografsko izoliran od preostalega železniškega omrežja Unije in za katerega ni konkretne potrebe po usklajevanju z drugimi državami članicami ali upravljavci infrastrukture, ki upravljajo infrastrukturo v drugih državah članicah, bi morali imeti države članice in upravljavci infrastrukture možnost, da uporabijo pragmatičen in sorazmeren pristop, da bi se izognili nesorazmernim stroškom in upravnemu bremenu, pri tem pa spoštovali obveznosti iz te uredbe.**
- (6c) Ta uredba državam članicam ne bi smela preprečevati, da sprejmejo ukrepe, potrebne za zaščito bistvenih varnostnih ali obrambnih interesov in zagotovitev zadostnega dostopa vojske do železniške infrastrukture.**
- (6d) Prometna infrastruktura je hrbtenica gospodarstva in družbe kot celote. Nekateri deli železniške infrastrukture so bistveni za zagotavljanje dobrega delovanja ključnih družbenih funkcij in so strateško pomembni za nacionalno varnost. V nekaterih primerih bi dodelitev pravic do zmogljivosti prosilcu lahko ogrozila javno varnost ali javni red v Uniji, tudi na ravni držav članic, na primer kadar namerava prevoznik v železniškem prometu po železniški infrastrukturi države članice prevažati nevarno blago ali orožje, ki je bilo nezakonito uvoženo v Unijo. Da bi zagotovili nemoten, varen in zanesljiv železniški prevoz ter zaščito železniške prometne infrastrukture držav članic, bi jim bilo treba dovoliti, da od upravljavcev infrastrukture zahtevajo, da prosilcu zavrnejo ali odvzamejo pravice do zmogljivosti, kadar dostop do njihove infrastrukture ogroža javni red ali javno varnost, vključno z nacionalno varnostjo in obrambo. Vsaka taka odločitev bi morala biti ustrezno utemeljena, nujno potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem, pri čemer bi bilo treba upoštevati tudi vpliv te odločitve na konkurenco in kontinuiteto dobavnih verig, zlasti za dobavo kritičnih virov, in kadar je pravica do zmogljivosti, za katero se zaprosi, pravica do zmogljivosti v več omrežjih. Zadevna država članica lahko pri ocenjevanju tveganja za javno varnost ali javni red med drugim upošteva dejstvo, da za prosilca veljajo omejevalni ukrepi, ki jih je sprejela Unija, in razloge za sprejetje takih ukrepov, da je v lasti ali pod dejanskim nadzorom oziroma deluje v imenu ali po navodilih osebe ali subjekta, za katerega veljajo omejevalni ukrepi, ki jih je sprejela Unija, ali da prosilec oziroma zadevna oseba ali subjekt sodeluje pri nezakonitih dejavnostih ali dejavnostih, ki**

olajšujejo razvoj vojaških zmogljivosti tretje države, ki ogrožajo nacionalno varnost države članice. Država članica bi morala tako odločitev redno pregledovati, zlasti z rednim ocenjevanjem, ali je še vedno utemeljena in sorazmerna. Država članica bi morala Komisijo, regulatorni organ in – v primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih – druge zadevne države članice obvestiti o sprejeti odločitvi in razlogih zanjo ter se s temi drugimi državami članicami usklajevati, če te izrazijo pomisleke glede sprejete odločitve.

- (7) Pravila in postopki za upravljanje zmogljivosti železniške infrastrukture bi morali bolje odražati potrebe vseh segmentov železniškega trga. Zlasti bi morali upoštevati potrebo po dolgoročni stabilnosti razpoložljivih zmogljivosti za potniške storitve, **tudi za storitve, ki se opravljajo v okviru obveznosti javnih storitev,** in kratkoročni prožnosti tovarnega prometa, da bi se lahko odzival na povpraševanje na trgu. Zato postopek upravljanja zmogljivosti ne bi smel biti več osredotočen predvsem na leto, temveč bi moral biti urejen v treh zaporednih fazah strateškega načrtovanja zmogljivosti; načrtovanja storitev železniškega prometa in dodeljevanja zmogljivosti ter prilagajanja in ponovnega načrtovanja zmogljivosti. Uvedba bolj opredeljenih in strukturiranih faz, ki omogočajo dolgoročno načrtovanje in kratkoročno prilagoditev pri upravljanju zmogljivosti, bi koristila zlasti storitvam, ki jih je težje načrtovati vnaprej ali jih je težje organizirati, kot so tovorni vlaki in čezmejni potniški vlaki.
- (8) Vse večji del železniškega omrežja Unije je preobremenjen ali skoraj preobremenjen in ne more zadovoljiti potreb vseh prosilcev po železniških infrastrukturnih zmogljivostih ter podpirati nadaljnje rasti obsega železniškega prometa. Razvoj in digitalizacija infrastrukture v skladu s tehnično specifikacijo za interoperabilnost, razvito v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta, zlasti evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: sistem ERTMS), naj bi srednje- in dolgoročno povečala razpoložljive zmogljivosti. Kljub temu [...] **bi morali** [...] upravljavci infrastrukture prednostno uporabljati **zelo izkoriščene ali** preobremenjene odseke. **Države članice bi morale imeti pravico, da upravljavcu infrastrukture zagotovijo strateške smernice za zagotovitev, da sta načrtovanje in uporaba železniških zmogljivosti, zlasti na zelo izkoriščenih ali preobremenjenih odsekih, skladna z njihovimi splošnimi cilji in političnimi usmeritvami, pri čemer se upoštevajo operativne odgovornosti upravljavca infrastrukture. Upravljavci infrastrukture bi morali oceniti izkoriščenost železniških infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi objektivnih, preglednih in ustreznih**

postopkov in metod ter pri tem v največji možni meri upoštevati skupno metodo, ki jo bo razvila mreža ENIM. Komisijo bi bilo treba pooblastiti, da z izvedbenim aktom opredeli splošna ključna načela metode, ki jo bo razvila mreža ENIM. Komisija pri sprejemanju tega akta ne bi smela opredeliti podrobnih elementov, ki naj bi se vključili v to metodo.

(8a) Za zagotovitev optimalne uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti bi bilo treba pri postopkih načrtovanja in dodeljevanja upoštevati socialno-ekonomska, operativna in okoljska merila, zlasti pri ocenjevanju alternativnih možnosti razdelitve, kadar je bil del infrastrukture razglašen za zelo izkoriščenega ali preobremenjenega, in za namene reševanja sporov. Evropska mreža upravljavcev infrastrukture (ENIM), ustanovljena z Direktivo 2012/34/EU, bi se morala na taka merila opirati zlasti pri opredelitvi postopkov za oceno alternativnih možnosti razdelitve in za reševanje sporov. Ti postopki bi morali biti, kolikor je to mogoče, enostavni in na splošno opredeljeni, da bi se lahko uporabljali v večini primerov. [...]

(9) Strateško načrtovanje zmogljivosti, **ki ga opravljajo upravljavci infrastrukture**, bi moralo izboljšati uporabo železniške infrastrukture s predvidevanjem povpraševanja po storitvah železniškega prometa, **vključno z analizo pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev**, in upoštevanjem načrtovanega razvoja, obnove in vzdrževanja infrastrukture. Zagotoviti bi moralo dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti tako, da se čim bolj poveča vrednost storitev železniškega prometa za družbo. Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti, da se s strateškim načrtovanjem postopno povečajo podrobne informacije o razpoložljivih zmogljivostih in da je tako načrtovanje podlaga za dodeljevanje zmogljivosti.

- (10) Da se zagotovi razpoložljivost zmogljivosti za dodelitev različnim segmentom železniškega trga ter zlasti storitvam tovornega prometa in čezmejnega železniškega prometa, bi bilo treba upravljavcem infrastrukture dovoliti, da vnaprej načrtujejo uporabo zmogljivosti na preobremenjenih ali zelo izkoriščenih odsekih železniškega omrežja in po potrebi razširijo tako načrtovanje na druge odseke omrežja. Pri tem vnaprejšnjem načrtovanju zmogljivosti bi bilo treba upoštevati različne metode dodeljevanja zmogljivosti in značilnosti različnih segmentov železniškega trga. Omogočiti bi bilo treba boljši izkoristek železniške infrastrukture tako, da bi se v fazi dodeljevanja zmogljivosti vlaki s podobnimi značilnostmi delovanja razvrstili v skupine.
- (11) Upravljavci infrastrukture bi morali pri dodeljevanju zmogljivosti upoštevati [...] **svoje strateško načrtovanje** za zagotavljanje zmogljivosti in hkrati [...] **zagotavljati**, da se zmogljivosti dodeljujejo pošteno in nediskriminatorno v skladu s povpraševanjem na trgu. V ta namen se lahko nekatere prošnje za zmogljivost zavrnejo, **tudi pri uporabi mehanizmov za reševanje sporov**, načrt za zagotovitev zmogljivosti pa [...] **bi bilo** treba [...] **stalno** posodabljati, da bi odražal [...] **razpoložljive zmogljivosti**. **Pri mehanizmih za reševanje sporov bi bilo treba upoštevati različne metode dodeljevanja zmogljivosti in značilnosti različnih segmentov železniškega trga.**
- (12) Različni segmenti železniškega trga imajo različne zmožnosti, da predvidijo svoje potrebe po železniških zmogljivosti. Zlasti nekateri ponudniki storitev tovornega prometa morda ne bodo mogli pravočasno opredeliti svojih potreb po zmogljivostih, da bi bili lahko vključeni v operativni vozni red, tj. v letni načrt vožnje vlakov in železniškega voznega parka, in morda ne bodo ustrezali letnemu načrtu. Zato bi morali imeti upravljavci infrastrukture možnost ponuditi zmogljivosti zadostne kakovosti in količine tudi za storitve železniškega prometa, ki so brez stabilnega povpraševanja, se organizirajo v razmeroma kratkem času, vključujejo več kot eno vožnjo vlaka in lahko vozijo večkrat v nekem obdobju, ki morda ne sovпада s trajanjem obdobja operativnega voznega reda.

- (13) Prosilci za železniške infrastrukturne zmogljivosti bi morali imeti možnost, da vsako leto na podlagi operativnega voznega reda načrtujejo in zaprosijo za železniške infrastrukturne zmogljivosti. Prav tako bi morali imeti možnost, da z okvirnimi pogodbami veliko prej zaprosijo za železniške infrastrukturne zmogljivosti za stabilne večletne storitve železniškega prometa. Nazadnje, morali bi imeti možnost, da zaprosijo za zmogljivosti z ustreznim obratovalnim časom, in sicer na podlagi *ad hoc* prošnje za dodelitev zmogljivosti za posamezne vlake ali na podlagi prošenj, ki temeljijo na tekočem načrtovanju za ponavljajoče se železniške storitve. **Ker je tekoče načrtovanje zaradi njihovih značilnosti še posebej primerno za storitve železniškega tovornega prometa, bi se moralo dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje nanašati vsaj na storitve železniškega tovornega prometa.**
- (14) Velik delež železniškega tovornega prometa je na dolge razdalje in zahteva čezmejno usklajevanje med upravljavci infrastrukture. Cilj politike, da se poveča železniški promet, je odvisen tudi od rastočih čezmejnih storitev potniškega prevoza. Za olajšanje in spodbujanje vse večjega čezmejnega prometa na enotnem evropskem železniškem območju je treba zagotoviti večjo doslednost [...] pravil in postopkov za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti **ter usklajen pristop**. V skladu s tem bi bilo treba okrepiti vlogo [...] mreže **ENIM** [...] **tako**, da bi se ji zaupalo oblikovanje smernic [...] **za okrepitev** [...] **doslednega** izvajanja te uredbe o postopkih in metodologijah za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter dejavno usklajevanje čezmejnih zmogljivosti in prometa. [...] Mreža **ENIM** bi morala zlasti razviti evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje ter za oceno uspešnosti.
- (15) Evropski okviri, ki jih je razvila [...] mreža **ENIM**, bi morali določati smernice, **vkjučno s skupnimi načeli in postopki**, ki bi jih moral upravljavec infrastrukture čim bolj upoštevati [...]. **Čeprav bi morali biti ti okviri in njihovi elementi nezavezujoči ter bi morali upravljavci infrastrukture** ohraniti [...] odgovornost za svoje operativne odločitve, bi morali upravljavci infrastrukture [...] **pojasniti** morebitna odstopanja od **teh** [...] okvirov, **kot je določeno v tej uredbi** [...]. Ta pristop [...] **omogoča** vzpostavitev ravnovesja med potrebo po usklajevanju in uporabi usklajenih pristopov na enotnem evropskem železniškem območju ter potrebo po prilagoditvi postopkov in metodologij posebnim okoliščinam na določenih geografskih območjih. Komisija bi morala po [...] **desetih** letih uporabe te uredbe **pri oceni njenega izvajanja** presoditi, ali stanje konvergence postopkov in metodologij ter

učinkovitost procesa usklajevanja med upravljavci infrastrukture ter splošni napredek pri vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja upravičujejo **spremembo te uredbe** [...], da bi se **določila zavezujoča pravila**, ki bi nadomestila elemente evropskih okvirov, ki jih je razvila [...] mreža **ENIM**.

(15a) Mreža ENIM bi morala imenovati koordinatorja mreže za izvajanje podpornih in operativnih nalog. Glede na izkušnje in prispevek organizacije RailNetEurope (RNE) k izboljšanju upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti bi morala mreža ENIM razmisliti o imenovanju tega neprofitnega združenja za koordinatorja mreže.

- (16) Pravila o upravljanju čezmejnega železniškega prometa pod običajnimi pogoji in v primeru motenj bi morala spodbujati nemoteno, odporno in brezhibno delovanje železniških prevoznih storitev. Zagotoviti bi morala sistem strukturiranega usklajevanja med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki.
- (17) Obratovanje železniške infrastrukture ne zahteva le tesnega sodelovanja med upravljavci infrastrukture, temveč tudi tesno sodelovanje s prevozniki v železniškem prometu in drugimi deležniki, ki so neposredno vključeni v železniški in multimodalni promet ter logistične dejavnosti. Zato je treba zagotoviti strukturirano usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki.
- (18) Zanesljivost storitev železniškega prometa je eden od vidikov, ki jih uporabniki v železniškem prometu najbolj cenijo. Zanesljivost voznih redov je tudi ključni vidik za nemoteno delovanje železniškega sistema, kjer obstaja močna interakcija med storitvami in zunanjimi učinki omrežja. Zato je treba odstopanja od voznega reda čim bolj omejiti. Poleg tega bi bilo treba uvesti sistem ustreznih spodbud za spodbujanje izpolnjevanja obveznosti s strani upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in drugih ustreznih deležnikov. Te spodbude bi morale biti gospodarske in negospodarske.

(18a) S to uredbo bi bilo treba vzpostaviti sistem kazni, ki se plačajo, kadar ena od strani, bodisi upravljavec infrastrukture bodisi prosilec, ne izpolnjuje svojih obveznosti v zvezi z dodeljeno pravico do zmogljivosti. Ravni kazni, ki jo mora stran, ki zahteva spremembo pravic do zmogljivosti, plačati drugi strani, bi morale upravljavca infrastrukture in prosilce učinkovito spodbujati k spoštovanju načrtovane uporabe zmogljivosti in čim večjemu zmanjšanju motenj. Te ravni bi morale biti sorazmerne in nediskriminatorne ter upoštevati več dejavnikov, vključno z vplivom spremembe, časovnim okvirom uradnega obvestila o spremembi, ki ga stran, ki zahteva spremembo, posreduje drugi strani, kakovostjo alternativnih zmogljivosti, ki se zagotovijo, kadar spremembo povzroči upravljavec infrastrukture, ali dejstvom, ali lahko zmogljivosti ponovno dodeli in uporabi drug prosilec, če je spremembo povzročil prosilec. Brez poseganja v Konvencijo o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (COTIF), zlasti člen 8(1), točka I, Dodatka E k navedeni konvenciji, kjer je to primerno, in v pravico do pritožbe v zvezi s plačano kaznijo bi se morale s plačilom te kazni, ki jo poravna stran, ki je zahtevala spremembo na podlagi te uredbe, onemogočiti druge finančne terjatve, ki bi jih lahko zahtevala druga stran v zvezi z isto spremembo, da bi se izognili dvojnemu nadomestilu, podvajanju sodnih postopkov ter dolgotrajnemu, zapletenemu in težavnemu postopku, ki bi ga vključevala odškodninska tožba za povrnitev celotne škode, ki jo je utrpela ta druga stran.

(19) Stalno spremljanje kakovosti **storitev** železniške infrastrukture in **železniških** prevoznih storitev je pogoj za izboljšanje uspešnosti teh storitev. Zato je treba vzpostaviti pregleden in objektivni sistem kazalnikov, ki zagotavljajo povratne informacije o vidikih uspešnosti, ki so pomembni za različne operativne deležnike in končne uporabnike železniških prevoznih storitev. Glavna funkcija navedenega sistema bi morala biti osredotočena na spremljanje izpolnjevanja obveznosti operativnih deležnikov in napredka pri uspešnosti skozi čas ob upoštevanju različnih okoliščin in značilnosti v železniškem sektorju. [...]

(20) Za izboljšanje uspešnosti storitev železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju bi morala [...] mreža **ENIM** [...] **razviti evropski** okvir za oceno uspešnosti. **Njegov cilj bi moral biti zagotoviti** [...], da vsi upravljavci infrastrukture v EU uporabljajo skupna načela in metodologije za merjenje uspešnosti z dogovorjenimi kazalniki. Okvir bi moral omogočati ugotavljanje pomanjkljivosti glede uspešnosti v železniškem omrežju EU. **Njegov cilj bi moral biti zagotoviti** [...], da upravljavci infrastrukture določijo cilje uspešnosti tako, da upoštevajo posebnosti omrežja, ki ga upravljajo, hkrati pa zagotovijo skladnost pri ugotavljanju najpomembnejših pomanjkljivosti glede uspešnosti. Upravljavcem infrastrukture bi moral omogočati sodelovanje na ravni EU pri opredeljevanju ukrepov za odpravo pomanjkljivosti glede uspešnosti in spremljanje njihovega učinka. [...] Mreža **ENIM** [...] bi morala redno pregledovati ta okvir, da bi zagotovili, da ustreza svojemu namenu.

(20a) Mreža ENIM bi morala pripraviti evropsko poročilo o oceni uspešnosti, ki bi zajemalo vsaj proge, vključene v evropske prometne koridorje, vzpostavljene z [nova uredba o omrežju TEN-T]. Evropska mreža železniških regulatornih organov (ENRRB) bi morala prispevati k temu ocenjevanju s predložitvijo svoje ocene in priporočil glede uspešnosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev.

(21) Za zagotovitev učinkovitega [...] usklajevanja upravljavcev železniške infrastrukture **na ravni EU** bi morala [...] mreža **ENIM** postati bolj operativna. Vključevati bi morala mehanizme odločanja, ki upravljavcem železniške infrastrukture [...] omogočajo učinkovito usklajevanje strateškega načrtovanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

(21a) Člani mreže ENIM bi morali biti vsi upravljavci infrastrukture iz držav članic, ki so odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T. Tudi drugi upravljavci infrastrukture iz držav članic bi morali imeti možnost, da brez glasovalnih pravic sodelujejo v razpravah mreže ENIM. Poleg tega je v interesu Unije, da se sodelovanje brez glasovalnih pravic v mreži ENIM omogoči upravljavcem infrastrukture, odgovornim za proge jedrnega ali razširjenega jedrnega omrežja TEN-T držav članic Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA) in pogodbenic Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti, ki jo je Unija podpisala v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2017/1937, iz jugovzhodne Evrope, pod pogojem, da te države ali pogodbenice uporabljajo to uredbo na podlagi mednarodnega sporazuma, sklenjenega z Unijo. Zadevne države in pogodbenice so v prometnem sektorju tesno povezane z Unijo. Poleg tega ima večina od njih zaradi svoje geografske lege pomembne železniške

povezave z državami članicami ali izvaja tranzitni promet med dvema ali več državami članicami. Zato je njihov prispevek k delu mreže ENIM pomemben.

(21b) Ukrepi in politične usmeritve držav članic, ki vplivajo na storitve čezmejnega železniškega prometa, bi morali biti predmet usklajevanja med državami članicami, kolikor je to mogoče v okviru obstoječih forumov.

(22) Železniški regulatorni organi bi morali sodelovati na ravni Unije, da bi zagotovili skladno uporabo regulativnega okvira in dosledno obravnavo prosilcev na celotnem enotnem evropskem železniškem območju. To bi moralo potekati prek [...] mreže **ENRRB**, da bi razvili skupne prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščen v skladu s to uredbo. V ta namen bi morala [...] mreža **ENRRB** opravljati naloge usklajevanja ter **lahko sprejema** nezavezujoča priporočila, [...] mnenja **ali poročila v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa ter uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev [...]. Priporočila in mnenja, ki jih sprejme mreža ENRRB**, ne bi smela vplivati na pristojnosti železniških regulatornih organov ali upravljavcev infrastrukture.

(23) Učinkovito upravljanje železniških zmogljivosti in prometa zahteva izmenjavo podatkov in informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci in drugimi operativnimi deležniki. Ta izmenjava je lahko precej uspešnejša in učinkovitejša ob podpori interoperabilnih digitalnih orodij in po možnosti avtomatizacije. Specifikacije za interoperabilnost bi bilo zato treba prednostno izvajati in jih nadalje razvijati, da bi sledili tehnološkemu razvoju in novim postopkom, predstavljenim v tej uredbi.

(24) Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti usklajenost, zlasti v zvezi z digitalizacijo, z delom Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z naslovom IV Uredbe Sveta (EU) 2021/2085, [...] **in sicer prek usmerjevalne skupine** za sistemski steber in [...] **skupine za uvajanje v uporabo** iz členov **96 in 97** Uredbe (EU) 2021/2085.

(25) [...].

(26) Da bi zagotovili nemoten postopek upravljanja zmogljivosti in prometa za storitve mednarodnega železniškega prometa, čim bolj zmanjšali odpovedi dodeljenih zmogljivosti in prekinitve delovanja železniškega prometa zaradi motenj v železniškem omrežju ter upoštevali razvoj praks upravljavcev infrastrukture in uporabo novih metod dodeljevanja zmogljivosti ter informacijskih in komunikacijskih tehnologij, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe sprejema akte. Ta pooblastila bi se morala nanašati na **nekatero elemente** rezultatov, ki izhajajo iz strateškega načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti; načrt za strateško načrtovanje zmogljivosti in postopek dodeljevanja zmogljivosti; [...] **trajanje** za spremembe dodeljenih zmogljivosti in oblikovanje drugih rešitev za prosilce; [...] **nekatero elemente v zvezi z** načrtom usklajevanja, posvetovanja in objave omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del; [...] **pragove za izkoriščenost zmogljivosti** zelo izkoriščene in preobremenjene infrastrukture in [...] [...] informacije, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom [...]. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim s strokovnjaki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹⁸. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet zlasti prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

(27) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za uvedbo tehničnih in operativnih zahtev za lažje nemoteno delovanje enotnega evropskega železniškega območja v zvezi z enotnimi merili za zahteve, ki jih upravljavci infrastrukture določijo v zvezi s prosilci; [...]; **podrobnimi pravili v zvezi s postopkom za sklepanje okvirnih pogodb ter obliko in vsebino takih pogodb; ključnimi načeli metode za izračun izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti; kategorizacijo sprememb pravic do zmogljivosti in pogojev, ki so podlaga za plačilo kazni**, [...]skupnimi merili in postopki za ponovno načrtovanje **za namen obvladovanja motenj v omrežju** [...] **in nekaterimi** elementi [...] **evropskega okvira za**

¹⁸ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

oceno uspešnosti[...]. Navedena pooblastila bi bilo treba *izvajati* v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁹. **Če odbor v okviru postopka pregleda ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne bi smela sprejeti.**

- (28) Pravila o dodeljevanju zmogljivosti iz Direktive 2012/34/EU se nadomestijo s pravili iz te uredbe. Zato bi bilo treba v tej uredbi opredeliti pravila o sodelovanju med upravljavci infrastrukture, pravila o sodelovanju med železniškimi regulatornimi organi, zahteve za elemente programa omrežja, v katerem so opisani narava železniške infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, pogoji dostopa do nje ter načela in merila za dodeljevanje zmogljivosti. Pravila o sodelovanju in usklajevanju ter elementi programa omrežja, ki niso povezani z upravljanjem zmogljivosti, bi morali ostati v Direktivi 2012/34/EU.
- (29) V naknadni oceni Uredbe (EU) št. 913/2010²⁰ je bilo ugotovljeno, da je njen učinek preveč omejen, da bi prispeval k prehodu s cestnega na železniški promet. Poleg tega je bilo sodelovanje med državami članicami in upravljavci infrastrukture pri upravljanju železniške infrastrukture s čezmejnega vidika še vedno neučinkovito. Ocena je pokazala tudi, da ločeno upravljanje zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih in na preostalem omrežju ni učinkovito. Za upravljanje zmogljivosti železniškega omrežja bi se moral uporabljati enoten regulativni okvir, na podlagi katerega bi se pripravilo prečiščeno besedilo s tem povezanih določb Direktive 2012/34/EU in Uredbe (EU) št. 913/2010. Zato bi bilo treba Uredbo (EU) št. 913/2010 **razveljaviti** in določbe Direktive 2012/34/EU o dodeljevanju zmogljivosti **črtati** [...] ter jih nadomestiti s to uredbo, **hkrati pa zagotoviti dovolj dolgo prehodno obdobje.**

¹⁹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

²⁰ SWD(2021) 134 final z dne 2. junija 2021.

- (30) Priprava operativnega voznega reda zahteva, da se pripravljalne dejavnosti izvedejo v letih pred začetkom njegove veljavnosti. Zato prehod z regulativnega okvira, vzpostavljenega z Direktivo 2012[...]/34/EU in Uredbo (EU) št. 913/2010, na regulativni okvir, vzpostavljen s to uredbo, pomeni, da bi se morale priprave na operativne vozne rede v novem okviru začeti vzporedno z uporabo pravil iz sedanjega okvira. V skladu s tem [...] **bi bilo** treba v prehodnem obdobju uporabljati dvojno ureditev, pri čemer morajo biti potrebni pripravljalni ukrepi za določen operativni vozni red v skladu s pravnim okvirom, ki se zanj uporablja. Omogočiti bi bilo treba, da se okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s sedanjim okvirom, še naprej uporabljajo za prehodno obdobje v okviru nove ureditve.
- (31) V skladu z novim okvirom bi se morali pripravljalni ukrepi za operativni vozni red začeti z [...] **začetkom faze** strategije glede zmogljivosti pet let pred začetkom veljavnosti določenega operativnega voznega reda. **Ta časovni okvir je skladen z enim od pogodbenih dogovorov, sklenjenih med državo članico in upravljavcem infrastrukture, ki vključujejo strukturo plačil, dogovorjenih za zagotovitev financiranja upravljavcu infrastrukture, in zajemajo obdobje, ki ni krajše od petih let, kot je določeno v Direktivi 2012/34/EU.** Zaradi zgodnje uporabe novega regulativnega okvira in ob upoštevanju pripravljalnega dela, ki ga je sektor že opravil, bi se lahko načrt dejavnosti za določitev prvih dveh operativnih vozni redov skrajšal na 38 mesecev s skrajšanjem faze strategije glede zmogljivosti. V skladu s tem bi se moral prvi operativni vozni red, ki spada v novi regulativni okvir, začeti [...] **13. decembra 2031**[...]. Vsi deležniki bi morali nemudoma začeti potrebne priprave za uskladitev z novim okvirom.

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

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

Ta uredba se ne uporablja za železniške storitve, ki jih je država članica izvzela iz področja uporabe poglavja IV Direktive 2012/34/EU v skladu s členom 2(10) navedene direktive.

Ta uredba se ne uporablja za prevoznike ali prevozne storitve iz člena 2(9) Direktive 2012/34/EU.

4. Ta uredba se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunem ozemlju ne vzpostavi železniški sistem.

- 5. Ta uredba državam članicam ne preprečuje sprejetja ukrepov, ki so potrebni za zaščito bistvenih varnostnih ali obrambnih interesov, in ukrepov za zagotovitev zadostnega dostopa vojske do železniške infrastrukture, zlasti za vojaške operacije in usposabljanje, vključno z vrstami ukrepov, opisanimi v točkah (a) do (e) člena 47(1). Za sprejetje takih ukrepov se smiselno uporablja člen 47(1), drugi in tretji pododstavek, ter (2) do (7).**
- 6. Ta uredba ne posega v odgovornosti držav članic glede financiranja razvoja in vzdrževanja infrastrukture. V zvezi s tem ne določa nobenih finančnih obveznosti.**

Člen 2

Splošne odgovornosti in načela

1. Brez poseganja v člen 7c Direktive 2012/34/EU so upravljavci infrastrukture odgovorni za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in železniškega prometa.

Sklici na upravljavca infrastrukture v vseh določbah v zvezi z dodeljevanjem železniških infrastrukturnih zmogljivosti v tej uredbi se štejejo za sklice na organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 7a(3) Direktive 2012/34/EU.
2. Da bi upravljavci infrastrukture **iz člena 55(2)** olajšali zagotavljanje učinkovitega in uspešnega upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa v Uniji, sodelujejo v evropski mreži upravljavcev infrastrukture (ENIM) iz člena 7f Direktive 2012/34/EU in v skladu z določbami te uredbe o sodelovanju.
3. Upravljavci infrastrukture pri izpolnjevanju svojih **nalog in** odgovornosti v skladu [...] **s to uredbo**:
 - (a) čim bolj učinkovito izkoristijo razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti [...];

- (b) v socialnem, gospodarskem in okoljskem smislu čim bolj povečajo družbeno vrednost železniških prevoznih storitev, ki jih omogoča železniška infrastruktura;
- (c) zagotavljajo nediskriminatorno upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti ter pregleden **in enakopraven** dostop do njih, tudi med **infrastrukturnimi** deli, da se [...] **omogoči** poštena konkurenca **in zagotovi optimalna konkurenčnost storitev železniškega prometa**;
- (d) omogočajo nemoten železniški promet v več kot enem omrežju, **zlasti z omogočanjem, da tovorni in potniški vlaki vozijo pod dobrimi pogoji in enostavno prehajajo iz enega omrežja v drugo**;
- (e) zagotovijo preglednost glede stanja in razpoložljivosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti;
- (f) pregledajo in izboljšajo uspešnost železniške infrastrukture [...] v tesnem sodelovanju [...] **z operativnimi deležniki**;
- (g) prispevajo k vzpostavitvi in razvoju enotnega evropskega železniškega območja.

Člen 3

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

1. Upravljavci infrastrukture opravljajo naloge upravljanja prometa in zmogljivosti, vključno z načrtovanjem vzdrževanja, na pregleden in nediskriminatoren način, pri čemer na osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev v zvezi s temi nalogami, ne vpliva nobeno navzkrižje interesov.
- 1a. Upravljavci infrastrukture spoštujejo poslovno zaupnost informacij, ki jih pridobijo, v skladu z nacionalnim pravom in pravom EU, po potrebi tudi z anonimizacijo informacij, ki se izmenjujejo z drugimi stranmi.**

2. V zvezi z upravljanjem prometa upravljavci infrastrukture zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu **in upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev** v primeru motenj, ki jih zadevajo, celovit in pravočasen dostop do ustreznih informacij. Če upravljavec infrastrukture odobri dodaten dostop do postopka upravljanja prometa, to stori za zadevnega prevoznika v železniškem prometu **in upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev** pregledno in nediskriminatorno.
3. V zvezi z upravljanjem zmogljivosti in dolgoročnim načrtovanjem večjega vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture se upravljavec infrastrukture posvetuje s prosilci, kot so opredeljeni v členu 3, točka 19, Direktive 2012/34/EU, v skladu s to uredbo in v največji možni meri upošteva izražene pomisleke.

Člen 4

Opredelitve pojmov

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 3 Direktive 2012/34/EU.

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „višja sila“ pomeni vsak nepredvidljivi [...] dogodek ali položaj, na katerega upravljavec infrastrukture ali prevoznik v železniškem prometu ne more vplivati in ki ga ni mogoče preprečiti ali odpraviti z razumnimi predvidevanji in skrbnostjo, rešiti z ukrepi, ki so s tehničnega, finančnega ali gospodarskega vidika razumno izvedljivi zanj in ki se je dejansko zgodil in je objektivno preverljiv ter ki upravljavcu infrastrukture onemogoča, da bi začasno ali trajno izpolnil svoje obveznosti v skladu s to uredbo ali Direktivo 2012/34/EU, prevozniku v železniškem prometu pa, da bi izpolnil svoje pogodbene obveznosti do upravljavca ali upravljavcev infrastrukture;

- (2) „interoperabilnost“ pomeni interoperabilnost, kot je opredeljena v členu 2(2) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta²¹;
- (3) „operativni [...] **deležniki**“ pomeni [...] **prosilce**, [...] **prevoznike** v železniškem prometu, [...] **upravljavce** infrastrukture, **pristojne organe iz Uredbe (ES) št. 1370/2007, upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev** in kateri koli drug subjekt, ki je neposredno vključen v izvajanje železniških prevoznih storitev;
- (4) „evropski koordinator“ pomeni koordinatorja, [...] **imenovanega v skladu s členom [...]52** Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T];
- (4a) „evropski prometni koridorji“ pomeni koridorje iz člena 11 [nova uredba o omrežju TEN-T];**
- (4b) „urbana vozlišča“ pomeni urbana vozlišča, kot so opredeljena v členu 3, točka 6, [nova uredba o omrežju TEN-T];**
- (4c) „jedrno omrežje“ pomeni jedrno omrežje, kot je opredeljeno v Prilogi I k [nova uredba o omrežju TEN-T]. Za namen člena 55(3a) sklicevanje na „jedrno omrežje“ pomeni jedrno omrežje, kot je opredeljeno v Prilogi IV k [nova uredba o omrežju TEN-T];**
- (4d) „razširjeno jedrno omrežje“ pomeni razširjeno jedrno omrežje, kot je opredeljeno v Prilogi I k [nova uredba o omrežju TEN-T]. Za namen člena 55(3a) sklicevanje na „razširjeno jedrno omrežje“ pomeni razširjeno jedrno omrežje, kot je opredeljeno v Prilogi IV k [nova uredba o omrežju TEN-T];**
- (5) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od enega obdobja operativnega voznega reda;

²¹ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (*UL L 138, 26.5.2016, str. 44*).

- (6) „sočasno dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni postopek, s katerim upravljavci infrastrukture dodeljujejo železniške infrastrukturne zmogljivosti na podlagi vrste prošelj za dodelitev zmogljivosti, prejetih do določenega roka, in z usklajevanjem teh prošelj zagotovijo najboljšo možno uporabo infrastrukture in dodelitev takih zmogljivosti, ki se čim bolj ujemajo s prošnjami;
- (7) „prvi pride, prvi dobi“ pomeni načelo za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, na podlagi katerega se daje prednost pri postopku dodeljevanja v skladu s kronološkim vrstnim redom prošelj za dodelitev zmogljivosti;
- (8) „vlakovna pot“ pomeni infrastrukturne zmogljivosti, potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju, ki je opisana kot točna pot s časovnim okvirom za ta vlak, vključno z odhodnim in namembnim krajem, časom in dnevom vstopa ter časom in dnevom izstopa, pri čemer so vključeni vsa postajališča in vsi povezani časi odhoda;
- (9) „specifikacija zmogljivosti“ pomeni pravico do zmogljivosti, ki določa poslovne in operativne značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, [...] **ki jih mora** upravljavec infrastrukture **zagotoviti zadevnemu prosilcu**, in vključuje zadostne informacije za pripravo posebnih vlakovnih poti, ki upoštevajo navedene značilnosti;
- (10) „storitve železniškega prometa v več omrežjih“ pomeni storitev železniškega tovornega ali potniškega prometa v notranjem ali mednarodnem prometu, ki se opravlja v dveh ali več omrežjih, ki jih upravljajo različni upravljavci infrastrukture. Vlak se lahko združi in/ali razdeli, različni odseki pa imajo lahko različne odhodne in namembne kraje [...];
- (11) „pravica do zmogljivosti v več omrežjih“ pomeni vse pravice do zmogljivosti, ki omogočajo zagotavljanje storitev železniškega prometa v več omrežjih;
- (12) „razdelitev infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni dodelitev deležev skupne razpoložljive zmogljivosti dela infrastrukture različnim vrstam železniških prevoznih storitev in omejitvam zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del;
- (13) „operativni vozni red“ pomeni stalno posodobljene podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi, kot je izraženo z dodeljenimi pravicami do zmogljivosti, v obdobju operativnega voznega reda;

(14) „obdobje operativnega voznega reda“ pomeni časovno obdobje, v katerem je določen operativni vozni red veljaven;

(14a) „postopek za tekoče načrtovanje“ pomeni metodo dodeljevanja zmogljivosti vsaj za storitve železniškega tovornega prometa zunaj rokov v okviru postopka letnega dodeljevanja;

(15) „infrastrukturno delo“ pomeni [...] **poseg** na železniški infrastrukturi za namene razvoja, vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture, kot so opredeljeni v členu 3, točke (2a), (2c), (2d) in (2e) Direktive 2012/34/EU;

(16) „regulatorni organ“ pomeni regulatorni organ iz člena 55 Direktive 2012/34/EU;

(17) „incident“ pomeni vsak dogodek ali niz dogodkov istega izvora, ki povzroči motnje v železniškem prometu [...];

(17a) „vozlišče“ pomeni lokacijo, ki povezuje dve ali več železniških prog, od katerih nobena ni izključena iz področja uporabe členov 2 in 3 poglavja I in poglavij II do V te uredbe na podlagi člena 1(3) te uredbe;

(17b) „posebni vzorec voznega reda“ pomeni shemo, s katero je v določenem časovnem obdobju, ki se običajno ponavlja v rednih časovnih presledkih, organizirana kombinacija poti na odsekih in vozliščih določenega omrežja ali dela omrežja, tudi za promet v več omrežjih, pri čemer se po potrebi upoštevajo povezave in čas prestopa med storitvami.

POGLAVJE II UPRAVLJANJE INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna načela za upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti

Člen 5

Upravljanje zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture upravljajo zmogljivosti železniške infrastrukture s postopkom načrtovanja in dodeljevanja, ki zajema tri faze:
 - (a) strateško načrtovanje zmogljivosti iz oddelka 2;
 - (b) načrtovanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz oddelka 3;
 - (c) prilagoditev in ponovno načrtovanje dodeljenih zmogljivosti, kot je navedeno v oddelku 4.
2. Upravljavci infrastrukture poleg vsebine iz Priloge IV k Direktivi 2012/34/EU v program omrežja iz člena 27 navedene direktive vključijo oddelek o infrastrukturi, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, oddelek o upravljanju zmogljivosti, oddelek o operacijah, vključno z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem, in oddelek o upravljanju uspešnosti v skladu s Prilogo IV.
3. Odločanje o upravljanju zmogljivosti iz odstavka 1, ki vključuje opredelitev in oceno razpoložljivosti ter dodeljevanje pravic do zmogljivosti, je bistvena naloga upravljavca infrastrukture v smislu člena 3, točka 2f, Direktive 2012/34/EU. Zanj se uporabljajo določbe o bistvenih nalogah iz navedene direktive.

Člen 6

Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti

- 1.[...] **1.** Mreža ENIM **do [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]** razvije in sprejme „evropski okvir za upravljanje zmogljivosti“ v skladu z določbami poglavja II [...],
- 2.[...] **in sicer po posvetovanju z operativnimi deležniki, v njem pa določi** skupna načela in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter za usklajevanje med upravljavci infrastrukture [...] in drugimi operativnimi deležniki. **Upravljavci infrastrukture si prizadevajo upoštevati ta skupna načela in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti.**
- 3[...] **1a.** **Mreža ENIM v 18 mesecih po začetku veljavnosti te uredbe Evropski mreži železniških regulatornih organov (ENRRB) predloži osnutek evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti. Mreža ENRRB v štirih mesecih po prejemu osnutka, ki ga je pripravila mreža ENIM, mreži ENIM predloži priporočilo o evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti. Mreža ENIM to priporočilo pri sprejemanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti v največji možni meri upošteva.**
- 2.** Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti vključuje vsaj elemente iz Priloge III, se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in drugih prosilcev, ter temelji na dejavnostih mreže ENIM. **Mreža ENIM pri posodabljanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti mreži ENRRB predloži osnutek in jo zaprosi za priporočilo.**
4. [...] **Upravljavci infrastrukture** pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU [...] **in člena 5(2)** te uredbe [...] **v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.** V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih načel in postopkov, določenih v evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti.

Člen 7

Prosilci

1. Prosilci zaprosijo za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti. Za uporabo takih infrastrukturnih zmogljivosti prosilci, **ki niso prevozniki v železniškem prometu**, imenujejo prevoznika v železniškem prometu [...]. **Prevoznik v železniškem prometu** sklene sporazum z upravljavcem infrastrukture v skladu s členom 28 Direktive 2012/34/EU. To ne posega v pravico prosilcev, da sklenejo okvirne pogodbe z upravljavci infrastrukture v skladu s členom 31 te uredbe.
2. Upravljavec infrastrukture lahko prosilcem postavi zahteve za zaščito svojih upravičenih pričakovanj glede bodočih prihodkov in uporabe infrastrukture. Take zahteve morajo biti ustrezne, pregledne in nediskriminatorne. Opredelijo se v programu omrežja [...] **v** [...] **skladu s** Prilogo IV, **točka (2)(c)**. Vključujejo lahko samo določbo o finančnem jamstvu, ki ne sme preseči primerne višine, sorazmerne s predvidenim obsegom dejavnosti prosilca, in o zagotovitvi možnosti za pripravo skladnih ponudb za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.
3. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, v katerih podrobno določi merila, ki jih je treba upoštevati pri [...] **opredelitvi zahtev iz** odstavka 2. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Člen 8

Upravljanje [...] infrastrukturnih zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da se [...] infrastrukturne zmogljivosti upravljajo v skladu z načeli iz člena 26 Direktive 2012/34/EU in člena 2 te uredbe v vseh fazah postopka upravljanja zmogljivosti iz člena 5.
2. Upravljavci infrastrukture pri sprejemanju odločitev o [...] **infrastrukturnih** zmogljivostih upoštevajo strateške smernice o uporabi infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih zagotovijo države članice v skladu s členom 11(3) [...], **kadar so države članice take smernice predložile, brez poseganja v pododstavek 4 zadevnega člena.**

Brez poseganja v pravila o državni pomoči lahko države članice upravljavcu infrastrukture po potrebi dodelijo nadomestilo, ki ustreza izgubam prihodkov, povezanim izključno [...] **z upoštevanjem** strateških smernic glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

3. [...] **2a.** Upravljavci infrastrukture **v največji možni meri** načrtujejo in dodeljujejo [...] **zmogljivosti z iskanjem rešitev, ki so sprejemljive za zadevne prosilce, pri čemer zagotovijo splošno optimalno uporabo železniške infrastrukture na zadevnem omrežju.**

3. **Upravljavci infrastrukture spore v zvezi z** zmogljivostmi v največji možni meri **rešujejo** prek mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36, v katerega so vključeni zadevni prosilci in ki omogoča sporazumne rešitve za nasprotujoče si potrebe po zmogljivostih in prošnje.

4. Če mehanizem iz odstavka 3 ne privede do zadovoljive rešitve nasprotujočih si potreb po zmogljivostih in prošnj, upravljavci infrastrukture [...] **spore v zvezi z zmogljivostmi rešujejo** prek [...] **mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Člen 9

Informacije o infrastrukturnih zmogljivostih

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

Upravljavci infrastrukture nemudoma objavijo vsako posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18 in operativnega voznega reda iz člena 30.

2. Upravljavci infrastrukture objavijo informacije iz odstavka 1 v skladu s členom 62(5) [...].
3. Upravljavci infrastrukture na zahtevo prosilcev zagotovijo informacije iz odstavka 1 na podlagi konkretnih [...] **poslovnih in operativnih potreb prosilcev.**

Člen 10

Omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del in slabe infrastrukture

1. Brez poseganja v člene 7, **7a**, 7c in 7e Direktive 2012/34/EU upravljavci infrastrukture načrtujejo infrastrukturna dela v skladu s poslovnim načrtom ter naložbenimi in finančnimi programi iz člena 8(3), Direktive 2012/34/EU. Če spremembe navedenih programov po sprejetju poslovnega načrta vplivajo ali bi lahko vplivale na načrtovanje infrastrukturnih del, upravljavec infrastrukture v programu omrežja zagotovi pregled takih sprememb in njihovih verjetnih vplivov.
 2. Upravljavec infrastrukture pri načrtovanju infrastrukturnih del ravna v skladu s členom 2(3), in členom 3.

Upravljavec infrastrukture zlasti uravnoteženo upošteva vpliv infrastrukturnih del na lastno upravljanje sredstev in finančno stanje ter **ocenjeni** operativni in finančni vpliv na vse zadevne prosilce.
 3. Upravljavci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o infrastrukturnih delih v okviru usklajevalnih mehanizmov iz člena 7e Direktive 2012/34/[...]EU, v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa pa v skladu s členom 54 te uredbe.
 4. Upravljavec infrastrukture pravočasno vnaprej načrtuje omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, in o njih obvesti prosilce ter se z njimi posvetuje, pri čemer upošteva ocenjeni vpliv na prevoznike v železniškem prometu. V ta namen upravljavci infrastrukture upoštevajo [...] **zahteve** iz oddelka 3 Priloge I.
- 4a.** Za omejitve zmogljivosti [...] **z močnim učinkom v smislu točke 0 oddelka 3 Priloge I** [...] lahko prosilci od upravljavca infrastrukture zahtevajo, da zagotovi nadomestno načrtovanje za omejitve zmogljivosti, da se opredeli in izbere možnost, pri kateri se uravnoteženo upoštevajo vplivi na prosilce in upravljavce infrastrukture. Upravljavec infrastrukture navedenim prosilcem zagotovi okvirni načrt alternativnih zmogljivosti, ki so na voljo med omejitvijo zmogljivosti.

Okvirni načrt zajema zadevno in nadomestno progo, **če take nadomestne proge obstajajo**, ter se odraža v modelu zmogljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

5. Upravljalci infrastrukture upoštevajo in blažijo vpliv infrastrukturnih del na čezmejni promet. Upravljalci infrastrukture v skladu s členom 53 usklajujejo **vsaj** vsa infrastrukturna dela na **železniških** progah [...], **ki so del evropskih prometnih koridorjev**, in vsa druga infrastrukturna dela s pomembnim čezmejnimi vplivom.

Pri usklajevanju se obravnavata zlasti optimizacija načrta infrastrukturnih del ter zagotavljanje nadomestnih zmogljivosti na zadevni progi in na nadomestnih poteh, **če take nadomestne poti obstajajo**, pri čemer se upoštevajo operativne in poslovne potrebe prosilcev.

6. Zmanjšanja zmogljivosti ali uspešnosti infrastrukture pod konstrukcijsko določene vrednosti, ki so posledica propadanja sredstev, kot so zmanjšanja dovoljene hitrosti ali osne obremenitve, se prav tako štejejo za omejitve zmogljivosti. **Za take omejitve zmogljivosti se ne naložijo kazni na podlagi člena 40.** Za take omejitve **zmogljivosti** se uporabljajo obveznosti obveščanja iz člena 9.

7. Upravljalci infrastrukture čim prej objavijo informacije in se s prosilci posvetujejo o načrtovanih začasnih omejitvah zmogljivosti, njihovem vplivu na zmogljivosti, ki so na voljo za poslovne namene, in nadomestnih zmogljivostih.
8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo[...]:

(aa) razvrstitve omejitev zmogljivosti in učinka na promet iz točke 0 oddelka 3 Priloge I,

(a) rokov za objavo iz točke 1 navedenega oddelka,

- (b) rokov za usklajevanje omejitev zmogljivosti iz točke 4 navedenega oddelka, kadar so se ti elementi izkazali za neučinkovite ali so povzročili velike težave pri izvajanju, da se dodatno zmanjša vpliv omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, na železniški promet in upravno breme za upravljavce infrastrukture, ob upoštevanju načrtovalnih, operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov ter izkušeni in mnenj mreže ENIM.**

Člen 10a

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

1. **Država članica lahko od upravljavca infrastrukture zahteva, da prosilcu zavrne ali odvzame pravice do zmogljivosti, če pristojni organi te države članice ugotovijo, da dodelitev takih pravic zadevnemu prosilcu pomeni resno in hudo tveganje za javni red ali javno varnost, vključno z nacionalno varnostjo in obrambo te države članice. Vsaka taka odločitev mora biti ustrezno utemeljena, nujno potrebna in sorazmerna z zastavljenim ciljem.**

2. **Države članice brez poseganja v zaupnost tajnih podatkov v 10 dneh od sprejetja odločitve na podlagi prvega odstavka tega člena Komisijo, regulatorni organ in, v primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih, druge zadevne države članice obvestijo o sprejetju take odločitve in razlogih zanjo. Države članice vse tovrstne odločitve redno pregledujejo.**
3. **Če država članica izrazi pomisleke glede odločitve, ki jo je na podlagi prvega odstavka tega člena sprejela druga država članica, se zadevni državi članici medsebojno usklajujeta v skladu s členom 53a.**

ODDELEK 2

STRATEŠKO NAČRTOVANJE ZMOGLJIVOSTI

Člen 11

Strateško načrtovanje zmogljivosti

1. Strateško načrtovanje zmogljivosti vključuje vse dejavnosti iz členov 12 do 25.
2. Strateško načrtovanje zmogljivosti ima za posledico naslednje zaporedje dokumentov načrtovanja, ki zagotavljajo postopno povečanje podrobnih informacij o razpoložljivih zmogljivostih:
 - (a) strategijo glede zmogljivosti iz člena 16;
 - (b) model zmogljivosti iz člena 17;
 - (c) načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

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

Upravljalci infrastrukture sprejmejo dokumente načrtovanja kot podlago za naslednjo fazo v postopku načrtovanja.

Komisija je v skladu s členom 71 pooblaščen za sprejetje delegiranih aktov,

- (i) **da se črtajo deli podrobne vsebine strategije glede zmogljivosti, modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi iz oddelka 1 Priloge I ter**
- (ii) spremenijo [...] **roki iz oddelka 2 Priloge I,**

če so se ti elementi izkazali za neučinkovite ali so privedli do večjih težav pri izvajanju, da se zagotovi učinkovit postopek strateškega načrtovanja in da se upoštevajo operativni pomisleki upravljavcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega oddelka upoštevajo izkušnje **in mnenja** mreže ENIM, [...] prosilcev [...], regulatornih organov ter mreže ENRRB. **Komisija iz oddelka 1 Priloge I ne črta elementov, ki ustrezajo elementom iz členov 16 do 18.**

3. Države članice lahko ob upoštevanju načela neodvisnosti upravljanja iz člena 4 Direktive 2012/34/EU upravljavcu infrastrukture zagotovijo strateške smernice na podlagi okvirnih strategij razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU. [...] **Navedene smernice upoštevajo operativne odgovornosti upravljavca infrastrukture, ki mu omogočajo optimizacijo uporabe omrežja in učinkovito usklajevanje dodeljevanja zmogljivosti za čezmejni promet. Navedene smernice so skladne z določbami iz te uredbe. Navedene smernice se zagotovijo pravočasno, da lahko upravljavci infrastrukture upoštevajo roke iz Priloge I, in lahko zajemajo ali vsebujejo zlasti:**

- (a) splošne cilje nacionalne železniške politike, ki so pomembni za strateško načrtovanje zmogljivosti v okviru področja uporabe te uredbe, **kot so nacionalne prakse v zvezi z voznimi redi vlakov;**
- (b) obete glede razvoja železniške infrastrukture ob upoštevanju ustreznih načrtov in strategij na nacionalni ali regionalni ravni ter delovnih načrtov evropskih prometnih koridorjev iz člena [...] **[54]** [nove uredbe o omrežju TEN-T];
- (c) splošne [...] smernice glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti, **po potrebi vključno s političnimi usmeritvami, povezanimi z:**

(i) obsegom različnih vrst prometa iz člena 12, za katere si upravljavci infrastrukture prizadevajo s postopkom strateškega načrtovanja;

(ii) izvajanjem posebnih vzorcev voznih redov za storitve tovornega in potniškega prometa, kot je integriran redni vozni red;

(iii) obsegom zmogljivosti, ki ga je mogoče rezervirati z okvirnimi sporazumi ali tekočim načrtovanjem;

(iv) izvajanjem pravil za reševanje sporov iz člena 37 s strani upravljavcev infrastrukture,

ki jih upravljavec infrastrukture **v največji možni meri** upošteva pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v zvezi z zelo izkoriščeno in preobremenjeno infrastrukturo iz člena 21, **ter v postopku predhodnega načrtovanja iz členov 18 in 20;**

- (d) obete glede načrtovanega razvoja storitev železniškega prometa, ki se opravljajo v okviru obveznosti javnih storitev, pri čemer se po potrebi upoštevajo stališča vključenih regionalnih ali lokalnih organov.

Države članice se **v skladu s členom 53a** usklajujejo za zagotovitev skladnosti med zadevnimi strateškimi smernicami, ki jih zagotovijo v skladu s tem odstavkom, da bi se podprl razvoj mednarodnih storitev železniškega potniškega in tovornega prometa.

Upravljavci infrastrukture utemeljijo vsako odstopanje od smernic držav članic na podlagi točk (c) in (d) tega odstavka.

Države članice lahko določijo, da so elementi smernic iz točke (c) tega odstavka zavezujoči.

Države članice objavijo strateške smernice, sprejete na podlagi tega odstavka, kadar so take smernice zagotovile. Strateške smernice se objavijo pravočasno, da se omogoči priprava strateškega načrtovanja zmogljivosti.

4. Strateško načrtovanje zmogljivosti ne vključuje dodelitve pravic do zmogljivosti posameznim prosilcem v skladu s členom 26.

Člen 12

Splošne zahteve za strateško [.../načrtovanje zmožljivosti

1. Upravljavci infrastrukture [...] **enakovredno, pregledno** in nediskriminatorno upoštevajo vse vrste železniških prevoznih storitev, za katere lahko prejmejo prošnje za dodelitev zmožljivosti, ne glede na njihovo količino, velikost prodajnega trga, stabilnost med zaporednimi voznimi redi, rednost ali pogostost v določenem obdobju operativnega voznega reda.
2. Upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmožljivosti, zlasti pri modelu zmožljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmožljivostmi iz člena 18, razlikujejo vsaj med naslednjimi vrstami železniških prevoznih storitev:
 - (a) storitvami tovarnega prometa;
 - (b) storitvami medkrajevnega potniškega prevoza (na dolge razdalje);
 - (c) mestnimi in regionalnimi storitvami potniškega prevoza.

Mreža ENIM lahko po potrebi glede na izkušnje, pridobljene pri izvajanju te uredbe, **in za podpiranje čezmejne skladnosti postopka strateškega načrtovanja** določi podrobnejši **in usklajen** seznam, v katerem se nadalje razlikuje med vrstami železniških prevoznih storitev. [...] **Navedeni seznam** se vključi v evropski okvir za upravljanje zmožljivosti iz člena 6. **Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedeni seznam.**

3. Upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmožljivosti, zlasti pri modelu zmožljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmožljivostmi iz člena 18, navedejo vnaprej načrtovane zmožljivosti, primerne za zagotavljanje prevoznih storitev v več omrežjih, **vključno s storitvami čezmejnega železniškega prometa. Upravljavci infrastrukture se pri navajanju vnaprej načrtovanih zmožljivosti, primernih za zagotavljanje prevoznih storitev v več omrežjih, usklajujejo v skladu s členom 53.**
4. Pri strateškem načrtovanju zmožljivosti se upoštevajo tudi:

- (a) ugotovljena struktura in razvoj povpraševanja po infrastrukturnih zmogljivostih, kot sta opredeljena pri dodeljevanju zmogljivosti v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda in spremljanju trga iz člena 15 Direktive 2012/34/EU;
- (b) pričakovani razvoj potreb po prevozu in posledičnega povpraševanja po železniških prevoznih storitvah in infrastrukturnih zmogljivostih, kot je bilo ugotovljeno z analizo iz člena 15 te uredbe;
- (c) **napovedi prosilcev glede potreb po zmogljivostih in prispevek [...] s posvetovanj operativnih deležnikov** v skladu s členom 13;
- (d) pričakovani ali načrtovani razvoj infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti kot je opredeljeno v okvirni strategiji razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU in poslovnem načrtu upravljavca infrastrukture iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU;
- (e) načrtovana infrastrukturna dela, za katera se pričakuje, da bodo vplivala na omrežje;
- (f) značilnosti različnih trgov storitev železniškega prometa, zlasti glede:
 - (i) hitrosti;
 - (ii) pogostosti;
 - (iii) tolerance za odstopanja od dodeljene vlakovne poti;
 - (iv) možnosti preusmeritve, ponovnega načrtovanja ali zamenjave storitev z drugimi načini v primeru motenj v omrežju;
 - (v) nestanovitnosti povpraševanja po železniškem prevozu in posledične potrebe po načrtovanju železniških storitev v drugačnem časovnem okviru.

5. Strateško načrtovanje zmogljivosti odraža zmogljivost, dodeljeno z okvirnimi pogodbami in na podlagi tekočega načrtovanja.

5a. Upravljalci infrastrukture za namene strateškega načrtovanja zmogljivosti pripravijo strateški zemljevid poti, v katerem je opredeljeno naslednje:

- (a) **geografsko področje uporabe strategije glede zmogljivosti iz člena 16, modela zmogljivosti iz člena 17 in načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18;**

(b) nadomestne proge, obravnavane v primeru omejitev zmogljivosti iz člena 10 in v okviru načrtovanja dela v izrednih razmerah iz člena 19.

Države članice zagotovijo, da se strateški zemljevid poti vključi v register infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

6. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema **železniške** proge, ki so del jedrnega **omrežja** in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T [...]. Upravljalci infrastrukture, **vključno s tistimi, ki ne upravljajo prog, ki so del jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T, se lahko odločijo, da bodo v strateško načrtovanje zmogljivosti** vključili druge proge in vozlišča omrežja, ki jih upravljajo. **Države članice lahko v skladu s svojimi strateškimi smernicami iz člena 11(3) določijo tudi, da upravljavci infrastrukture izvajajo strateško načrtovanje zmogljivosti na drugih progah in vozliščih omrežja, ki jih upravljajo ti upravljavci infrastrukture.**

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

[...] **Države članice zagotovijo, da se ti** [...] odseki navedejo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

7. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema obdobje [...], **ki začne teči** pet let [...] **pred menjavo operativnega voznega reda, na katerega se nanaša.** Upravljalci infrastrukture lahko to obdobje podaljšajo na več kot pet let, zlasti za podporo razvoju infrastrukture v okviru okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU.
8. Upravljalci infrastrukture [...] pregledujejo in **po potrebi** posodablajo rezultate strateškega načrtovanja zmogljivosti, pri čemer upoštevajo zlasti naslednje:
- (a) razvoj železniške infrastrukture;
 - (b) spremembe tržnega povpraševanja po infrastrukturnih zmogljivostih, **tudi z napovedmi glede potreb po zmogljivostih;**

- (c) rezultate postopkov dodeljevanja iz oddelkov 3 in 4 **tega poglavja** v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda, vključno s stopnjo izkoriščenosti infrastrukturnih zmogljivosti s strani prosilcev;
 - (d) spoznanja iz upravljanja prometa, izvedena v skladu s poglavjem III;
 - (e) rezultat obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, izvedenih v skladu s poglavjem III;
 - (f) rezultate ocene uspešnosti v skladu s poglavjem IV.
9. Mreža ENIM pripravi smernice, ki določajo skupna načela, postopke in metodologije za strateško načrtovanje zmogljivosti, **ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 te uredbe.** [...]

Upravljalci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedene smernice v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU. V njem pojasnijo razloge za morebitno odstopanje od skupnih načel, postopkov in metodologij, določenih v smernicah.

Člen 13

Posvetovanje z deležniki o strateškem načrtovanju zmogljivosti

1. Upravljalci infrastrukture se **v okviru člena 7e Direktive 2012/34/EU** o strateškem načrtovanju zmogljivosti, **vključno z dokumenti načrtovanja iz členov 16 do 18,** posvetujejo z vsemi operativnimi deležniki, **tudi tistimi, ki izvajajo storitve železniškega prometa v več omrežjih,** v skladu z [...]**načrtom iz oddelka 2 Priloge I.**
 2. **Za namene tega posvetovanja u**[...]pravljalci infrastrukture [...] **v največji možni meri upoštevajo načela iz evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti, navedena v členu 6.**
- Za namene posvetovanja** z operativnimi deležniki, ki izvajajo storitve železniškega prometa v več omrežjih [...], **se upravljalci infrastrukture med seboj usklajujejo** v skladu s [...] **členom 53 , v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami pa v skladu s členom 54.**

Usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti med upravljavci infrastrukture

1. Upravljavci infrastrukture usklajujejo svoje dejavnosti v zvezi s strateškim načrtovanjem zmogljivosti v skladu s členom 53, **kjer je to ustrezno**.

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

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

2. [...]
3. Upravljavci infrastrukture upoštevajo vsa priporočila, ki jih sprejme mreža ENIM v skladu [...] **s členom 54**. Če upravljavci infrastrukture ne upoštevajo priporočila, razloge za to pojasnijo v dokumentih načrtovanja.
- 4.** Mreža ENRRB spremlja postopek usklajevanja in njegovo izvajanje. Komisijo obvesti o svojih stališčih glede potrebe po odpravi morebitnih pomanjkljivosti postopka usklajevanja.

Člen 15

Analiza pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev

1. [...] **Koordinator mreže redno izvaja študijo trga prevoznih storitev o novostih pri razvoju omrežja in trga za storitve čezmejnega železniškega prometa. Koordinator mreže izsledke te študije sporoči državam članicam, upravljavcem infrastrukture in drugim ustreznim deležnikom, vključno z evropskimi koordinatorji. Koordinator mreže po potrebi pregleda in posodobi študijo trga prevoznih storitev, vsekakor pa vsaj vsakih pet let. Upravljavci infrastrukture to tržno študijo upoštevajo**, da bi prispevali k svoji splošni poslovni strategiji, upravljanju zmogljivosti in obvladovanju izrednih razmer ter naložbenim odločitvam.[...]
2. Za namene te uredbe [...] **študija** trga prevoznih storitev iz odstavka 1 zlasti prispeva k strateškemu načrtovanju zmogljivosti iz člena 11, delitvi infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 25 in dodeljevanju zmogljivosti na podlagi mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Člen 16

Strategija glede zmogljivosti

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

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

2. Strategija glede zmogljivosti vsebuje informacije [...] **iz oddelka 1 Priloge I.**

3. [...]
4. Upravljavec infrastrukture pripravi [...] **in** objavi [...] strategijo glede zmogljivosti v skladu z načrtom [...] iz oddelka 2 Priloge I. **Upravljavec infrastrukture v primeru nepredvidljivih in pomembnih dogodkov ustrezno posodobi strategijo glede zmogljivosti.**
5. [...]

Člen 17

Model zmogljivosti

1. Upravljavec infrastrukture na podlagi rezultatov **napovedi glede potreb po zmogljivosti iz člena 12(4)(c) ter** posvetovalnih in usklajevalnih dejavnosti iz členov 13 in 14 oblikuje model zmogljivosti, ki izboljšuje strategijo glede zmogljivosti.

Model zmogljivosti podpira uravnoteženo upoštevanje potreb po zmogljivostih različnih segmentov železniških prevoznih storitev in potreb upravljavcev infrastrukture glede vzdrževanja, obnavljanja in razvoja (posodabljanja obstoječe in gradnje nove) železniške infrastrukture. Uporablja se kot [...] **podlaga** za komunikacijo, posvetovanje in usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti med operativnimi deležniki.

2. Model zmogljivosti [...] **vsebuje informacije iz oddelka 1 Priloge I.** Upravljavci infrastrukture pripravijo in objavijo model zmogljivosti za vsako obdobje operativnega voznega reda ter ga [...] posodabljajo v skladu z [...] načrtom iz oddelka [...] 2 Priloge I. **Obveznost posodobitve modela zmogljivosti ne velja, če je bil načrt oskrbe z zmogljivostmi za isto obdobje operativnega voznega reda objavljen.**

3. Upravljavci infrastrukture[...] po potrebi **dokumentirajo in** utemeljijo morebitna **bistvena** odstopanja med modelom zmogljivosti in strategijo glede zmogljivosti za isto obdobje operativnega voznega reda. [...]
4. [...]

Člen 18

Načrt oskrbe z zmogljivostmi

1. Upravljavec infrastrukture pripravi načrt oskrbe z zmogljivostmi, da bi zagotovil celovite informacije o:
 - (a) infrastrukturnih zmogljivostih, ki so na voljo za dodelitev prosilcem;
 - (b) infrastrukturnih zmogljivostih, ki niso na voljo za dodelitev.

Načrt oskrbe z zmogljivostmi zagotavlja podlago za dodeljevanje zmogljivosti.

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

1a. Upravljavci infrastrukture pripravijo načrt oskrbe z zmogljivostmi v skladu z rezultati postopka strateškega načrtovanja zmogljivosti iz členov 11 do 17 ter na podlagi načrta iz oddelka 2 Priloge I.

2. Upravljavci infrastrukture objavijo načrt oskrbe z zmogljivostmi za vsako obdobje operativnega voznega reda najpozneje do roka, določenega v oddelku 2 Priloge I, in ga stalno posodablajo do konca obdobja operativnega voznega reda, na katerega se navedeni načrt nanaša. Načrt oskrbe z zmogljivostmi se zagotovi za vsak posamezni dan zadevnega obdobja operativnega voznega reda.

3. Upravljavci infrastrukture[...]

[...] po potrebi **dokumentirajo in** utemeljijo morebitna **bistvena** odstopanja med načrtom oskrbe z zmogljivostmi in modelom zmogljivosti, ki se nanašata na isto obdobje operativnega voznega reda.

4. Upravljavci infrastrukture lahko v načrtu oskrbe z zmogljivostmi navedejo infrastrukturne zmogljivosti, kot so vnaprej načrtovane. V skladu s členom 20 vnaprej načrtovane zmogljivosti pomenijo zmogljivosti, za katere upravljavec infrastrukture opredeli značilnosti in obseg zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošenj, določi pravila za dodeljevanje takih zmogljivosti in opredeli postopek, na podlagi katerega se za take zmogljivosti lahko zaprosi. Pri dodeljevanju vnaprej načrtovanih zmogljivosti se upoštevajo navedene značilnosti, pravila in postopki dodeljevanja. **Države članice lahko v okviru svojih strateških smernic na podlagi člena 11(3)(c) zahtevajo, da upravljavci infrastrukture vnaprej načrtujejo infrastrukturne zmogljivosti na določenih progah in vozliščih.**
5. Vnaprej načrtovane zmogljivosti se predstavijo v načrtu oskrbe z zmogljivostmi v obliki izhodišč **za načrtovanje** zmogljivosti iz člena 20, ki določajo količino in značilnosti zmogljivosti ter so povezane s pravili in postopki dodeljevanja, na podlagi katerih se take zmogljivosti dajo na voljo.
6. [...] **5a. Pri vnaprejšnjem načrtovanju** zmogljivosti[...] **upravljavci infrastrukture** [...] **upoštevajo merila iz člena 25 (2a), točke (a) do (f).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Upravljalci infrastrukture za namene vnaprejšnjega načrtovanja zmogljivosti upoštevajo**

rezultate posvetovanja s prosilci v skladu s členom 13 in usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 14.

9. Regulatorni organ analizira načrt oskrbe z zmogljivostmi in lahko **v 30 dneh po objavi končnega načrta oskrbe z zmogljivostmi sprejme odločitev**, s katero od upravljavca infrastrukture zahteva, da spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi, [...] kadar [...] je bilo **na podlagi analize ugotovljeno, da ta načrt ni v skladu z določbami te uredbe ali Direktive 2012/34 ali z načeloma preglednosti in nediskriminacije**.

10. Mreža ENIM sprejme smernice in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, ki določa:

- (a) sredstva za objavo načrta oskrbe z zmogljivostmi, vključno z digitalnimi storitvami, orodji, funkcijami in vmesniki;
- (b) postopek posvetovanja s prosilci o načrtu oskrbe z zmogljivostmi.

Člen 19

Načrtovanje dela v izrednih razmerah

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

Načrtovanje dela v izrednih razmerah zagotavlja podlago za upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje v skladu s členom 42, da se omogoči hiter odziv v takih razmerah in čim bolj zmanjša njihov vpliv na železniški promet.

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

2. Načrtovanje dela v izrednih razmerah vključuje zlasti:
 - (a) določitev nadomestnih [...] **železniških prog, kjer take železniške proge obstajajo**, ki omogočajo preusmeritev prometa v primeru nerazpoložljivosti **železniških prog**, vključenih v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T₂ [...] in [...] **drugih železniških prog in vozlišč, zajetih v dokumentih strateškega načrtovanja zmogljivosti**;
 - (b) okvirno načrtovanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki so na voljo na nadomestnih [...] **železniških progah**, določenih v skladu s točko (a), **kjer take nadomestne železniške proge obstajajo**, kar zagotavlja preglednost glede razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti na takih progah **in tehničnih značilnosti**, ki se lahko uporabijo v primeru incidentov in zlasti motenj v omrežju v skladu s členom 46;
 - (c) opredelitev pravil in postopkov za upravljanje prometa in krizno upravljanje, vključno z izmenjavo informacij med upravljavci infrastrukture, drugimi operativnimi deležniki in drugimi deležniki, kot so javni organi, pristojni za železniški promet ali varnost in ukrepanje v izrednih razmerah, ter merila za aktivacijo teh postopkov;

- (d) opredelitev in seznam organov, ki jih je treba obvestiti v primeru resnih incidentov ali resnih motenj vožnje vlakov;
 - (e) vse druge priprave, potrebne za obvladovanje motenj in krizno upravljanje v skladu s členom 42 in evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.
3. Upravljavci infrastrukture zagotovijo skladnost načrtovanja dela v izrednih razmerah s strateškim načrtovanjem zmogljivosti, zlasti s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti, načrtom oskrbe z zmogljivostmi in načrtovanjem infrastrukturnih del iz člena 10.
4. Rezultati načrtovanja dela v izrednih razmerah, zlasti določitev nadomestnih prog v skladu z odstavkom 2, točka (a), **kjer take nadomestne železniške proge obstajajo**, in okvirno načrtovanje zmogljivosti na nadomestnih progah v skladu z odstavkom 2, točka (b), **kjer take nadomestne železniške proge obstajajo**, se vključijo v model zmogljivosti in načrt oskrbe z zmogljivostmi.
5. [...]

Člen 20

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

1. Upravljavci infrastrukture dodelijo vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, na podlagi **enakovrednih**, preglednih in nediskriminatornih meril in postopkov.

Upravljavci infrastrukture lahko pri predhodnem načrtovanju zmogljivosti združijo izhodišča za načrtovanje zmogljivosti, kot so vnaprej načrtovane vlakovne poti, da bi oblikovali posebne vzorce voznih redov v skladu s strateškimi smernicami iz člena 11(3), kadar so na voljo, in ob upoštevanju potreb trga, ki jih izrazijo prosilci.

2. V izhodiščih za načrtovanje zmogljivosti se opredelijo značilnosti in lastnosti različnih vrst vnaprej načrtovanih zmogljivosti, med drugim zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošenj, zmogljivosti, rezervirane za infrastrukturna dela, in že dodeljene zmogljivosti. Navedene značilnosti in lastnosti vključujejo vse vidike, ki so pomembni za posebne vrste vnaprej načrtovanih zmogljivosti, kot so pot, časovni okvir, zagotovljena ali zahtevana najmanjša hitrost, [...] **najdaljša dolžina**, tehnični [...] parametri in število vključenih specifikacij zmogljivosti **za tovarne in potniške storitve**.
3. Mreža ENIM razvije skupni okvir za merila in postopke iz odstavka 1 ter ga vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Ta skupni okvir uravnoteži koristi rezerviranja zmogljivosti za posebne vrste storitev železniškega prometa ali postopkov dodeljevanja s potrebo po zagotavljanju prožnosti za zadovoljitev potreb trga pri dodeljevanju zmogljivosti. V ta namen skupni okvir zagotavlja možnost upoštevanja prošenj za pravice do zmogljivosti, ki niso skladne z vnaprej načrtovanimi zmogljivostmi, v okviru mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36. **Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo ta skupni okvir.**
4. Mreža ENIM razvije in sprejme [...] specifikacije za izhodišča za načrtovanje zmogljivosti iz **odstavka 2** v človeku in stroju berljivi obliki. Te specifikacije vključi v evropski okvir

za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. [...] **Upravljalci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo te specifikacije.**

Člen 21

Zelo izkoriščena in preobremenjena infrastruktura

1. Upravljalci infrastrukture brez odlašanja razglasijo [...] **odseke ali vozlišča** infrastrukture za zelo izkoriščena ali preobremenjena, če je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:
 - (a) izkoriščenost **železniških infrastrukturnih** zmogljivosti je v referenčnih obdobjih iz [...] Priloge II v predhodnem ali tekočem obdobju operativnega voznega reda presegla mejne vrednosti za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno infrastrukturo;
 - (b) rezultati strateškega načrtovanja zmogljivosti, izvedenega v skladu s tem oddelkom, kažejo, da potrebe po zmogljivostih, izražene v fazah strateškega načrtovanja zmogljivosti, presegajo zmogljivosti, ki so na voljo za dodelitev v določenem obdobju operativnega voznega reda [...], **tudi zaradi infrastrukturnih del, ki trajajo več kot 12 mesecev in katerih posledica so omejitve zmogljivosti, načrtovane v skladu s členom 10.**

[...]

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

Točka (a) prvega pododstavka tega odstavka se ne uporablja za infrastrukturo stalne povezave pod Rokavskim prelivom, kot je opredeljena v Pogodbi med Francijo in Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska o gradnji in upravljanju stalne povezave pod Rokavskim prelivom s strani zasebnih koncesionarjev, podpisani 12. februarja 1986 v Canterburyju, in v koncesijski pogodbi med državnim sekretarjem Združenega kraljestva za promet, francoskim ministrom za urbanizem, stanovanja in promet, The Channel Tunnel Limited ter France-Manche S.A.

- 1a. Mreža ENIM razvije skupno metodo za določitev uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti. Ta metoda se vključi v evropski okvir za upravljanje**

zmogljivosti iz člena 6. Upravljalci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo to metodo.

2. V razglasitvi iz odstavka 1 so navedeni obdobje operativnega voznega reda, del infrastrukture in posebna časovna obdobja, na katera se razglasitev nanaša.
3. Nasprotujoče si posamezne prošnje za dodelitev zmogljivosti, predložene v obdobju operativnega voznega reda, niso podlaga za razglasitev dela infrastrukture za zelo izkoriščenega ali preobremenjenega, razen če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 1.
4. Upravljavec infrastrukture ob razglasitvi infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno izvede analizo zmogljivosti v skladu s členom 22, razen če se načrt povečanja zmogljivosti iz člena 23 že izvaja **ali pa je bil izveden v petih letih pred razglasitvijo infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno.**
5. Za dele infrastrukture, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, upravljalci infrastrukture rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, pri čemer upoštevajo rezultate analize zmogljivosti iz člena 22.

Za odseke ali vozlišča infrastrukture, ki so bili razglašeni za preobremenjene, lahko upravljavec infrastrukture določi posebne mejne kvote za uporabo člena 27(6).

6. Kadar uporabnine v skladu s členom 31(4) Direktive 2012/34/EU niso bile zaračunane ali niso dosegle zadovoljivega rezultata in je bila infrastruktura razglašena za preobremenjeno, upravljavec infrastrukture uporabi postopek za razdelitev ali dodelitev [...]infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi preglednih in objektivnih meril. Ta postopek se izvaja v skladu s členom [...]25 te uredbe in se skupaj z veljavnimi merili določi v programu omrežja.
7. [...]**Države članice zagotovijo, da se ta vozlišča ali odseki, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, navedejo** v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

8. [...]
9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo **pragov za izkoriščenost zmogljivosti in referenčnih obdobj iz Priloge II, kadar so se ti elementi izkazali za neučinkovite ali so privedli do večjih težav pri izvajanju, da** se zagotovi učinkovito upravljanje zmogljivosti na zelo izkoriščeni in preobremenjeni infrastrukturi ter da se upoštevajo obratovalni vidiki upravljavcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega člena upoštevajo izkušnje mreže ENIM, upravljavcev infrastrukture, prosilcev in drugih operativnih deležnikov, regulatornih organov in mreže ENRRB.
- 10. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, v katerih določi ključna načela metode, ki jo razvije mreža ENIM na podlagi odstavka 1a o izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti, v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).**

Člen 22

Analiza zmogljivosti v primeru zelo izkoriščene ali preobremenjene infrastrukture

1. Upravljavca infrastrukture izvede analizo zmogljivosti v šestih mesecih po razglasitvi infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno, **razen če je bil v petih letih pred razglasitvijo infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno izveden načrt povečanja zmogljivosti ali če se izvaja.**

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

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

2. Analiza zmogljivosti upošteva značilnosti infrastrukture v smislu zmogljivosti, objektov in interoperabilnosti, operativne postopke, naravo različnih storitev, ki se uporabljajo, in učinek vseh navedenih dejavnikov na infrastrukturne zmogljivosti. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, vključujejo zlasti storitve preusmeritve, storitve spremembe časovnega okvira, spremembe hitrosti, usklajevanje operativnih postopkov in izboljšave infrastrukture.
3. Upravljalci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o osnutku analize zmogljivosti v skladu s členom 7e Direktive 2012/34/EU in, če je zadevni odsek infrastrukture del evropskega prometnega koridorja, v skladu s členom 54 **te uredbe**.

Upravljavec infrastrukture objavi rezultate analize zmogljivosti.[...]

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

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

Člen 23

Načrt povečanja zmogljivosti

1. Upravljavec infrastrukture v šestih mesecih po zaključku analize zmogljivosti v skladu s členom 22 pripravi načrt povečanja zmogljivosti **za odseke ali vozlišča, ki so bili razglašeni za preobremenjene**.

V načrtu povečanja zmogljivosti so opredeljeni:

- (a) vzroki preobremenjenosti;
- (b) verjetni prihodnji razvoj prometa;
- (c) omejitve razvoja infrastrukture;

- (d) možnosti in stroški povečanja zmogljivosti, vključno z **organizacijskimi ukrepi in** verjetnimi spremembami uporabnin za dostop.

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

2. Načrt povečanja zmogljivosti se pripravi po posvetovanju z uporabniki zadevne preobremenjene infrastrukture v skladu s členom 13.

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

3. Zadevna država članica pri podaljšanju okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU upošteva načrte povečanja zmogljivosti.

[...]

4. Brez poseganja v člen 40 te uredbe upravljavec infrastrukture preneha zaračunavati uporabnine za zadevno infrastrukturo v skladu s členom 31(4) Direktive 2012/34/EU v enem od naslednjih primerov:

- (a) upravljavec infrastrukture ne pripravi načrta povečanja zmogljivosti;
- (b) upravljavec infrastrukture z izvajanjem ukrepov, določenih v načrtu povečanja zmogljivosti, ne dosega napredka.

5. Ne glede na odstavek 4 lahko upravljavec infrastrukture z odobritvijo regulatornega organa še naprej zaračunava uporabnine v enem od naslednjih primerov:

- (a) če načrta povečanja zmogljivosti ni mogoče uresničiti iz razlogov, na katere nima vpliva;
- (b) če razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

Člen 24

Posebna infrastruktura

1. Brez poseganja v odstavku 2 se infrastrukturne zmogljivosti štejejo za razpoložljive za uporabo za vse vrste prometa, ki so združljive s potjo, predvideno za obratovanje, v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, določenimi v izvedbenih aktih, sprejetih na njeni podlagi.
2. Kadar obstajajo ustrezne nadomestne poti in kadar je v skladu s postopkom iz člena 25 mogoče dokazati, da je to s socialnega, gospodarskega in okoljskega vidika upravičeno, lahko upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi določi posebno infrastrukturo za uporabo za določene vrste prometa. V navedenem primeru upravljavec infrastrukture navede določitev v dokumentih načrtovanja iz člena 11(2) **in programa omrežja** ter v načrtu oskrbe z zmogljivostmi rezervira zmogljivosti za določene vrste prometa.

Taka določitev ne preprečuje, da se taka infrastruktura uporablja za druge vrste prometa, če so zmogljivosti na voljo.

3. [...] **Države članice zagotovijo, da se** infrastruktura, določena na podlagi odstavka 2, [...] navede v [...] registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797[...].

Člen 25

[...]Razdelitev zmogljivosti infrastrukture [...], ki je razglašena za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno

1. Kadar je del infrastrukture v prihodnjem obdobju operativnega voznega reda razglašen za zelo izkoriščenega ali preobremenjenega, **lahko** upravljavec infrastrukture razdeli zmogljivosti za navedeni del infrastrukture v modelu zmogljivosti iz člena 17 in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, ki se nanašata na zadevno obdobje operativnega voznega reda.
2. Pri delitvi infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi odstavka 1 upravljavec infrastrukture ravna v skladu s **strateškimi smernicami iz** člena [...]

[...] **11(3), kadar so države članice zagotovile take smernice in določile, da so te smernice**

zavezujoče, ter upošteva potrebo po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih.

2a. Da bi razdelili infrastrukturne zmogljivosti na podlagi odstavka 1, upravljavci infrastrukture ocenijo alternativne možnosti razdelitve, ki med drugim temeljijo na naslednjih socialno-ekonomskih, operativnih in okoljskih merilih, ob upoštevanju razpoložljivosti naslednjih podatkov:

(a) operativni stroški za izvajalce železniških prevoznih storitev in tehnični parametri teh storitev ter posledičen vpliv na cene za uporabnike teh storitev;

(b) časovno pogojeni stroški za uporabnike železniških prevoznih storitev;

(c) povezljivost in dostopnost za ljudi in regije, ki uporabljajo železniške prevozne storitve, vključno s kakovostjo povezav in časom prenosa za storitve železniškega potniškega in tovornega prometa;

(d) učinek na okolje, kot so emisije toplogrednih plinov in hrup;

(e) število prepeljanih oseb in količina prepeljanega tovora;

(f) uporaba infrastrukturnega omrežja.

Upravljavci infrastrukture pri ocenjevanju alternativnih možnosti razdelitve upoštevajo postopke iz odstavka 2b, ki jih je razvila mreža ENIM.

2b. Mreža ENIM pripravi in sprejme enakovreden, pregleden in nediskriminatoren postopek za oceno alternativnih možnosti razdelitve ter ga vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Postopki vključujejo naslednje korake:

(a) opredelitev razponov standardnih vrednosti za železniške storitve kot začetno podlago za oceno;

(b) razvoj alternativnih scenarijev za razdelitev zmogljivosti, ki je na voljo za različne vrste železniških prevoznih storitev;

(c) oceno in razvrstitev scenarijev na podlagi objektivnih, preglednih in nediskriminatornih metodologij, pri čemer se upoštevajo socialno-ekonomska,

operativna in okoljska merila iz odstavka 2a ter omogoči upoštevanje lokalnih ali nacionalnih okoliščin na podlagi sprejetih pristopov in empiričnih dokazov;

(d) izbiro najboljših scenarijev na podlagi ocene iz točke (c) ter ustrezno spremembo načrta oskrbe z zmogljivostmi.

ODDELEK 3

Načrtovanje in dodeljevanje zmogljivosti

Člen 26

Pravice do zmogljivosti

1. Prosilci lahko pri upravljavcu infrastrukture na podlagi javnega ali zasebnega prava vložijo prošnjo za sporazum o priznavanju pravic do [...] **zmogljivosti na železniški infrastrukturi** za plačilo uporabnine, kot je določeno v oddelku 2 poglavja IV Direktive 2012/34/EU.

Upravljavci infrastrukture dodelijo [...] **pravice do zmogljivosti na železniški infrastrukturi** [...] prosilcem v obliki:

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

Mreža ENIM opredeli značilnosti specifikacij zmogljivosti in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedene značilnosti.**

2. Upravljavci infrastrukture spremenijo pravice do zmogljivosti, dodeljene v obliki specifikacije zmogljivosti, v pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti pred dejansko vožnjo vlaka v skladu z roki iz oddelkov 4 do 6 Priloge I.
3. Pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti se lahko prosilcem podelijo za največ eno obdobje operativnega voznega reda. Pravice do zmogljivosti v obliki specifikacije

zmogljivosti se lahko dodelijo za obdobje, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda v skladu s členoma 31 in 33.

4. Če v tej uredbi ni določeno drugače, se pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture in prosilcev v zvezi s katerim koli dodeljevanjem zmogljivosti določijo v pogodbah ali [...] **nacionalnem pravu**.

- 5[...] **6. Po dodelitvi pravice do zmogljivosti prosilcu je ta kot prejemnik ne prenese na drugega prevoznika niti je ne uporabi za drugo storitev.**

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

Kadar prevoznik v železniškem prometu uporablja zmogljivosti za izvajanje dejavnosti prosilca, ki ni prevoznik v železniškem prometu, to ne šteje za prenos.

Prosilcec, ki ni prevoznik v železniškem prometu, upravljavca infrastrukture vsaj 10 dni pred uporabo zmogljivosti obvesti, kateri prevoznik v železniškem prometu bo te zmogljivosti uporabil. Te informacije vključujejo dokazila o sprejemanju s strani prevoznika v železniškem prometu.

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

6. [...]

Člen 27

Metode dodeljevanja zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture prosilcem podelijo pravice do zmogljivosti s postopki dodeljevanja iz členov 31 do 34.

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

4. Upravljavci infrastrukture infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo prek digitalnih orodij in digitalnih storitev v skladu s členom 62 in na zahtevo za celotno povratno potovanje.

5. Kadar prosilci in upravljavci infrastrukture zahtevajo ali izvedejo spremembe dodeljenih zmogljivosti, to storijo v skladu s členom 39.

6. Upravljaec infrastrukture prekliče pravico do zmogljivosti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od mejne kvote, ki se določi v programu omrežja, razen če se to zgodi zaradi višje sile. Mreža ENIM opredeli razpone za mejno kvoto in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo razpone mejne kvote, ki jih določi mreža ENIM.

Regulatorni organ spremlja enakovredno, pregledno in nediskriminatorno uporabo tega odstavka ter preiskuje vse prejete pritožbe.

6a. V skladu z merili in postopki iz člena 20(1) lahko upravljaec infrastrukture po potrebi zavrne dodelitev zmogljivosti, če prošnje niso skladne z njegovim strateškim načrtovanjem zmogljivosti. V tem primeru si upravljaec infrastrukture kar najbolj prizadeva, da prosilcu zagotovi nadomestne zmogljivosti. Prosilec je o zavrnitvi obveščen brez odlašanja. Prosilec ima na podlagi člena 63(2) pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu.

6b. Upravljalci infrastrukture vsaj enkrat letno obvestijo regulatorni organ o vseh prejetih prošnjah za dodelitev zmogljivosti, ki niso ustrezale parametrom razpoložljivih zmogljivosti, kot so opredeljeni v načrtu oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, ali so bile ugodno rešene ali zavrnjene. Regulatorni organ lahko na podlagi teh informacij izda mnenje, v katerem upravljavcu infrastrukture priporoči, naj spremeni model zmogljivosti.

Člen 28

Dodeljevanje pravic do zmogljivosti v več omrežjih

[...] 0. Prosilci lahko zaprosijo za pravico do zmogljivosti v več omrežjih **v okviru postopkov dodeljevanja iz členov 31 do 34, vključno s celotnimi povratnimi potovanji**, in prejmejo odgovore na take prošnje na enem mestu in v enem samem postopku[...]**v skladu s členom 62(5).**

Upravljalci infrastrukture sodelujejo pri dodeljevanju zmogljivosti za železniške prevozne storitve v več omrežjih, med drugim zlasti za storitve mednarodnega železniškega tovornega in potniškega prometa.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

[...]

1. Kadar upravljavec infrastrukture prejme prošnjo za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih[...], se usklajuje z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53.
2. Usklajevanje **iz odstavka 1** zlasti zagotavlja:
 - (a) določitev enotne kontaktne točke, odgovorne za komunikacijo s prosilcem v zvezi s prošnjo za dodelitev pravice do zmogljivosti v več omrežjih, ki se prosilcu sporoči takoj po prejemu prošnje;
 - (b) skladnost pravice do zmogljivosti v več omrežjih z minimalnimi merili kakovosti v smislu skladnosti med omrežji in v zvezi z vidiki, kot so usmerjanje, časovni okvir, razpoložljivost ob različnih obratovalnih dneh in status dodelitve;
 - (c) dosledno izvajanje postopka dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, med drugim zlasti mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 in mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37;

- (d) usklajevanje vseh sprememb dodeljenih pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu z oddelkom 4, da se vedno zagotovi celovitost pravic do zmogljivosti v več omrežjih.

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

- 3.[...][...] **2a. Upravljavec infrastrukture ne [...]prekliče pravice do zmogljivosti v več omrežjih iz člena 27, odstavek 6, brez predhodnega usklajevanja z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture.**

Če upravljavec infrastrukture [...]v skladu s členom 27, odstavek 6, prekliče pravice do zmogljivosti v več omrežjih [...], o tem obvesti regulatorni organ. Če odpovedana pravica do zmogljivosti v več omrežjih vključuje čezmejni promet, regulatorni organ o tem obvesti ustrezne regulatorne organe in mrežo ENRRB.

4. [...]

5. Mreža ENIM opredeli podrobne postopke in metode za [...] **spodbujanje enotne uporabe** tega člena in minimalne zahteve glede kakovosti iz odstavka 2(b) ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedene postopke in metode.

Člen 29

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

1. [...] ²²[...]

²² [...]

1. **Upravljalci infrastrukture in upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev, ki nudijo storitve, potrebne za izvajanje železniških prevoznih storitev, in katerih objekti za izvajanje teh storitev so del vseevropskega prometnega omrežja, kot je določeno v Prilogi II k [novi uredbi o omrežju TEN-T], vključno s tistimi, ki so v urbanih vozliščih, opredeljenih v členu 3(f) Uredbe, sodelujejo, da bi po potrebi zagotovili dosledno dodeljevanje zmogljivosti na infrastrukturi in objektih za izvajanje železniških storitev.**
2. Upravljalci infrastrukture v programu omrežja zagotovijo seznam objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1.
3. Upravljalci infrastrukture zagotovijo, da lahko prosilci na enem mestu in v enem postopku zaprosijo za pravice do uporabe železniške infrastrukture in objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1.
4. Za namene odstavka 3 upravljalci infrastrukture in upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev usklajujejo zmogljivosti in zagotavljajo pravice do zmogljivosti, med drugim zmogljivosti na objektih za izvajanje [...] storitev, ki izpolnjujejo zahteve prosilca, ali si prizadevajo zagotoviti izvedljivo alternativo.
5. Upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1 dajo upravljavcu infrastrukture [...] na voljo informacije o razpoložljivih zmogljivostih v digitalni obliki v skladu s členom 62**(5) in načrti iz Priloge I.**
6. [...]

7. [...]

6. Ta člen se ne uporablja za upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev, ki so upravičeni do izjeme v skladu s členom 2 Izvedbene uredbe 2017/2177.

Člen 30

Operativni vozni red

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

Upravljavci infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti začnejo pripravljati operativni vozni red v okviru letnega postopka dodeljevanja iz člena 32, pri čemer upoštevajo pravice do zmogljivosti, dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31 in na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 33.

2. Upravljavci infrastrukture [...] do konca obdobja operativnega voznega reda **zagotavljajo, da je ta posodobljen**, pri čemer upoštevajo zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 33, zmogljivosti, dodeljene na podlagi *ad hoc* postopka iz člena 34, spremembe pravic do zmogljivosti v skladu s členom 39 ter ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v skladu s členom 41.

Člen 31

Dodeljevanje zmogljivosti z okvirnimi pogodbami

1. Prosilec ima pravico, da zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti v obdobju, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda.

1a. Upravljavci infrastrukture v dokumentih strateškega načrtovanja zmogljivosti navedejo zmogljivosti, ki jih nameravajo rezervirati za dodelitev z okvirnimi pogodbami. Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 PDEU upravljavec infrastrukture [...] **zmogljivosti, rezervirane za okvirne pogodbe v teh dokumentih načrtovanja, dodeli prosilec na podlagi** takih [...]pogodb[...], ob upoštevanju odstavkov 3 in 4. **To upravljavcu infrastrukture ne preprečuje dodeljevanja zahtevanih zmogljivosti na podlagi okvirnih pogodb v primerih, ko take zmogljivosti niso rezervirane v dokumentih načrtovanja, ob upoštevanju odstavka 4.**

1b. Okvirne pogodbe se lahko sklenejo med več upravljavci infrastrukture in prosilci, če zajemajo več kot eno omrežje.

Okvirne pogodbe določajo pravice do zmogljivosti, dodeljene v obliki specifikacije zmogljivosti iz člena 26, odstavek 1, točka (a). Ne smejo vključevati pravic do zmogljivosti v obliki vlakovne poti.

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

2. Prosilec, ki je stranka okvirne pogodbe, zahteva spremembo specifikacij zmogljivosti iz okvirne pogodbe v ustrezno vlakovno pot v skladu z navedeno pogodbo. **Ta sprememba se izvede v skladu s členom 26(2).**

3. Upravljavci infrastrukture [...] **zagotovijo, da so** okvirne pogodbe skladne z dokumenti načrtovanja strateškega načrtovanja zmogljivosti iz člena 11(2[...]), **kadar so na voljo, in s strateškimi smernicami iz člena 11(3), kadar so države članice zagotovile take smernice in določile, da so zavezujoče.**

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

4. Okvirne pogodbe ne izključujejo možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo tudi drugi prosilci ali da se ta uporablja za druge storitve. V ta namen upravljavci infrastrukture določijo največje deleže skupnih zmogljivosti, ki se lahko dodelijo z okvirnimi pogodbami, in jih vključijo v program omrežja.
5. Okvirne pogodbe omogočajo spremembo njihovih pogojev, da se omogoči boljša uporaba železniške infrastrukture[...]. **Navedene spremembe se ne štejejo za spremembe pravic do zmogljivosti, za katere se uporabi kazen na podlagi člena 40. Za druge spremembe pravic do zmogljivosti, dodeljenih na podlagi okvirnih pogodb, se uporabi kazen v skladu s členom 40.**
6. [...]
7. Okvirne pogodbe načeloma zajemajo obdobje, navedeno v oddelku 5 Priloge I. Upravljavec infrastrukture se lahko v posebnih primerih dogovori o krajšem ali daljšem obdobju. Vsako obdobje, ki je daljše od obdobja iz oddelka 5 Priloge I, se utemelji z zahtevo po namenskih naložbah novih udeležencev ali z bistveno novostjo storitve[...]. **vključno z znatnim izboljšanjem kakovosti storitve.**
8. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 24, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Za obdobje, daljše od 15 let, se je dovoljeno dogovoriti le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne in dolgoročne naložbe ter kadar so take naložbe vezane na pogodbene obveznosti, ki vključujejo večletni amortizacijski načrt.
9. Upravljavci infrastrukture vključijo zmogljivosti, dodeljene na podlagi okvirnih pogodb, v model zmogljivosti iz člena 17 in načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.
10. Ob upoštevanju poslovne zaupnosti so splošne značilnosti posamezne okvirne pogodbe dostopne vsaki zainteresirani strani.

11. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulativnih organov, pristojnih organov[...], prevoznikov v železniškem prometu, **upravljavcev infrastrukture** in [...]mreže ENRRB sprejme [...]izvedbene [...]akte, v katerih določi [...]**podrobna pravila glede postopka [...]sklepanja okvirnih pogodb ter oblike in vsebine takih pogodb, da [...]zagotovi** enotno uporabo tega člena[...]. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Člen 32

Dodeljevanje zmogljivosti v okviru letnega postopka dodeljevanja

1. Upravljavec infrastrukture določi [...]operativni vozní red[...] **iz člena 30** za določeno obdobje operativnega voznega reda na podlagi naslednjega:
 - (a) prošelj za dodelitev pravice do zmogljivosti, prejetih v postopku letnega dodeljevanja;
 - (b) pravic do zmogljivosti, ki se nanašajo na zadevno obdobje operativnega voznega reda in so dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31;
 - (c) pravic do zmogljivosti, ki se nanašajo na zadevno obdobje operativnega voznega reda in so dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje v skladu s členom 33.
2. Upravljavec infrastrukture ob upoštevanju [...]**odstavka 6** in[...]**člena 27(6a)** dodeljuje zmogljivosti s sočasnim dodeljevanjem zmogljivosti, da bi v največji možni meri ugodil vsem prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti iz odstavka 1. Upravljavec infrastrukture v največji možni meri upošteva vse omejitve za prosilce, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

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

- (a) vlakovne poti;
- (b) specifikacije zmogljivosti.

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

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

8. [...]

9. [...]

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

11. Upravljavec infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe v zvezi z vsemi izraženimi pomisleki.

Člen 33

Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje

1. Upravljavci infrastrukture dodelijo zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje **vsaj za storitve železniškega tovornega prometa** v skladu z roki iz [...] **oddelka 6** Priloge I. Upravljavci infrastrukture v ta namen rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

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

2. Pravice do zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje, lahko vključujejo:
 - (a) vlakovne poti ali specifikacije glede zmogljivosti za vse dneve obratovanja v obdobju operativnega voznega reda, ki zajemajo prvi delovni dan, vključen v prošnjo;
 - (b) specifikacije glede zmogljivosti za vse dneve obratovanja po obdobju operativnega voznega reda, ki zajemajo prvi dan, vključen v prošnjo, za najdaljše obdobje iz [...] **oddelka 6** Priloge I.

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

- 2a. Upravljavci infrastrukture in prosilci se lahko skupaj odločijo za spremembo specifikacij glede zmogljivosti, dodeljenih na podlagi postopka za tekoče načrtovanje, da se omogoči boljša uporaba železniške infrastrukture. Navedene spremembe se ne štejejo za spremembe pravic do zmogljivosti, za katere se uporabi kazen na podlagi**

člena 40. Za druge spremembe pravic do zmogljivosti, dodeljenih na podlagi postopka tekočega načrtovanja, se uporabi kazen v skladu s členom 40.

3. Brez poseganja v člen 18 upravljavci infrastrukture dodeljujejo zmogljivosti, rezervirane za postopek [...]za tekoče načrtovanje, na podlagi načela [...],**„prvi prispe, prvi dobi“**[...].
4. [...]
5. [...]
6. Upravljavec infrastrukture po uradnem obvestilu regulatornemu organu [...]zavrne prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če[...] izpolnjujejo značilnosti zmogljivosti, ki se običajno dodeljujejo z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31. Regulatorni organ o takih [...]zavrnitvah obvesti mrežo ENRRB **in** zagotovi skladno uporabo tega odstavka.

Člen 34

Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka

1. Upravljavec infrastrukture nemudoma, vsekakor pa v rokih iz oddelka 7 Priloge I, odgovori na ad hoc prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, predložene kadar koli med veljavnostjo operativnega voznega reda. Informacije o razpoložljivih neizkoriščenih zmogljivostih se v skladu s členom 9 dajo na voljo vsem prosilcem, ki bi te zmogljivosti želeli uporabiti.

Pravice do zmogljivosti, dodeljene v okviru ad hoc postopka, so v obliki vlakovnih poti.
2. Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti kot odgovor na ad hoc prošnje temelji na načelu „prvi prispe, prvi dobi“.

Člen 35

Načrtovanje omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del

1. [...] **0a. Upravljalci infrastrukture pri načrtovanju** infrastrukturnih del [...]v [...]skladu s **tem** členom[...] **upoštevajo načrt in zahteve iz oddelka 3 Priloge I.**

- 2[...] **0b.** Upravljalci infrastrukture pri načrtovanju infrastrukturnih del v največji možni meri omejijo vpliv na vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v model zmogljivosti ali načrt oskrbe z zmogljivostmi.

- 3.[...][...] **1. Upravljalci infrastrukture čim prej načrtujejo** omejitev zmogljivosti, ki je posledica infrastrukturnih del, [...] **ki niso vključena v [...]načrt oskrbe** z zmogljivostmi iz člena [...] **18.**

4. Če je za načrtovanje omejitve zmogljivosti, ki je posledica infrastrukturnih del, potrebna sprememba dodeljene pravice do zmogljivosti v smislu člena 39, upravljavec infrastrukture stori vse, kar je v njegovi moči, da zadevnim prosilcem zagotovi nadomestno zmogljivost[...], **ki prevozniku v železniškem prometu omogoča, da opravlja zadevne storitve.**

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

5. [...]

6. Upravljavci infrastrukture [...]omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, **takoj ko so načrtovane**, vključijo v model zmogljivosti [...]ali v načrt oskrbe z zmogljivostmi, [...]ne glede na to, kdaj so načrtovane.

Člen 36

Mehanizem za sporazumno reševanje sporov in usklajevanje prošenj

1. Kadar v okviru sočasnega dodeljevanja zmogljivosti upravljavec infrastrukture naleti na nasprotja med različnimi prošnjami za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, poskuša z usklajevanjem prošenj zagotoviti najboljšo možno uskladitev vseh zahtev.
2. Kadar je potrebno usklajevanje, si upravljavec infrastrukture **prizadeva ugodno rešiti vse prošnje z usklajevanjem in ima** pravico v sprejemljivem okviru ponuditi infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zaprošenih. Upravljavac infrastrukture opredeli veljavne omejitve v svojem programu omrežja. Mreža ENIM zagotovi smernice za opredelitev takih omejitev in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.
3. Upravljavac infrastrukture si prizadeva, da v posvetovanju z zadevnimi prosilci razreši vse spore. Tako posvetovanje temelji na razkritju naslednjih informacij v razumnem roku, brezplačno in v elektronski obliki:
 - (a) vlakovne poti, za katere prosijo vsi drugi prosilci na istih poteh;
 - (b) vlakovne poti, predhodno dodeljene vsem drugim prosilcem na istih poteh;
 - (c) nadomestne vlakovne poti, ki se predlagajo na ustreznih poteh v skladu z odstavkom 2;
 - (d) vse podrobnosti glede meril, ki se uporabljajo v postopku dodeljevanja zmogljivosti.

Brez poseganja v člen [...]3(1a) in s soglasjem vseh prosilcev lahko upravljavec infrastrukture vzpostavi stik med vsemi prosilci, ki bi lahko sodelovali pri reševanju spora, da se olajša usklajevanje prošenj.

4. Načela, ki urejajo usklajevanje **nezdružljivih** prošenj za dodelitev zmogljivosti za storitve notranjega železniškega prometa, se določijo v programu omrežja.
5. [...]
6. [...]
7. V primeru **spora, ki vključuje vsaj eno [...]prošnjo** za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih, se mehanizem za sporazumno reševanje sporov iz odstavkov 1 do 3 uporabi v skladu s členom 53 in vanj ni vključen koordinator mreže.
8. Mreža ENIM pripravi smernice za mehanizem za sporazumno reševanje sporov, ki se uporablja za [...]spore, ki vključujejo vsaj eno prošnjo za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih, in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **Upravljalci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo te smernice.**

Člen 37

Mehanizem za formalno reševanje sporov [...]

1. Kadar se na podlagi mehanizmov za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 ne reši spor glede zmogljivosti, [...] **upravljavec infrastrukture da prednost prošnjam, ki so skladne z vnaprej načrtovano zmogljivostjo, opredeljeno v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18. Zato lahko upravljavec infrastrukture bodisi sprejme bodisi zavrne prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi.**

Kadar upravljavec infrastrukture sprejema prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, si prizadeva ohraniti splošno ravnovesje med elementi načrta oskrbe z zmogljivostmi, navedenimi v oddelku 1 Priloge I.

Kadar upravljavec infrastrukture zavrne prošnje, ki niso v skladu z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, zadevnega prosilca brez odlašanja obvesti, da namerava zavrniti njegovo prošnjo. V tem primeru si upravljavec infrastrukture kar najbolj prizadeva, da prosilcu zagotovi nadomestne zmogljivosti. Prosilec ima v skladu s členom 56(9) Direktive 2012/34/EU pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu.

1a. Upravljavci infrastrukture spore, ki niso bili rešeni v skladu z odstavkom 1, rešujejo po pravičnem, preglednem in nediskriminatornem postopku v skladu s strateškimi smernicami iz člena 11(3), kadar so države članice zagotovile take smernice in določile, da so zavezujoče.

Če uporaba navedenih smernic ne omogoča rešitve spora, upravljavci infrastrukture spore rešujejo s pravičnim, preglednim in nediskriminatornim postopkom, pri čemer upoštevajo postopek, ki ga je vzpostavila mreža ENIM na podlagi odstavka 1b.

1b. Mreža ENIM pripravi in sprejme postopke iz odstavka 1a ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Postopki vključujejo naslednje korake:

(0) opredelitev razponov standardnih vrednosti za železniške storitve kot začetno podlago za oceno;

(a) oblikovanje nadomestnih scenarijev za dodeljevanje zmogljivosti, ki so na voljo za različne vrste železniških prevoznih storitev, ki po možnosti vključujejo zagotavljanje nadomestnih zmogljivosti na drugih poteh ali nadomestni časovni okvir s primerljivimi značilnostmi;

(b) oceno in razvrstitev scenarijev iz točke (a) na podlagi objektivnih, preglednih in nediskriminatornih metodologij, pri čemer se upoštevajo socialno-ekonomska, operativna in okoljska merila iz odstavka 1c ter omogoči upoštevanje lokalnih ali nacionalnih okoliščin na podlagi sprejetih pristopov in empiričnih dokazov;

(c) izbiro najboljših scenarijev na podlagi ocene iz točke (b) in ustrezno spremembo načrta oskrbe z zmogljivostmi.

- 1c. S postopki, ki jih je mreža ENIM vzpostavila na podlagi odstavka 1b, se ocenijo nadomestne možnosti za uporabo infrastrukturnih zmogljivosti, ki med drugim temeljijo na naslednjih socialno-ekonomskih, operativnih in okoljskih merilih, ob upoštevanju razpoložljivosti podatkov iz odstavka 1b, točka 0:**
- (a) operativnih stroškov za izvajalce železniških prevoznih storitev in tehničnih parametrov teh storitev ter posledičnem vplivu na cene za uporabnike teh storitev;**
 - (b) časovno pogojenih stroškov za uporabnike železniških prevoznih storitev;**
 - (c) povezljivosti in dostopnosti za ljudi in regije, ki uporabljajo železniške prevozne storitve, vključno s kakovostjo povezav in časom prestopa za storitve železniškega potniškega in tovarnega prometa;**
 - (d) okoljskem učinku, kot so emisije toplogrednih plinov in hrup;**
 - (e) številu prepeljanih oseb in količini prepeljanega tovora;**
 - (f) tehničnih parametrov za učinkovito uporabo infrastrukture, kot so homogenost prometa, dolžina vlaka ali pogostost prometa vlakov.**
2. V okviru [...] **mehanizma** za formalno reševanje sporov se prošnje za pravice do zmogljivosti v več omrežjih v celoti upoštevajo. Če se v skladu z [...] **odstavkom 1b, točka (b)**, uporabljajo različni nacionalni parametri, se ti uporabijo za zadevne oddelke.
3. V primeru nezdružljivih prošenj za dodelitev zmogljivosti, ki vključujejo železniške storitve s podobnimi značilnostmi in socialno-ekonomskim profilom, upravljavec infrastrukture dodeli zmogljivosti [...] na način, ki zagotavlja dostop največjemu številu prosilcev. [...] **Upravitelji infrastrukture lahko v ta namen dodelijo zmogljivosti na podlagi dražbe. Metodo za dodeljevanje zmogljivosti, uporabljeno na podlagi tega odstavka, [...] predhodno** odobri regulatorni organ.

Načrt postopkov dodeljevanja zmogljivosti

1. **Za namene izvajanja členov 31 do 34 u[...]**pravljavce infrastrukture in prosilci upoštevajo načrt postopkov dodeljevanja zmogljivosti iz oddelkov 4, 5, 6 **oziroma** 7 Priloge I.
2. Upravljavci infrastrukture lahko določijo obdobja in roke za časovni načrt dodeljevanja zmogljivosti, ki se razlikujejo od tistih iz te uredbe in točke 2(b) Priloge VI k Direktivi 2012/34/EU, če[...]:
 - vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti v sodelovanju z upravljavci infrastrukture v tretjih državah na omrežju, katerega tirna širina se razlikuje od tirne širine na glavnem železniškem omrežju v Uniji, pomembno vpliva na načrt dodeljevanja zmogljivosti na splošno[...]**ali**
 - **vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti v sodelovanju z upravljavci infrastrukture v drugih tretjih državah pomembno vpliva na splošni časovni načrt dodeljevanja zmogljivosti, pod pogojem, da to ne vpliva na postopke dodeljevanja zmogljivosti drugih upravljavcev infrastrukture v Uniji, ki niso vključeni v navedene mednarodne vlakovne poti.**
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo **rokov in trajanja iz** oddelkov 4 do 7 Priloge I[...]**ter za prilagoditev, v mejah okvira iz členov 31 do 34, mejnikov in časovnih obdobj, ki so v njih določeni, kadar so se navedeni elementi izkazali za neučinkovite ali so povzročili večje težave pri izvajanju, ob upoštevanju izkušenj upravljavcev infrastrukture in prosilcev, s cilji racionalizacije postopkov dodeljevanja zmogljivosti,** zagotovitve učinkovitega postopka dodeljevanja ter obravnavanja interesov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih interesov zadevnih deležnikov v zvezi z načrtom in dodeljevanjem zmogljivosti.

ODDELEK 4

Prilagoditev in ponovno načrtovanje

Člen 39

Spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi

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

V primeru sprememb dodeljenih pravic do zmogljivosti se uporablja člen 40. Upravljavci infrastrukture brez odlašanja posodobijo operativni vozni red iz člena 30.

2. Upravljavci infrastrukture [...]v največji možni meri omejijo spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi v skladu z [...]načeli iz člena 2(3). **Prosilci prav tako v največji možni meri omejijo svojo zahtevo za spremembo takih pravic po dodelitvi.**
3. Spremembe pravic do zmogljivosti vključujejo primere, ko upravljavec infrastrukture vlaku ne more dovoliti vožnje v skladu z dodeljeno pravico do zmogljivosti in ima dovolj časa, da prosilcu ponudi nadomestno zmogljivost, potem ko je prosilca obvestil o potrebi po spremembi.

3aa. Preklic pravic do zmogljivosti se prav tako šteje za posebno vrsto spremembe.

3a. V primeru sprememb pravic do zmogljivosti lahko **u**[...]pravljavci infrastrukture [...]določijo krajše roke za dodelitev [...]takih pravic [...]v primerjavi z [...]roki, navedenimi v oddelku 8 Priloge I. Upravljavci infrastrukture zagotovijo informacije o času, potrebnem za izdelavo vlakovne poti, v programu omrežja. [...]

4. Pravila in postopki, ki jih **upravljavec infrastrukture** uporablja v primeru spremembe pravice do zmogljivosti, upoštevajo vpliv spremembe pravice do zmogljivosti na prosilca v operativnem in poslovnem smislu. V ta namen **upravljavci infrastrukture** spremembe **kategorizirajo** [...]glede na njihov učinek [...]in **opredelijo kategorijo sprememb, ki imajo močen učinek, pri čemer upoštevajo postopke, ki jih sprejme mreža ENIM na podlagi** odstavka 8.

5. V primeru spremembe pravice do zmogljivosti v več omrežjih si zadevni upravljavci infrastrukture po najboljših močeh prizadevajo zagotoviti skladnost med pravicami do zmogljivosti za celotno vožnjo vlaka.

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

6. [...]

7. Kadar upravljavec infrastrukture spremeni dodeljeno pravico do zmogljivosti, o tem nemudoma obvesti prosilca in zadevnega prevoznika v železniškem prometu.

Upravljavec infrastrukture prosilcu ponudi nadomestne pravice do zmogljivosti v rokih, določenih v oddelku 8 Priloge I. Kadar to ni mogoče, prosilcu zagotovi ustrezne informacije, na podlagi katerih lahko ta vloži novo prošnjo za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti. Kadar je to ustrezno, navedene informacije napotujejo na načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18 in načrtovanje dela v izrednih razmerah iz člena 19.

8. Mreža ENIM pripravi in sprejme [...]enotne postopke za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

[...]Z navedenimi postopki se določijo merila za razlikovanje med spremembami [...] odvisno od njihovega učinka na prosilce in prevoznike v železniškem prometu v poslovnem in operativnem smislu[...], vključno z merili [...]za kategorizacijo [...]sprememb, ki imajo močen učinek[...].

9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo **trajanja iz** oddelka 8 Priloge I [...], da se zagotovijo učinkoviti postopki prilagajanja in ponovnega načrtovanja ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov. **Pri tem Komisija upošteva izkušnje upravljavcev infrastrukture in prosilcev.**

Člen 40

[...]/Kazen za spremembe pravic do zmogljivosti

1. Kadar upravljavec infrastrukture ali prosilec ne izpolni svojih obveznosti v zvezi z dodeljeno pravico do zmogljivosti, zaradi česar je potrebna sprememba, ki je v skladu s členom 39(4) opredeljena kot velika [...], drugi strani plača [...] **kazen.**

Za namene tega člena se neuporaba dodeljene pravice do zmogljivosti s strani prevoznikov v železniškem prometu šteje za enakovredno odpovedi po času odhoda zadevnega vlaka.

2. [...] **Kazen** iz odstavka 1 se ne plača v primerih višje sile. **V primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih se odpoved zaradi višje sile v enem omrežju šteje za odpoved zaradi višje sile za pravice do zmogljivosti na celotni poti, ki je zajeta z njo.**

2a. Kadar upravljavec infrastrukture v skladu s členoma 10 in 35 načrtuje omejitve zmogljivosti, ki spada na področje uporabe oddelka 3 Priloge I, in napravi raspored zanj ter upošteva časovni raspored in zahteve iz navedenega oddelka, se kazen iz odstavka 1 ne plača.

2b. Kadar upravljavec infrastrukture odvzame pravice do zmogljivosti v skladu z ukrepi, ki jih države članice sprejmejo v skladu s členom 10a, se kazen iz odstavka 1 ne plača.

3. Upravljavci infrastrukture v svoj program omrežja vključijo pogoje, ki so podlaga za kazen, pri čemer upoštevajo smernice, ki jih sprejme mreža ENIM na podlagi drugega pododstavka tega odstavka.

3.[...] Mreža ENIM po posvetovanju s **prosilci in** mrežo ENRRB [...] **lahko sprejme smernice za opredelitev enotnih** pogojev [...], **ki so podlaga za kazni, pri čemer** upošteva pravila **in postopke**, določene [...] **na podlagi** člena 39(4) in (8). Mreža ENIM te **smernice** vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Mreža ENRRB objavi mnenje o [...] **navedenih smernicah**, ki jih določi mreža ENIM.

4. Po odobritvi s strani regulatornega organa upravljavci infrastrukture v programu omrežja določijo višino [...] **kazni**, ki jo plačajo prosilci.

Regulatorni organ na predlog upravljavca infrastrukture ter po posvetovanju s prosilci[...] določi višino [...] **kazni**, ki jo plača upravljavec infrastrukture. Upravljavec infrastrukture te informacije objavi v programu omrežja.

Višina [...] **kazni** je taka, da učinkovito spodbuja upravljavca infrastrukture in prosilce, naj spoštujejo načrtovano uporabo zmogljivosti in čim bolj zmanjšajo motnje. Ta višina je sorazmerna in nediskriminatorna.

[...]V navedeni višini se upoštevajo pravila **in postopki, določeni na podlagi** [...] člena 39(4) in (8)[...] [...].

Višina kazni se modulira do dvakratne višine uporabnin za dostop po tirih na podlagi vsaj naslednjih meril:

(a) vpliva spremembe na pravice do zmogljivosti,

(b) časa uradnega obvestila o spremembi, ki ga stranka, ki je zahtevala spremembo, predloži drugi stranki,

(c) kadar spremembo povzroči upravljavec infrastrukture, kakovosti nadomestnih zmogljivosti, zagotovljenih v smislu poti, časovne razporeditve, tehničnih značilnosti in drugih pomembnih vidikov, kadar obstajajo nadomestne zmogljivosti, ali

(d) kadar spremembo povzroči prosilec, na podlagi tega, ali drug prosilec zmogljivost lahko prerazporedi in tudi uporabi.

Za namene uporabe petega pododstavka tega odstavka lahko država članica opredeli lestvice modulacije. Navedene lestvice izpolnjujejo pogoje iz tretjega pododstavka

tega odstavka. Države članice si prizadevajo za medsebojno usklajevanje v skladu s členom 53a.

5. [...] **Pravica** do zmogljivosti v več omrežjih **se šteje za pravico do zmogljivosti v enem omrežju.** Obveznost plačila [...] **kazni** prosilcu se uporablja za upravljavca ali upravljavce infrastrukture, ki so odgovorni za spremembo pravice do zmogljivosti, pri čemer se v celoti upošteva pravica do zmogljivosti, kadar je odgovoren več kot en upravljavec infrastrukture, pa razmerje med dolžino njihovih omrežij v okviru pravice do zmogljivosti. [...] **Kazen** za celotno pravico do zmogljivosti ne presega [...] **kazni**, ki se plača za pravico do zmogljivosti, ki jo dodeli upravljavec **infrastrukture**, pomnožene z [...] **dva**.
6. **Zadevni regulatorni** organi odločajo o sporih v zvezi z razlogom za spremembo pravice do zmogljivosti ali [...] **v zvezi z zamudami pri plačilu kazni** ter brez odlašanja in v [...] **šestih tednih** po pridobitvi vseh potrebnih informacij sprejmejo odločitev za oceno vzroka spremembe. Regulatorni organi o takih odločitvah obvestijo mrežo ENRRB, s katero se o njih lahko posvetujejo. [...] Mreža ENRRB, kadar se z njo opravi posvetovanje, **svetuje regulatornim organom, da bi** zagotovila, da so take odločitve skladne in da temeljijo na splošno priznanih načelih.

V primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih ima prosilec pravico do pritožbe pri regulatornem organu, odgovornem za upravljavca infrastrukture, ki deluje kot enotna kontaktna točka v skladu s členom 28. Odgovorni regulatorni organ obvesti druge ustrezne regulatorne organe in mrežo ENRRB.

7. **Brez poseganja v Konvencijo o mednarodnem železniškem prometu z dne 9. maja 1980, kakor je bila spremenjena z Vilenskim protokolom z dne 3. junija 1999 (COTIF), zlasti v Dodatek E k navedeni konvenciji, kjer je to ustrezno, ter v pravico do pritožbe na podlagi nacionalnega prava in prava EU v zvezi s kakršno koli odločitvijo, sprejeto na podlagi tega člena, kazen, ki jo plača stran, ki zahteva spremembo pravic do zmogljivosti v skladu s tem členom, drugi strani onemogoča druge finančne terjatve, povezane z isto spremembo.**

Člen 40a

Izvedbeni akti v zvezi s spremembami pravic do zmogljivosti in kaznimi

Če mreža ENIM ne sprejme postopkov iz člena 39(8) ali pogojev iz člena 40(3) [v 24 mesecih od datuma začetka uporabe iz uvodnega dela člena 77(2)] ali če navedeni postopki in pogoji ne omogočajo enotnega izvajanja člena 39 ali člena 40 bodisi iz razlogov, povezanih z vsebino navedenih postopkov in pogojev, bodisi zaradi neizvajanja s strani upravljavcev infrastrukture, lahko Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi [...] kategorizacijo sprememb pravic do zmogljivosti in [...] **pogoje, ki so podlaga za [...] [...]plačilo [...]kazni.** Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja

1. V primeru motenj v omrežju iz člena 46 ali kriznih razmer iz člena 47 zadevni upravljavec ali upravljavci infrastrukture storijo vse v svoji moči, da preusmerijo promet, ki ga je prizadela motnja. V ta namen upravljavci infrastrukture dodelijo železniške infrastrukturne zmogljivosti [...] **ob upoštevanju smernic iz odstavka 2** na podlagi načrtov dela v izrednih razmerah, pripravljenih v skladu s členom 19, ter v tesnem sodelovanju z operativnimi deležniki in po potrebi drugimi zadevnimi deležniki.

2. Mreža ENIM oblikuje in sprejme smernice za upravljanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti v primeru motenj v omrežju na pregleden in nediskriminatoren način. Mreža ENIM zlasti zagotovi smernice za uporabo [...] **obvladovanja motenj** in načela „prvi prispe, prvi dobi“.

Kadar se uporablja [...] **obvladovanje motenj**, mreža ENIM zagotovi smernice o postopkih, ki **se** uporabljajo, po potrebi vključno z uporabo [...] **mehanizma** za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 in [...] **mehanizma** za formalno reševanje sporov iz člena 37. Mreža ENIM navedene smernice vključi v evropski okvir za [...] **čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja** iz člena [...] **44**.

3. Pri ponovnem načrtovanju upravljavci infrastrukture **storijo vse, kar je v njihovi moči**, da ne bi enostransko spremenili ali preklicali obstoječih pravic do zmogljivosti za namene obvladovanja motenj. [...]

4. Upravljalci infrastrukture in prosilci lahko opredelijo ukrepe, ki določajo zamenjavo nekaterih pravic do zmogljivosti v primeru motenj v omrežju. Taki ukrepi se navedejo v načrtu dela v izrednih razmerah iz člena 19.

5. V primeru motenj v omrežju, ki vplivajo na promet na več kot enem omrežju, zadevni upravljalci infrastrukture usklajujejo dodeljevanje nadomestnih zmogljivosti v skladu s členom 53 ter ob upoštevanju evropskega okvira za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.

6. Če mreža ENIM ne sprejme smernic za upravljanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti v primeru motenj v omrežju [v 24 mesecih od datuma začetka uporabe iz uvodnega dela člena 77(2)] ali če navedene smernice ne omogočajo enotnega izvajanja tega člena bodisi iz razlogov, povezanih z vsebino navedenih smernic in pogojev, bodisi zaradi neizvajanja s strani upravljalcev infrastrukture, lahko Komisija sprejme izvedbeni akt, v katerem določi merila in postopke za ponovno načrtovanje, vključno z enostranskimi spreminjanjem dodeljenih pravic do zmogljivosti s strani upravljalcev infrastrukture za namene upravljanja motenj v omrežju. Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

4. [...]

5. [...]

POGLAVJE III

PROMET, MOTNJE IN KRIZNO UPRAVLJANJE

Člen 42

Upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje

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

V ta namen upravljavci infrastrukture izvajajo:

- (a) upravljanje prometa v običajnih pogojih obratovanja, ki vključujejo obvladovanje incidentov, ki imajo za posledico omejena odstopanja od operativnega voznega reda;
- (b) upravljanje motenj za obravnavanje večjih motenj v delovanju omrežja, za katere je potrebno usklajeno ukrepanje v skladu s členom 46;
- (c) upravljanje prometa v kriznih razmerah, kot je določeno v členu 47.

2. [...]

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

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

- (a) zagotovijo hiter in usklajen odziv na motnje, zlasti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer;
- (b) stabilizirajo in optimizirajo železniški promet med celotnim trajanjem motenj v omrežju in kriz;
- (c) operativnim deležnikom in drugim zadevnim stranem, zlasti organom, odgovornim za obvladovanje kriznih razmer zunaj železniškega sektorja, zagotavljajo ustrezne, natančne in posodobljene informacije. Te informacije se zagotovijo z ustreznimi sredstvi, med drugim s sredstvi iz člena 62.

Člen 43

Pravila in postopki za upravljanje prometa in obvladovanje motenj

1. Upravljavci infrastrukture vzpostavijo pravila in postopke za upravljanje odstopanj vožnje vlakov od operativnega voznega reda. Navedena pravila in postopki se objavijo v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in zajemajo upravljanje prometa v primerih iz člena 42(1), točke (a) do (c), te uredbe.
2. Namen pravil in postopkov iz odstavka 1 je čim bolj zmanjšati splošni vpliv odstopanj od voznega reda na **vse vrste** železniškega prometa, pri čemer se upoštevajo potrebe vseh vrst prometa. [...] **Pravila in postopki** lahko vključujejo prednostna pravila za upravljanje med različnimi vrstami prometa ter posebne postopke, merila in cilje, ki jih je treba uporabiti pri pristopu, ki temelji na optimizaciji in katerega namen je optimizirati ciljno nalogo, tj. čim bolj zmanjšati zamude ali čas za vrnitev k običajnemu obratovanju, namesto na izrecnih prednostnih pravilih.
3. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izvaja načrt dela v izrednih razmerah, **oblikovan** v skladu s členom 19. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, zadevni upravljavci infrastrukture med seboj sodelujejo, da se vzpostavi normalen čezmejni promet v skladu z evropskim okvirom za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.
4. Upravljavci infrastrukture pri določanju pravil in postopkov iz odstavka 1 v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.[...]

5. V primeru višje sile in kadar je to zaradi incidenta, na podlagi katerega je infrastruktura začasno neuporabna, nujno potrebno, se lahko dodeljene pravice do zmogljivosti odvzamejo brez opozorila za čas, ki je potreben za popravilo sistema.

Upravljaev infrastruktore lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, če meni, da je to potrebno.

6. [...]

Člen 44

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

1. Mreža ENIM **najpozneje do [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]** razvije in sprejme „evropski okvir za usklajevanje **upravljanja** čezmejnega prometa[...], **obvladovanja** motenj in kriznega [...]**upravljanja**“ v skladu z načeli iz člena 42[...], **v katerem določi smernice za usklajevanje med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki. Upravljavci infrastrukture si prizadevajo spoštovati navedene smernice za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od navedenih smernic.**
- 1a.** Mreža ENIM razvije evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v sodelovanju z operativnimi deležniki in zainteresiranimi stranmi v okviru postopka posvetovanja iz člena 54, pri čemer upošteva delo Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega [...]**na podlagi člena 3(1), točka (d),** Uredbe (EU [...]**2021/2085[...]**).
- 2.[...] **1b. Mreža ENIM mreži ENRRB v 18 mesecih po začetku veljavnosti te uredbe [...]****predloži osnutek** evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. **Mreža ENRRB mreži ENIM v štirih mesecih po prejemu osnutka, ki ga pripravi mreža ENIM, predloži priporočilo o evropskem okviru za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja. Mreža ENIM to priporočilo v največji možni meri**

upošteva pri sprejemanju evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja.

3. Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja vključuje **vsaj** elemente iz Priloge V, **se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in drugih prosilcev, ter temelji na dejavnostih mreže ENIM. Mreža ENIM pri posodabljanju evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja mreži ENRRB predloži osnutek in jo zaprosi za priporočilo.**

Člen 45

Usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja

Upravljalci infrastrukture usklajujejo upravljanje prometa v skladu s členom 53[...]. **Pri tem** [...]y **največji možni meri upoštevajo** evropski okvir za [...]usklajevanje upravljanja **čezmejnega** prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

- (a) izvajanje mednarodnih železniških storitev z minimalnimi motnjami tako med rednim obratovanjem kot v izrednih razmerah;
- (b) ustrezno upoštevanje posebnih izzivov, povezanih s čezmejnimi odseki, ki so med drugim posledica omejene interoperabilnosti v smislu infrastrukture, tehnične opreme in obratovanja, jezikovnih zahtev in zahtev glede usposabljanja v zvezi z osebjem ter upravnimi ali mejnimi formalnostmi;
- (c) učinkovito izmenjavo posodobljenih in ustreznih informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci[...] in drugimi operativnimi deležniki ter po potrebi vsemi ustreznimi strukturami kriznega upravljanja na ravni EU, tudi v skladu s členom 62.

Motnje v omrežju

1. Kadar incident povzroči ali bi lahko povzročil omejitve obratovanja omrežja, ki zahtevajo usklajeno ukrepanje operativnih deležnikov, da se zagotovi najboljše možno upravljanje prometa med omejitvami, prizadeti upravljavci infrastrukture ocenijo verjetno trajanje in vpliv incidenta na podlagi vseh razpoložljivih informacij in predhodnih izkušenj, **pri čemer v največji možni meri upoštevajo skupno metodo iz odstavka 5a.**

Če predvideno trajanje in vpliv izpolnjujeta merila za razglasitev motenj v omrežju iz Priloge VI, zadevni upravljavci infrastrukture razglasijo motnjo v omrežju in izvedejo ukrepe iz člena 43.

2. Kadar [...] **motnja v omrežju** vpliva ali bo verjetno vplivala na več kot eno omrežje, **upravljavec** infrastrukture, [...] **na kateri** je prišlo do [...] **motnje v omrežju**, razglasi motnje v več omrežjih in usklajuje ukrepe v skladu s členoma [...] **45 in 53, pri čemer v največji možni meri upošteva evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.**

3. [...]

- 2a. Kadar motnja v omrežju vpliva na progo, ki je del evropskega prometnega koridorja in povzroči delno ali popolno prekinitev storitev za več kot 15 dni, upravljavec infrastrukture koordinatorju mreže čim prej po razglasitvi motnje na podlagi odstavka 1 ali 2 predloži poročilo o incidentu, vsakih 30 dni med celotnim trajanjem motnje pa predloži posodobljeno poročilo.**

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

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

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

5. Koordinator mreže zbira informacije o motnjah v omrežju, analizira odziv, oblikuje zaključke o učinkovitosti obvladovanja takih incidentov[...], se posvetuje z operativnimi deležniki[...], **pri čemer upošteva smernice, ki jih sprejme mreža ENIM** v skladu s členom 54**(1)** in poroča mreži ENIM[...].

6. [...]

Mreža ENIM pri posodabljanju evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 upošteva zaključke koordinatorja mreže o motnjah v omrežju.

5a. Mreža ENIM opredeli skupno metodo za oceno verjetnega trajanja in vpliva motenj v omrežju na promet, opredeli minimalno vsebino poročila o incidentu ter zagotovi predlogo za poročilo o incidentu. Mreža ENIM navedeno metodo, navedeno minimalno vsebino in navedeno predlogo vključi v evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44. Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedeno skupno metodo, navedeno minimalno vsebino in navedeno predlogo.

Krizne razmere

1. **Brez poseganja v člen 1(5)** se v [...] primeru kriz, povezanih z javno varnostjo, zdravstvenimi epidemijami, naravnimi nesrečami, [...] **okoljem**, obrambo [...] **ali** varnostjo, ki imajo ali naj bi imele kritičen učinek na ponudbo železniških prevoznih storitev ali povpraševanje po njih, **oziroma v primeru neposrednega tveganja za pojav tovrstne krize** se državam članicam dovoli, da uporabijo nujne ukrepe, ki z odstopanjem od pravil te uredbe vključujejo:
 - (a) preklic pravic do zmogljivosti brez [...] **kazni v skladu s členom 40**;
 - (b) nadomestna načela, pravila in postopke za upravljanje zmogljivosti [...];
 - (c) nadomestne postopke za upravljanje prometa;
 - (d) uporabo nadomestnih poti;
 - (e) spremembo načrtov oskrbe z zmogljivostmi.

Zadevna država članica zagotovi, da se pri nujnih ukrepih v največji možni meri upoštevajo načela o zmogljivosti in upravljanju prometa iz te uredbe ter uporabljajo obstoječi načrti **dela v izrednih razmerah**, pripravljene v skladu s členom 19. [...] Take nujne ukrepe usklajuje z drugimi državami članicami **v skladu s členom 53a**.

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

2. Zadevna država članica brez odlašanja obvesti Komisijo in mrežo ENIM o svoji odločitvi o uporabi nujnih ukrepov **in o razveljavitvi takih ukrepov** ter predloži utemeljitev in opis navedenih ukrepov ter pričakovano trajanje njihove uporabe. [...] **Kadar se uporablja [uredba o vzpostavitvi okvira ukrepov za izredne razmere na notranjem trgu in njegovi odpornosti], zadevna [...] država članica [...] o ukrepih, sprejetih na podlagi tega člena**, uradno obvesti tudi [...] centralni [...] **urad** za zvezo, **ki ga navedena država članica imenuje na podlagi člena [...] 5] [...] navedene** uredbe.

3. [...] **Informacijske točke, imenovane** v [...] **skladu s** členom 60[...], Komisiji, mreži ENIM, drugim upravljavcem infrastrukture in drugim zainteresiranim stranem zagotavljajo informacije o nujnih ukrepih ter pomagajo pri njihovem usklajevanju.
4. Kadar imajo nujni ukrepi znaten vpliv na čezmejni promet, se upravljavci infrastrukture med seboj usklajujejo v skladu s [...] **členom 53, pri čemer upoštevajo smernice, ki jih sprejme mreža ENIM v skladu s členom 54(1)**. Pri usklajevanju prek namenskih usklajevalnih struktur v skladu s členom 53(2), točka (a), sodelujejo Komisija in zadevne države članice.
5. **Kadar imajo nujni ukrepi znaten učinek na čezmejni promet, r** [...] regulatorni organi in mreža ENRRB Komisiji na njeno zahtevo predložijo svoje mnenje o nujnih ukrepih v roku, ki ga ta določi. [...]
6. Države članice po potrebi ali na zahtevo Komisije zagotovijo posodobljene informacije. Države članice zagotovijo vse informacije o nujnih ukrepih, ki jih zahteva Komisija, v rokih, ki jih ta določi.
7. Javni organi, odgovorni za obvladovanje kriznih razmer, vključno z vojsko, agencijami civilne zaščite in drugimi, lahko organizirajo vaje za simulacijo kriznih razmer, ki spadajo na področje uporabe tega člena. V takih primerih upravljavec infrastrukture po potrebi dodeli zmogljivosti, vključno s preklicem dodeljenih pravic do zmogljivosti, če je to potrebno. Za zadevne javne organe se [...] **uporablja kazen za spremembe pravic do zmogljivosti. Za tako kazen se smiselno uporabljajo pravila iz** [...] člena 40.

Člen 48

Izmenjava informacij o upravljanju prometa

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

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

2. Informacije so dostopne v skladu s členom 62.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge VIII, da se zagotovi, da odraža vse spremembe tehničnih specifikacij za interoperabilnost, določenih v ustreznih izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, ter ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

POGLAVJE IV OCENA USPEŠNOSTI

Člen 49

Splošna načela za oceno uspešnosti

1. Mreža ENIM v skladu s členom 7f, točka (d), Direktive 2012/34/EU spremlja in primerja rezultate storitev železniške infrastrukture, **ki jih zagotavljajo upravljavci infrastrukture**, ob upoštevanju splošnih [...] **načel** iz člena 2 te uredbe. [...] **Mreža ENIM v ta namen [...] sodeluje z [...] evropskimi koordinatorji in mrežo ENRRB.**
2. [...] Upravljavci **infrastrukture** določijo lastne cilje uspešnosti, [...] **opredeljene v skladu s členom 50(2)(c), v poslovnem** načrtu iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU, pri čemer upoštevajo vse cilje, določene v pogodbenih dogovorih iz člena 30(2) navedene direktive.

[...]Ti cilji vključujejo ciljne vrednosti iz člena 19(1), točki (a) in (b), nove uredbe o omrežju TEN-T].

Upravljalci infrastrukture vzpostavijo in izvajajo postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti pri uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravilnih ukrepov za izboljšanje uspešnosti. Ti postopki upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 50 te uredbe. [...]

3. [...]

3. Upravljalci infrastrukture, kadar je to povezano z njihovimi cilji uspešnosti, spremljajo tudi uspešnost storitev železniškega prevoza.

Člen 50

Evropski okvir za oceno uspešnosti

1. [...] Mreža ENIM najpozneje do [24] mesecev [...]po začetku veljavnosti te uredbe[...] in po posvetovanju z operativnimi deležniki razvije in sprejme „evropski okvir za oceno [...]uspešnosti“, v katerem določi splošna načela in postopke. Ta okvir upošteva zlasti načela iz člena 2(3)[...] in člena 42(3) ter operativne [...]prednostne naloge iz člena [...]19 nove uredbe o omrežju TEN-T[...] in izvedbene akte, sprejete na podlagi člena 15(6) Direktive 2012/34/EU. Upravljalci infrastrukture si prizadevajo spoštovati ta skupna načela in postopke. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih načel in postopkov, določenih v evropskem okviru za oceno uspešnosti.

1a. Mreža ENIM v 18 mesecih po začetku veljavnosti te uredbe mreži ENRRB predloži osnutek evropskega okvira za oceno uspešnosti. Mreža ENRRB mreži ENIM v štirih mesecih po prejemu njenega osnutka predloži priporočilo o evropskem okviru za oceno uspešnosti. Mreža ENIM pri sprejemanju evropskega okvira za oceno uspešnosti to priporočilo upošteva v največji možni meri.

2. Evropski okvir zajema **vsaj** področja uspešnosti iz Priloge VII. Vključuje zlasti:
- (a) seznam prednostnih vprašanj v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati na področjih uspešnosti iz Priloge VII;
 - (b) kazalnike uspešnosti, ki omogočajo spremljanje napredka pri vprašanih uspešnosti, vključno z metodologijo in zahtevami glede podatkov za izračun takih kazalnikov;
 - (c) merila in postopke za opredelitev ciljev uspešnosti na ravni upravljavcev infrastrukture;
 - (d) postopke za spremljanje in pregled elementov iz točk (a) do (c) ter izvajanje popravnih ukrepov in doseganje ciljev uspešnosti.
3. Na podlagi odstavka 2, točka (d), mreža ENIM redno pregleduje evropski okvir za oceno uspešnosti in [...]njegovo izvajanje **s strani upravljavcev infrastrukture** ter[...] **po** potrebi[...] okvir **posodablja. Mreža ENIM pri posodabljanju evropskega okvira za oceno uspešnosti mreži ENRRB predloži osnutek in jo zaprosi za priporočilo.**
4. [...]
5. Komisija lahko v skladu s [...]postopkom **pregleda** iz člena 72([...]3) sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna pravila o elementih iz odstavka 2, točke (b) do (d). Komisija **pri pripravi osnutkov izvedbenih aktov** upošteva delo, ki ga je mreža ENIM opravila v skladu z odstavkom 3[...], **pa tudi samostojni oddelek evropskega poročila** o oceni uspešnosti [...] **iz člena 51(2).**

Evropsko poročilo o oceni uspešnosti

1. Brez poseganja v člen 15 Direktive 2012/34/EU in [...] ²³**izvedbene akte, sprejete na njegovi podlagi**, mreža ENIM do [...] **30** mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] pripravi in objavi evropsko poročilo o oceni uspešnosti na podlagi evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50 te uredbe. [...] **Mreža ENIM posodobitev poročila pripravi** in objavi vsako leto.
2. [...] **Mreža ENRRB** pripravi samostojen oddelek poročila, v katerem zagotovi oceno uspešnosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev, priporočila o vprašanjih v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba prednostno obravnavati, in priporočila o ukrepih za izboljšanje uspešnosti. **Mreža ENIM navedeni oddelek vključi v poročilo iz odstavka 1.**
3. **Evropsko** poročilo o oceni uspešnosti zajema vsaj proge, vključene v evropske prometne koridorje, [...] in vključuje informacije [...] **iz** [člena [...] **54(3)(g)**] [...] **novе uredbe o omrežju TEN-T**. Predložene informacije so dovolj podrobne v smislu geografskega obsega in [...] zajemajo dovolj dolgo obdobje, da se omogočijo smiselne razlage.

²³ [...]

4. **Evropsko** poročilo o oceni uspešnosti vključuje poseben oddelek o uspešnosti usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 in o mehanizmu za posvetovanje iz člena 54 te uredbe.

Člen 52 [...]

[...]

[...]

POGLAVJE V

EVROPSKA MREŽA ZA USKLAJEVANJE

Člen 53

Usklajevanje med upravljavci infrastrukture

1. Pri sklicevanju na ta člen se upravljavci infrastrukture usklajujejo med seboj in z drugimi zadevnimi deležniki **vsaj** v zvezi z odgovornostmi in nalogami, ki so jim dodeljene s to uredbo.
 2. [...]
- 2.** Upravljavci infrastrukture zlasti:
- (a) vzpostavijo organizacijske strukture, postopke in orodja, kot je ustrezno, vključno z digitalnimi orodji iz člena 62;
 - (b) izvajajo usklajevanje na najustreznejši geografski ravni, **tudi na ravni evropskih prometnih koridorjev**, kar vključuje subjekte, najprimernejše za doseganje uspešnih in učinkovitih rezultatov, v skladu z načelom subsidiarnosti;
 - (c) sodelujejo z drugimi upravljavci infrastrukture prek določenih informacijskih točk iz člena 60;
 - (d) mrežo ENIM ali koordinatorja mreže po potrebi vključijo v zadeve, ki so pomembne za Unijo[...];
 - (e) kadar usklajevalne dejavnosti vključujejo več akterjev, imenujejo vodilni subjekt, ki poroča mreži ENIM in je odgovoren za organizacijo posvetovalnih dejavnosti[...];
 - (f) mreži ENIM poročajo o primerih, v katerih ni mogoče doseči dogovorjenih rezultatov;
 - (g) ocenijo uspešnost usklajevalnih dejavnosti v skladu s poglavjem IV.

Usklajevanje med upravljavci infrastrukture se lahko izvaja na več kot eni ravni, zlasti v zadevah, kjer je potrebno usklajevanje tako na ravni Unije kot znotraj bolj specifičnega geografskega obsega.

Kadar sta mreža ENIM ali koordinatorska mreža vključena v usklajevanje med upravljavci infrastrukture, zagotovita, da so čezmejni vidiki ustrezno upoštevani.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Člen 53a

Usklajevanje med državami članicami

- 1. Države članice se pri sklicevanju na ta člen ali za namene spodbujanja čezmejnega prometa z obravnavanjem vprašanj glede zmogljivosti medsebojno usklajujejo. Po potrebi določijo zlasti postopke in časovne okvire za svoje usklajevanje.**

2. Za namene odstavka 1 države članice zlasti:

- (a) izvajajo usklajevanje na najustreznejši geografski ravni in, kolikor je mogoče, v okviru obstoječih forumov za doseganje uspešnih in učinkovitih rezultatov v skladu z načelom subsidiarnosti, zlasti na ravni evropskih prometnih koridorjev;**
- (b) po potrebi vključijo evropske koordinatorje, zlasti ko dosegajo napredek pri operativnih prednostnih nalogah iz člena 19 [nove uredbe o omrežju TEN-T];**
- (c) povabijo Evropsko komisijo k sodelovanju v zadevah, pri katerih je potrebno usklajevanje na ravni Unije, ali kjer je to sicer ustrezno.**

Člen 54

Mehanizem za posvetovanje o evropskih in čezmejnih zadevah

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

1. Mreža ENIM pripravi, sprejme in izvaja smernice za namen zagotovitve ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi glede evropskih in čezmejnih zadev ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 ter evropski okvir za pregled uspešnosti iz člena 50. [...] **Navedene smernice** se razvijejo in izvajajo ob podpori koordinatorja mreže in ob sodelovanju [...] informacijskih točk, [...] **ki jih imenujejo** upravljalci infrastrukture, [...] **na podlagi** člena 60.

2. Kadar mreža ENIM sprejme mnenje ali priporočilo, ki bi lahko [...] **znatno** vplivalo na [...] prosilce, druge operativne deležnike in zainteresirane strani, objavi osnutek za posvetovanje z zadevnimi stranmi. Zadevnim stranem se da na voljo [...] **vsaj dva tedna**, da predložijo povratne informacije o osnutku [...] **mnenja ali priporočila**. Po potrebi sodelujejo organi držav članic.

3. Mreža ENIM **pri pripravi smernic iz** [...]odstavka [...]1 in pri sprejemanju končnega mnenja ali priporočila **iz odstavka 2** upošteva povratne informacije, ki jih predložijo zadevne strani. Kadar mreža ENIM ne upošteva pomembnih elementov predloženih povratnih informacij, navede razloge za to.

Člen 55

Organizacija evropske mreže upravljavcev infrastrukture

1. Za namene te uredbe se evropska mreža upravljavcev infrastrukture **(ENIM)** iz člena 7f Direktive 2012/34/EU organizira v skladu s tem členom.
 2. Člani mreže ENIM[...] so vsi upravljavci infrastrukture[...], ki so odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T. Ti imenujejo predstavnika in namestnika.
 3. [...]Upravljavci **infrastrukture**, ki [...]niso [...]odgovorni za [...]proge iz odstavka 2 **in torej niso člani mreže ENIM**, lahko [...]sodelujejo pri posvetovanjih mreže ENIM[...] **brez glasovalnih pravic. Mreži ENIM lahko v obravnavo predložijo izjave.**
- 3a. Upravljavci infrastrukture, odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T v državah, ki so članice Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA), in pogodbenicah Pogodbe o ustanovitvi prometne skupnosti iz jugovzhodne Evrope, ki jo je Unija podpisala v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2017/1937, imajo pravico, da postanejo člani mreže ENIM brez glasovalnih pravic, pod pogojem, da te države ali pogodbenice uporabljajo to uredbo na podlagi mednarodnega sporazuma, sklenjenega z Unijo, in v skladu s pogoji, določenimi v takem sporazumu.**
- Mreža ENIM sklene delovne dogovore, v katerih opredeli podrobnosti sodelovanja zadevnih upravljavcev infrastrukture.**

3b. Brez poseganja v odstavek 3a lahko mreža ENIM na ad hoc podlagi povabi upravljavce infrastrukture iz tretjih držav, da na njenih sestankih sodelujejo kot opazovalci brez glasovalnih pravic.

3c. Mreži ENIM njeni člani zagotovijo potrebna sredstva za opravljanje njenih nalog.

4. Mreža ENIM [...] **po posvetovanju** s Komisijo sprejme in objavi svoj poslovnik. Svoje dejavnosti organizira v skladu [...] **z navedenim** poslovnikom.
5. Mreža ENIM sprejema odločitve z [...] **dvotretjinsko večino svojih članov**, razen če poslovnik določa drugače. Vsi člani iz ene države članice imajo skupaj en glas. Ob nenavzočnosti **predstavnika** ima glasovalno pravico njegov namestnik.
6. Mreža ENIM se sestaja v rednih časovnih presledkih. Izmed svojih članov izvoli predsednika [...] **v skladu s postopkom glasovanja iz odstavka 5.**
7. Komisija je članica mreže ENIM brez glasovalne pravice. Podpira njeno delo in olajšuje usklajevanje **med njenimi člani.**
8. Mreža ENIM opredeli svoj delovni program. Delovni program zajema obdobje najmanj dveh [...] **in največ petih let.** Mreža ENIM se o osnutku delovnega programa posvetuje s prosilci in drugimi operativnimi deležniki [...] **v skladu s [...] smernicami** iz člena 54, [...], **pa tudi** Komisijo, Agencijo Evropske unije za železnice [...], Skupnim podjetjem za evropske železnice ter po potrebi drugimi deležniki.

Odgovornosti mreže ENIM

1. Poleg nalog iz člena 7f Direktive 2012/34/EU je mreža ENIM odgovorna za vse naloge, ki so ji dodeljene s to uredbo. **Navedenih nalog ni mogoče prenesti.** Mreža ENIM zlasti:
 - (a) sprejme evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6;
 - (b) sprejme evropski okvir za usklajevanje **upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj** in kriznega upravljanja iz člena 44;
 - (c) sprejme evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 50;
 - (ca) sprejme skupno strukturo programa omrežja in skupni časovni raspored posvetovanj iz člena 61;**
 - (d) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v skladu z določbami te uredbe in na lastno pobudo;
 - (e)[...][...]
 - (f) [...] **ob sodelovanju koordinatorja omrežja** organizira usklajevanje med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53.

2. [...]

Mreža ENIM nima pooblastil za oblikovanje politik ali regulativnih pooblastil.

- 1a. Mreža ENIM ustanovi delovne skupine, da zagotovi tako usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi operativnimi deležniki, vključno s prevozniki v železniškem prometu, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev in upravljavci intermodalnega prevoza, kot posvetovanje s temi operativnimi deležniki. Člani delovnih skupin lahko podajo mnenje o vsakem predlogu mreže ENIM, ki vpliva na operativne deležnike. Lahko tudi podajo mnenje na lastno pobudo, naslovljeno na mrežo ENIM.**

Člen 57

Preglednost

1. Mreža ENIM zagotovi, da so njeno članstvo, [...] **delovanje** in vse ustrezne informacije o njenem delu javno dostopni na njenem spletnem mestu. To vključuje kontaktne podatke namenskih usklajevalnih skupin, ki jih ustanovijo upravljavci infrastrukture, ter sklice na orodja in postopke za usklajevanje v skladu s členom 53.
2. Mreža ENIM na svoje sestanke povabi [...] evropske koordinatorje in po potrebi predstavnike držav članic, da bi razpravljali o vprašanjih, povezanih z razvojem železniške infrastrukture, ter zagotovili sodelovanje z evropskimi koordinatorji, kot je določeno v [novi uredbi o omrežju TEN-T]. [...]

Člen 58

Koordinator mreže

1. [...] **Mreža ENIM** najpozneje do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] imenuje nepristranski in pristojni subjekt za opravljanje nalog iz člena 59. Tak subjekt [...] **se** določi za koordinatorja mreže.

Člani mreže ENIM koordinatorju mreže zagotovijo potrebna sredstva za opravljanje njegovih nalog. [...] Člani mreže ENIM se pred imenovanjem koordinatorja mreže s Komisijo [...] **posvetujejo** glede tako določenega subjekta in naslednjih vidikov:

- (a) pogojev za imenovanje koordinatorja mreže;
- (b) pogojev za preklic imenovanja **in za imenovanje novega koordinatorja**;
- (c) postopka za redno spremljanje njegovega dela in oceno, ali učinkovito opravlja svoje naloge;

(d) vseh dodatnih operativnih dolžnosti in nalog koordinatorja mreže.

Vidike iz točk (a) do (c) tega odstavka ureja poslovnik mreže ENIM, sprejet na podlagi člena 55. Operativne dolžnosti in naloge koordinatorja mreže iz točke (d) tega odstavka se določijo v aktu, s katerim mreža ENIM imenuje koordinatorja mreže.

2. Koordinator mreže opravlja svoje naloge nepristransko, **pregledno** in stroškovno učinkovito[...]. V ta namen mreži ENIM predloži svoj letni delovni program v zvezi z nalogami, določenimi v tej uredbi, ter letno poročilo o izvajanju delovnega programa. **Mreža ENIM mora letni delovni program in letno poročilo odobriti, preden se lahko sprejmeta.**

Člen 59

Naloge in odgovornosti koordinatorja mreže

Koordinator mreže v podporo mreži ENIM opravlja naslednje naloge:

- (a) deluje kot sekretariat in pripravlja seje, dokumente, sklepe in mnenja mreže ENIM[...][...], **zlasti tako, da prispeva** k pripravi evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50;
- (c) prispeva k operativnemu usklajevanju med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53;
- (d) opredeli pravila, postopke in orodja v okviru področja uporabe te uredbe, sprejeta na nacionalni ravni ali na ravni upravljavcev infrastrukture, ki ustvarjajo ovire za storitve železniškega prometa v več omrežjih, kot je določeno v tej uredbi, **ter mreži ENIM predlaga metode za lažje zagotavljanje storitev čezmejnega železniškega prometa;**
- (da) prispeva k usklajevanju med upravljavci infrastrukture v zvezi s strateškim načrtovanjem zmogljivosti v skladu s členom 14 s pripravo posebnih vzorcev vozniških redov, ki omogočajo konkurenčne vlakovne poti v več omrežjih na dolge razdalje;**

- (e) v imenu upravljavcev infrastrukture deluje kot kontaktna točka za [...] **zagotavljanje informacij**, zlasti [...] v zvezi z železniškimi incidenti in začasnimi omejitvami zmogljivosti;
- (f) deluje kot prva kontaktna točka [...], ki zagotavlja stike zadevnim akterjem pri upravljavcih infrastrukture in drugim operativnim deležnikom[...];
- (g) [...]

Člen 60

Informacijske točke za usklajevanje upravljavcev infrastrukture

1. Za zagotovitev usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 upravljavci infrastrukture določijo informacijske točke. Informacijska točka deluje kot osrednji vmesnik med organizacijo upravljavca infrastrukture in drugimi subjekti, vključenimi v dejavnosti usklajevanja.

1a. Upravljavci infrastrukture lahko za vsak evropski prometni koridor, če upravljajo njegovo infrastrukturo, določijo enotno informacijsko točko, ki bo delovala kot osrednji vmesnik med njimi in drugimi subjekti, vključenimi v usklajevalne dejavnosti, v skladu s točko (a) odstavka 2 člena 53.

1b. Tako določena enotna informacijska točka iz odstavka 1a deluje kot kontaktna točka za prosilce in druge operativne deležnike v zvezi z začetkom izvajanja ali spremembo storitev čezmejnega železniškega prevoza ali organizacijo podpore za ad hoc dejavnosti, zlasti za reševanje kriznih razmer iz člena 47.

1c. Tako določena enotna informacijska točka iz odstavka 1a spremlja dodeljevanje zaprošenih zmogljivosti v več omrežjih na železniških progah, ki so del evropskih prometnih koridorjev, do konca letnega operativnega voznega reda.

2. Upravljavci infrastrukture mrežo ENIM brez odlašanja obvestijo o vseh spremembah informacijskih točk za vključitev v publikacije iz člena 57(1)[...].

Člen 61

Skupna struktura, vsebina in načrt programov omrežja

1. Mreža ENIM pripravi in sprejme skupno strukturo za program omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU, ki upošteva informacije iz Priloge IV k navedeni direktivi, Prilogo IV k tej uredbi, in skupni načrt za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o osnutku programa omrežja. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja v največji možni meri upoštevajo to strukturo in načrt.
2. Upravljavec infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU v največji možni meri upošteva evropski okvir za upravljanje zmogljivosti **iz člena 6 te uredbe**, evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja **iz člena 44 te uredbe** ter evropski okvir za oceno uspešnosti iz[...] **člena** 50 te uredbe.
3. [...] **Upravljavci infrastrukture** [...] v programu omrežja **pojasnijo razloge za odstopanje od strukture in načrta iz odstavka 1 ter od evropskih okvirov iz odstavka 2, o teh razlogih** pa obvestijo pristojni regulatorni organ in mrežo ENIM.

Digitalizacija upravljanja zmogljivosti in prometa

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

Orodja za upravljanje zmogljivosti morajo biti skladna z zahtevami v zvezi s postopkom načrtovanja in dodeljevanja zmogljivosti iz poglavja II te uredbe ter zahtevami, opredeljenimi v Direktivi (EU) 2016/797 ter delegiranih in izvedbenih aktih, sprejetih na njihovi podlagi. Upravljavci infrastrukture smejo še naprej uporabljati orodja za upravljanje zmogljivosti, ki so obstajala pred datumom začetka uporabe iz člena 77(2)(d), pod pogojem, da jim ta omogočajo izpolnjevanje zgoraj navedenih zahtev.

2. Uporabljen digitalna orodja in zagotovljene digitalne storitve:

- (a) [...] **jamčijo za dejansko** uspešnost in kakovost[...] storitev, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo za prosilce, vključno z njihovo popolno interoperabilnostjo;
- (b) [...] **zagotavljajo** preglednost upravljanja železniških zmogljivosti in upravljanja prometa v vseh fazah, **tudi z rešitvami v realnem času, ki se uvajajo postopoma;**
- (c) upravno breme za prosilce zmanjšajo tako, da posamezno informacijo zahtevajo samo enkrat in informacije ali podatke zagotovijo na enem mestu, med drugim v zvezi s čezmejnimi storitvami[...];

(d) zagotavljajo, da so podatki usklajeni z registrom infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

3. [...]

4. Upravljalci infrastrukture prispevajo k delu Skupnega podjetja za evropske železnice v zvezi z vprašanji, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. V ta namen mreža ENIM in upravljalci infrastrukture [...] **zagotovijo** ustrežno zastopnost v usmerjevalni skupini za sistemski steber in skupini za uvajanje v uporabo iz člena 96 oziroma 97 Uredbe (EU) 2021/2085.
5. Upravljalci infrastrukture, [...]prosilci in po potrebi upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev si z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami, ki temeljijo na usklajeni arhitekturi ter vključujejo standardizirane vmesnike ali skupne sisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, [...]sprejetimi [...] **na njeni podlagi**, izmenjujejo digitalne informacije v zvezi z upravljanjem zmogljivosti in prometa.

V primeru storitev železniškega prometa v več omrežjih **ali čezmejnih storitev** železniškega prometa upravljalci infrastrukture digitalne storitve in digitalne informacije zagotavljajo prek enotnega vmesnika ali skupnih sistemov, razvitih in uvedenih v okviru usklajevanja mreže ENIM[...], **zlasti zaradi upravljanja dodeljevanja zmogljivosti**.

5a. Mreža ENIM do [6 mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 77(2)(d)] zagotovi smernice o funkcionalnih in tehničnih zahtevah za izmenjavo informacij na podlagi odstavka 5 med upravljavci infrastrukture, prosilci in po potrebi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, pri čemer upošteva delo Skupnega podjetja za evropske železnice.

POGLAVJE VI REGULATIVNI NADZOR NAD UPRAVLJANJEM ZMOGLJIVOSTI IN PROMETA

ODDELEK 1

Regulatorni organi

Člen 63

Odgovornosti regulatornih organov

1. **Države članice zagotovijo, da** se naloge in pooblastila iz člena 56 Direktive 2012/34/EU izvajajo tudi v zvezi z zadevami, zajetimi v tej uredbi. Regulatorni organ zlasti spremlja dejavnosti upravljavcev infrastrukture iz poglavij II do V **te uredbe** ter na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev preverja skladnost s to uredbo.
2. [...]Prosilec, nacionalni, regionalni ali lokalni organ, pristojen za **železniške** prevozne **storitve**, ima pravico do pritožbe pri regulatornem organu [...] **na podlagi postopka iz člena** 56 Direktive 2012/34/EU, če meni, da ga je upravljavec infrastrukture pri opravljanju dejavnosti iz poglavij II, III, IV in V te uredbe[...] obravnaval nepravilno ali diskriminatorno oziroma ga je kako drugače oškodoval.

ODDELEK 2

Evropska mreža železniških regulatornih organov

Člen 64

Sodelovanje regulatornih organov v okviru Evropske mreže železniških regulatornih organov (ENRRB)

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

Kadar mreža ENRRB deluje v okviru področja uporabe te uredbe, ima naloge in odgovornosti ter organizira svoje delo, kot je opredeljeno v oddelku 2 tega poglavja.

2. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo o zadevi, ki spada na področje uporabe te uredbe in vpliva na dostop do železniških omrežij ali njihovo uporabo v več kot eni državi članici, zadevni regulatorni organ o pritožbi ali preiskavi obvesti mrežo ENRRB in Komisijo.
3. Regulatorni organ lahko katero koli pomembno zadevo, pritožbo ali preiskavo posreduje mreži ENRRB za izmenjavo mnenj ali sprejetje mnenja ali priporočila.
4. Pri sprejemanju odločitev o zadevah, ki vplivajo na **storitve čezmejnega železniškega prometa**, zadevni regulatorni organi sodelujejo pri pripravi svojih odločitev, pri čemer jih usklajuje mreža ENRRB, zato da bi zadevo rešili. V ta namen zadevni regulatorni organi opravljajo svoje naloge v skladu z odstavkom 1 tega člena in členom 56 Direktive 2012/34/EU. Upoštevajo vsa ustrezna mnenja in priporočila, ki jih sprejme mreža ENRRB, kateri predložijo svoje odločitve.

4a. Kadar pridejo zadevni regulatorni organi v sklopu sodelovanja iz odstavka 4 do različnih odločitev, mreži ENRRB predložijo obrazložitev, v kateri navedejo razlike.

5. Kadar regulatorni organ sprejme odločitev, ki odstopa od katerega koli ustreznega mnenja ali priporočila mreže ENRRB, ali kadar zavrne sprejetje odločitve, mreži ENRRB predloži obrazložitev, v kateri navede razlike in razloge za neupoštevanje njenih mnenj ali priporočil.
6. Regulatorni organi, s katerimi se mreža ENRRB posvetuje, odgovorijo v rokih, ki jih določi mreža ENRRB, in na njeno zahtevo zagotovijo vse informacije, ki jih lahko zahtevajo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Te informacije se lahko uporabijo samo za namene dejavnosti, ki jih izvajajo regulatorni organi v skladu s to uredbo.
7. Upravljalci infrastrukture nemudoma zagotovijo vse informacije, potrebne za obravnavo pritožbe ali preiskave iz tega člena, ki jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri ima upravljavec infrastrukture sedež. Regulatorni organi lahko od mreže ENIM zahtevajo informacije o preiskavah, ki so v njihovi pristojnosti. Regulatorni organi lahko te informacije posredujejo mreži ENRRB.
8. Železniški regulatorni organi zagotovijo potrebna sredstva za delovanje mreže ENRRB.

Člen 64a

Organizacija in struktura Evropske mreže železniških regulatornih organov (ENRRB)

Za namene te uredbe mrežo ENRRB sestavljata:

(a) odbor regulatornih organov (v nadaljnjem besedilu: odbor);

(b) sekretariat.

Regulatorni organi zagotavljajo delovanje sekretariata.

ODDELEK 2[...]

[...]

Člen 65

Naloge in odgovornosti mreže ENRRB

1. Mreža ENRRB ima poleg svojih nalog na podlagi Direktive 2012/34/EU tudi naloge in odgovornosti, določene v tej uredbi. **Mreža ENRRB objavi vsa mnenja in priporočila, ki jih sprejme. Mreža ENRRB nima pooblastil za oblikovanje politik ali regulativnih pooblastil.**
2. Mreža ENRRB **po potrebi** usklajuje vse dejavnosti sodelovanja železniških regulatornih organov, kot je določeno v členu 64, in spodbuja usklajevanje odločitev regulatornih organov v zvezi s [...] storitvami **čezmejnega** železniškega prometa.
3. [...] **4. Prosilci lahko** mrežo ENRRB **obvestijo** [...]
4. [...] [...] **o vprašanjih**, ki spadajo na področje uporabe te uredbe [...] in **ki lahko vplivajo na** dostop do železniške infrastrukture ali njeno uporabo v več kot eni državi članici. Kadar mreža ENRRB prejme tako [...] **obvestilo**, ga brez odlašanja posreduje pristojnemu regulatornemu organu ali organom.

Mreža ENRRB se lahko odloči, da o takih vprašanjih sprejme mnenje ali priporočilo.

V takih primerih mreža ENRRB zadevne [...]regulatorne organe nemudoma obvesti o svoji **tozadevni** nameri.

- 5.[...] Mreža ENRRB predloži svoje mnenje ali priporočilo zadevnim [...]regulatornim organom v [...]**štirih tednih** od prejema vseh ustreznih informacij v zvezi z [...]zadevnim **vprašanjem**. Mreža ENRRB lahko za posebej zapletene zadeve to obdobje podaljša.
6. Mreža ENRRB oblikuje skupna načela in prakse, v skladu s katerimi **regulatorni organi** sprejemajo odločitve, za katere so [...] na podlagi te uredbe pooblašteni.
- 7. Mreža ENRRB zagotovi priporočila glede evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50, ki jih potem sprejme mreža ENIM.**
- 8. Mreža ENRRB pripravi samostojen oddelek evropskega poročila o oceni uspešnosti iz člena 51, v katerem navede svojo oceno uspešnosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev ter priporočila o teh storitvah. Komisiji in evropskim koordinatorjem svetuje o zadevah, povezanih z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev.**
- 9. Mreža ENRRB Komisiji predloži svoja mnenja ali priporočila o vseh pomanjkljivostih usklajevanja iz člena 14 in na zahtevo Komisije tudi o nujnih ukrepih, ki jih sprejmejo države članice in ki znatno vplivajo na čezmejni promet, kot je navedeno v členu 47(5).**

10. Mreža ENRRB mreži ENIM predloži svoje mnenje ali priporočilo o smernicah, ki jih je mreža ENIM pripravila v zvezi z opredelitvijo pogojev, ki so podlaga za kazni, kot je navedeno v členu 40(3).

Člen 66 [...]

[...]

Člen 67

Sestava in organizacija odbora [...]

1. [...] Člani **odbora so** [...]

regulatorni organi[...] iz vsake države članice, ki ima v uporabi železniško omrežje. **Ti v odbor imenujejo predstavnika in njegovega namestnika.**

Predstavnik je vodja regulatornega organa iz člena 55 Direktive 2012/34/EU ali njegov namestnik. [...] Namestnik predstavnika je imenovan[...] izmed članov uprave ali vodstva regulatornega organa, kadar to ni mogoče, pa izmed svojega osebja.

3. Člani odbora[...] delujejo neodvisno in objektivno v interesu Unije, ne glede na posebne nacionalne ali osebne interese. Ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade, institucije, osebe ali organa.

4. Sekretariat mreže ENRRB objavi posodobljen seznam **predstavnikov** članov odbora in njihovih namestnikov, skupaj z njihovimi izjavami o interesih.
- 5. Odbor po posvetovanju s Komisijo sprejme in objavi svoj poslovnik. V poslovniku lahko določi podrobnejšo ureditev glasovanja, zlasti postopek glasovanja o nujnih zadevah.**
- 6. Odbor sprejema odločitve z dvotretjinsko večino svojih članov, razen če je v poslovniku določeno drugače. Vsak član ima en glas. Ob nenavzočnosti predstavnika ima glasovalno pravico njegov namestnik.**
- 7. Komisija je članica odbora, vendar nima glasovalne pravice. Komisija usklajuje in podpira delo odbora ter mu po potrebi predloži priporočila.**
- 8. Sekretariat zagotovi storitve, potrebne za organizacijo sestankov in delo odbora.**
- 9. Odbor se lahko v skladu s svojim poslovnikom odloči, da ustanovi delovne skupine za organizacijo dela mreže ENRRB v zvezi s posebnimi temami, povezanimi z izvajanjem te uredbe, zlasti v zvezi z zadevami, povezanimi z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture.**

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

Člen 68

Vloga in naloge odbora

1. Odbor opravlja vse naloge mreže ENRRB, določene v tej uredbi.
2. Odbor zlasti:
 - (a) **v skladu s postopkovnimi pravili iz člena 67** sprejema mnenja ali priporočila **mreže ENRRB** o pritožbah ali preiskavah, ki ji jih [...] **na podlagi** člena [...] **64(3)** [...] **posreduje** [...] regulatorni organ ali organi;

- (b) pripravi in sprejme letno poročilo o dejavnostih mreže ENRRB;
- (c) ustanovi delovne skupine in imenuje njihove predsednike.

Člen 69 [...]

[...]

Člen 70 [...]

[...]

[...]

POGLAVJE VII KONČNE DOLOČBE

Člen 71

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10(8), člena 11(2), člena 21(9), člena 38(3), člena 39(9), *[...]*in člena [...]48(3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [1. januarja [...]2029]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. **Prenos pooblastila iz člena 10(8), člena 11(2), člena 21(9), člena 38(3), člena 39(9) in člena 48(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.**

- 4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.**
- 5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.**
- 6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 10(8), člena 11(2), člena 21(9), člena 38(3), člena 39(9) in člena 48(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.**

Člen 72

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 62 Direktive 2012/34/EU. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
- 2[...]**3**. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen [...]**5** Uredbe (EU) št. 182/2011.
- 3.[...][...] Kadar **odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in** se uporabi člen 5**(4), tretji pododstavek**, Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 73

Poročilo in ocena

[...]Komisija **do [deset let po začetku veljavnosti te uredbe]** oceni učinek te uredbe na železniški sektor ter Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o njenem izvajanju.

V poročilu se zlasti ocenijo:

- (a) učinek te uredbe na uspešnost storitev železniške infrastrukture;
- (b) učinek te uredbe na razvoj železniških **prevoznih** storitev, zlasti mednarodnih storitev, storitev prevoza na dolge razdalje in storitev tovornega prometa;
- (ba) finančni in upravni učinki te uredbe na upravljavce infrastrukture in druge operative deležnike, regulatorne organe in organe držav članic;**

- (c) delo [...]mreže **ENIM**, koordinatorja mreže[...] **in** [...]mreže **ENRRB** na splošno ter v zvezi z razvojem, sprejetjem in izvajanjem skupnih meril, metodologij in postopkov[...];
- (d) [...] **učinkovitost** mehanizmov usklajevanja [...] **znotraj** evropskega [...] **okvira za upravljanje zmogljivosti** iz [...] **člena 6, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44** [...] **ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50**;

[...]

- (e) delovanje socialno-ekonomskih, operativnih in okoljskih meril ter ali se po potrebi mora predložiti predlog za morebitne spremembe členov 25 in 37.**

Člen 74

Spremembe Direktive 2012/34/EU

1. Direktiva 2012/34/EU se spremeni:
- (a) v členu 1 se točka (c) nadomesti z naslednjim:
- „(c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo, kot je določeno v poglavju IV.“
- (b) v členu 2 se črta odstavek 6;
- (c) **v členu 3** se točke 20, 22, 23, 27 in 28 črtajo;
- (d) člen 7b se črta;
- (da) člen 27(2) se nadomesti z naslednjim:**

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

- (e) člen 36 se črta;
- (f) člani 38 do 54 se črtajo;
- (g) v Prilogi IV se črtata točki 1 in 3;
- (h) Priloga VII se črta.

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

Člen 75

Prehodne določbe

1. Okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s členom 42 Direktive 2012/34/EU, se še naprej uporabljajo do datuma prenehanja veljavnosti.
2. Člen 3, točke 20, 22, 23, 27 in 28, člen 7b, člen 36 in člani 38 do 54 Direktive 2012/34/EU ter Priloga IV, točka 3, in Priloga VII k navedeni direktivi se ne uporabljajo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati [[...]13. decembra [...]2031] **ali pozneje**.
3. **Komisija do [dve leti po datumu iz člena 77(2), prvi pododstavek] Svetu in Evropskemu parlamentu predloži poročilo o spremljanju prehodnih določb iz člena 75.**

Člen 76

Razveljavitev

1. Uredba (EU) št. 913/2010 se razveljavi z učinkom od [[...]**8.** decembra 2029].
2. Sklici na razveljavljeno uredbo se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 2 Priloge X.

Člen 77

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od [1. januarja [...]**2029**]. Vendar:
 - (a) se členi 1, 2 in 3, poglavje II, razen člena 9(1) in (2) ter člena 27(4), in poglavje III, razen člena 48, te uredbe uporabljajo samo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati [[...]**13.** decembra [...]**2031**] **ali pozneje**];
 - (b) člen 9(1) in (2) se uporablja od [1. januarja [...]**2030**];
 - (c) [...] [...]
 - (d) člen **27(4)**, člen **28(0)** ter člena 48 in 62 se uporabljajo od [[...]**31.** decembra [...]**2029**];
 - (e) člen 74 se uporablja od [[...]**13.** decembra [...]**2031**].

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

V [...]...

Za Evropski parlament
predsednik/predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA I

REZULTATI IN NAČRT UPRAVLJANJA ZMOGLJIVOSTI

IZ ČLENOV 11, 16, 18 IN 38

1. **REZULTATI, KI JIH MORAJO PRIPRAVITI UPRAVLJAVCI INFRASTRUKTURE PRI STRATEŠKEM NAČRTOVANJU ZMOGLJIVOSTI IZ ČLENOV 11, 16, 17 IN 18**

Rezultat	Vsebina
Strategija glede zmogljivosti (člen 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Geografsko področje uporabe strategije glede zmogljivosti: proge, zajete v strateškem načrtovanju zmogljivosti na podlagi člena 12(6).</u>– načrtovani razvoj fizične infrastrukture, vključno z novo gradnjo, nadgradnjo, obnovo in zaprtjem/razgradnjo, <u>s podrobnim opisom značilnosti te infrastrukture,</u>– napovedan razvoj povpraševanja po železniških prevoznih storitvah,– [...] <u>strateške</u> smernice o izkoriščenosti zmogljivosti s strani držav članic, [...] <u>če so države članice zagotovile take smernice,</u>– zmogljivosti, dodeljene v okvirnih pogodbah, in zmogljivosti, <u>ki so lahko</u> potrebne za opravljanje prevoznih storitev na podlagi pogodb o izvajanju javne službe,– [...] <u>informacije o razpoložljivosti in izkoriščenosti železniške infrastrukture, vključno z infrastrukturo,</u> razglašeno za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno,– [...] <u>načrtovana infrastrukturna dela, katerih posledica so</u> omejitve zmogljivosti [...] <u>z močnim učinkom.</u>
Model zmogljivosti (člen 17)	<ul style="list-style-type: none">– Vse informacije, ki so vključene v strategijo glede zmogljivosti ter po potrebi posodobljene in podrobneje opredeljene,– [...] <u>celotni obseg</u> zmogljivosti, <u>vključno z zmogljivostmi v več omrežjih, ki je na voljo</u> prosilcem po <u>odsekih omrežja, vključno z obsegom zmogljivosti, ki je na voljo</u> po segmentu trga železniškega prometa <u>za različne segmente železniških prevoznih storitev</u> in/ali po postopku dodeljevanja,

	<ul style="list-style-type: none"> – obseg zmogljivosti[...], <u>rezerviran za omejitve zmogljivosti, ki so posledica</u> infrastrukturnih del, po učinku na <u>ocenjeni</u> [...] [...] <u>obseg</u> prometa, <u>kot je določeno</u> v [...] <u>oddelku 3 Priloge I,</u> – – geografski podatki: razčlenitev na ustrezne odseke načrtovanja, ki odražajo značilnosti infrastrukture in povpraševanja, – časovno področje uporabe: eno obdobje operativnega voznega reda, – časovni podatki: vsaj letni pregled (omejitve zmogljivosti) in en ali več reprezentativnih dni (zmogljivosti, za katere se lahko zaprosi).
<p>Načrt oskrbe z zmogljivostmi (člen 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vse informacije, ki so vključene v model zmogljivosti ter po potrebi posodobljene in podrobneje opredeljene, – <u>[...]zmogljivosti, ki se lahko dodelijo prosilcem za obdobje operativnega voznega reda, na katerega se nanaša načrt oskrbe z zmogljivostmi:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>(i)če je relevantno na podlagi člena 18(4) ter v skladu s členom 18(4) in (5), predhodno</u> načrtovane zmogljivosti, za katere se lahko zaprosi, <u>vključno z zmogljivostmi v več omrežjih,</u> opredeljene v obliki postavk zmogljivosti, <u>v skladu s členom 18(5),</u> <u>(ii) zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture ni načrtoval vnaprej,</u> <u>(iii) zmogljivosti, ki so na voljo v objektih za izvajanje železniških storitev iz člena 29(1),</u> – zmogljivosti, <u>ki jih ni mogoče dodeliti prosilcem:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>(i) omejitve zmogljivosti,</u> opredeljene v obliki postavk zmogljivosti, <u>vključno z omejitvami zmogljivosti iz točke 1, oddelek 3, te priloge,</u> <u>(ii) zmogljivosti, ki so že dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31 ali na podlagi postopka za večletno tekoče načrtovanje v skladu s členom 33,</u> <u>(iii) zmogljivosti, ki so rezervirane za namene, ki niso nameni, določeni v točkah (i) in (ii), in</u>

	<p><u>ki jih upravljavec infrastrukture jasno navede,</u></p> <p><u>(iv) druge zmogljivosti, že dodeljene pri posodabljanju načrta oskrbe z zmogljivostmi v obdobju operativnega voznega reda, na katerega se nanaša načrt oskrbe z zmogljivostmi,</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – nadomestne zmogljivosti, ki so na voljo med omejitvami zmogljivosti, – nadomestne zmogljivosti, ki so na voljo v primeru motenj v omrežju, – <u>omejitve, ki veljajo za uporabo specializirane infrastrukture iz člena 24.</u>
--	--

2. NAČRT ZA STRATEŠKO UPRAVLJANJE ZMOGLJIVOSTI IZ ČLENOV 11, 16, 17 IN 18

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

Upravljalci infrastrukture lahko določijo zgodnejše roke. Take **zgodnejše** roke [...] **uskladi mreža ENIM** in se vključijo v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Posvetovanje z deležniki **v zvezi z evropskimi in čezmejnimi zadevami** se izvede v skladu s členom 54 in vanj so vključeni [...] **vs**i operativni deležniki[...]. Upravljalci infrastrukture [...] **v okviru usklajevanja iz** člena 53 stalno usklajujejo rezultate.

Rezultat	Mejnik	Rok (najpozneje)
Strategija glede zmogljivosti (člen 16)	[...] <u>Začetek faze</u> strategije glede zmogljivosti	X – 60
	Prvo posvetovanje z <u>operativnimi</u> deležniki	X – 58
	<u>Objava osnutka strategije</u>	<u>X – 39</u>
	[...] <u>Drugo</u> posvetovanje z <u>operativnimi</u> deležniki <u>o osnutku strategije</u>	X[...] – 38
	Objava končne strategije glede zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 36

Model zmogljivosti (člen 17)	Začetek priprave	X – 36
	[...] <u>Napovedi</u> prosilcev in <u>potencialnih prosilcev glede potreb po zmogljivostih in posvetovanje z</u> operativnimi deležniki	X – 24
	Objava osnutka modela zmogljivosti	X – 21
	Usklajevanje s prosilci in operativnimi deležniki	X – 19
	Objava končnega modela zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 18
Načrt oskrbe z zmogljivostmi (člen 18)	Začetek priprave	X – 18
	Posvetovanje s prosilci in operativnimi deležniki	X – 14
	Objava omejitev zmogljivosti iz točke 1 oddelka 3 te priloge	X – 12
	Objava končnega načrta oskrbe z zmogljivostmi po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 11
	Objava omejitev zmogljivosti iz točke 5 oddelka 3 te priloge	X – 4
	Sprememba namena zmogljivosti, rezerviranih za dodelitev na podlagi operativnega voznega reda, za druge postopke dodeljevanja	X – 2
	Posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi, da se upoštevajo morebitne spremembe vnaprej načrtovane ali dodeljene zmogljivosti	do X + 12 brez odlašanja
Opomba: (1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.		

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

Strategija glede zmogljivosti (člen 16)	Objava osnutka strategije [...]	X – 38
	<u>Posvetovanje z operativnimi deležniki o osnutku strategije</u>	<u>X – 37</u>
	Objava končne strategije glede zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 36

3. **NAČRT IN ZAHTEVE GLEDE USKLAJEVANJA, POSVETOVANJA IN OBJAVE OMEJITEV ZMOGLJIVOSTI, KI SO POSLEDICA INFRASTRUKTURNIH DEL, IZ ČLENOV 10 IN 35**

0. **Omejitve zmogljivosti se razvrstijo glede na njihovo trajanje v številu zaporednih dni in njihov učinek na promet (ocenjeni obseg prometa na železniški progi na dan, ki je odpovedan, preusmerjen ali nadomeščen z drugimi oblikami prevoza) v skladu z naslednjo preglednico:**

	<u>Trajanje</u>	<u>Učinek na promet</u>
<u>Močen učinek</u>	<u>Več kot 30 zaporednih dni</u>	<u>Več kot 50 %</u>
<u>Velik učinek</u>	<u>Več kot sedem zaporednih dni</u>	<u>Več kot 30 %</u>
<u>Srednji učinek</u>	<u>Sedem zaporednih dni ali manj</u>	<u>Več kot 50 %</u>
<u>Manjši učinek</u>	<u>Ni določeno</u>	<u>Več kot 10 %</u>

1. Kar zadeva [...] **omejitve zmogljivosti** železniških prog zaradi razlogov, kot so infrastrukturna dela, vključno s povezanimi omejitvami hitrosti, osno obremenitvijo, dolžino vlaka, vleko ali svetlim profilom proge („omejitve zmogljivosti“), [...] **z velikim ali močnim učinkom**, zadevni upravljavci infrastrukture vse omejitve zmogljivosti in predhodne rezultate posvetovanj s prosilci objavijo prvič vsaj 24 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda, **če so znani**, drugič pa v posodobljeni obliki vsaj 12 mesecev pred tako spremembo. [...]
2. V okviru **medsebojnega** usklajevanja upravljavci infrastrukture [...] o navedenih omejitvah zmogljivosti, če njihov učinek ni omejen na eno omrežje, skupaj z zainteresiranimi prosilci

in glavnimi zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev razpravljajo, ko so prvič objavljene.

3. Ob prvi objavi omejitev zmogljivosti v skladu s točko 1 upravljavec zmogljivosti začne posvetovanja s prosilci in glavnimi zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev o omejitvah zmogljivosti. Kadar je v skladu s točko 4 med prvo in drugo objavo omejitev zmogljivosti potrebno usklajevanje, se [...] **upravljavci infrastrukture, za katere velja ta uredba**, s prosilci in glavnimi zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev drugič posvetujejo med koncem navedenega usklajevanja in drugo objavo omejitve zmogljivosti.
4. Pred objavo omejitev zmogljivosti v skladu s točko 1, če njihov učinek ni omejen na eno omrežje, [...] **upravljavci infrastrukture, za katere velja ta uredba**, vključno z upravljavci infrastrukture, ki bi lahko bili prizadeti zaradi preusmeritve vlakov, medsebojno uskladijo omejitve zmogljivosti, ki bi lahko povzročile preklic, preusmeritev vlakovne poti ali nadomestitev z drugimi oblikami prevoza.

Usklajevanje pred drugo objavo se zaključí:

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

Subjekti, ki izvajajo usklajevanje med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53([...]4), po potrebi povabijo prosilce, dejavne na zadevnih progah, in glavne zadevne upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev, naj sodelujejo pri navedenem usklajevanju.

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

6. Upravljavci infrastrukture se lahko odločijo, da bodo uporabili strožje pragove za omejitve zmogljivosti na podlagi nižjih odstotkov ocenjenega obsega prometa ali krajšega trajanja, kot je navedeno v oddelku 3 te priloge, ali da bodo poleg meril iz te priloge uporabili dodatna merila, in sicer na podlagi posvetovanj s prosilci in upravljavci objektov. Pragove in merila za združevanje omejitev zmogljivosti objavijo v svojih programih omrežja iz točke [...]2 Priloge IV [...].
7. [...]Upravljavec infrastrukture se lahko odloči, da ne bo uporabljal obdobja iz točk 1 do 5, če je omejitev zmogljivosti potrebna za ponovno vzpostavitev varnih vlakovnih prevozov, če je časovni okvir omejitev izven njegovega nadzora, če bi bila uporaba navedenih obdobja stroškovno neučinkovita ali nepotrebno škodljiva z vidika življenjske dobe ali stanja sredstev ali če se vsi zadevni prosilci strinjajo. V navedenih primerih in v primeru kakršnih koli drugih omejitev zmogljivosti, za katere ni potrebno posvetovanje v skladu z drugimi določbami te priloge, se upravljavec infrastrukture takoj posvetuje z zadevnimi prosilci in zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev.
8. Informacije, ki jih upravljavec infrastrukture posreduje, ko ravna v skladu s točkami 1, 5 ali 7, vključujejo:
- (a) načrtovani dan;
 - (b) del dneva ter, takoj ko sta znani, uro začetka in uro konca omejitve zmogljivosti;
 - (c) odsek proge, za katerega velja omejitev, in
 - (d) kjer je ustrezno, zmogljivosti obvoznih prog.

Upravljavec infrastrukture navedene informacije ali povezavo do njih, kadar jo je mogoče najti, objavi v svojem programu omrežja iz točke [...]2 Priloge IV [...]. Upravljavec infrastrukture te informacije posodablja. Upravljavci infrastrukture te informacije objavijo tudi v digitalni obliki v skladu s členoma 9 in 62.

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

Primerjava za vsako nadomestno možnost vsebuje vsaj:

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

Upravljevac infrastrukture se pred sprejetjem odločitve o nadomestnih omejitvah zmogljivosti posvetuje z zainteresiranimi prosilci in upošteva učinek različnih omejitev na navedene prosilce in uporabnike storitev.

Analiza nadomestnih omejitev zmogljivosti vključuje primere, ki zadevajo več kot enega upravljavca infrastrukture. V tem primeru upravljavci infrastrukture usklajujejo načrtovanje nadomestne omejitve zmogljivosti v skladu s členom 53.

10. Kar zadeva omejitve zmogljivosti [...]z [...]močnim učinkom, upravljavec infrastrukture opredeli merila za določitev, kateri vlaki za posamezno vrsto storitev bi morali biti preusmerjeni, ob upoštevanju poslovnih in operativnih omejitev prosilca, razen če navedene operativne omejitve izhajajo iz poslovnih ali organizacijskih odločitev prosilca, in brez poseganja v cilj zmanjšanja svojih stroškov v skladu s členom 30(1) Direktive 2012/34/EU. Upravljevac infrastrukture navedena merila objavi v programu omrežja.
11. Mreža ENIM objavi informacije, zahtevane v točki 8, na svojem spletišču.
12. [...]

4. NAČRT ZA DODELJEVANJE ZMOGLJIVOSTI V OKVIRU POSTOPKA LETNEGA DODELJEVANJA IZ ČLENOV 32 IN 38

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

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje ⁽¹⁾
Obdobje veljavnosti operativnega voznega reda („obdobje operativnega voznega reda“)	[...]Začetek ob <u>polnoči na drugo soboto v mesecu decembru in konec ob polnoči na drugo soboto v mesecu decembru naslednjega leta</u>
Začetek veljavnosti operativnega voznega reda	Druga sobota v decembru opolnoči
Objava načrta oskrbe z zmogljivostmi	V skladu z oddelkom 2 te priloge
Objava omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del	V skladu z oddelkoma 2 in 3 te priloge
Rok, v katerem morajo prosilci predložiti prošnje za pravice do zmogljivosti	X – 8,5
Priprava osnutka operativnega voznega reda	X – 6,5

Rok, do katerega morajo upravljavci infrastrukture prosilcem predložiti osnutek ponudbe zmogljivosti	
Dokončanje usklajevanja s prosilci	X – [...] 5,5
Rok, do katerega morajo upravljavci infrastrukture predložiti končno ponudbo zmogljivosti prosilcem	X – [...] 4,5
Objava [...]operativnega voznega reda Rok, do katerega mora upravljavec infrastrukture prosilcem dodeliti pravice do zmogljivosti	X – [...] 4,25
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti	Določijo [...] upravljavci infrastrukture ob upoštevanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.
Opomba: (1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“).	

[...]

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

5. NAČRT ZA DODELJEVANJE ZMOGLJIVOSTI Z OKVIRNIMI POGODBAMI IZ ČLENOV 31 IN 38

Upravljevec infrastrukture ravna v skladu z naslednjim načrtom:

Obdobje	Trajanje ⁽¹⁾
Standardno obdobje veljavnosti okvirnih pogodb	5 let
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti	Med X – 8,5 in X – 6,5 (skupaj z usklajevanjem v okviru postopka letnega dodeljevanja iz oddelka 4)
Opomba: (1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.	

6. NAČRT ZA POSTOPEK DODELJEVANJA ZMOGLJIVOSTI NA PODLAGI TEKOČEGA NAČRTOVANJA IZ ČLENOV 33 IN 38

Upravljevec infrastrukture in prosilci med postopkom za tekoče načrtovanje ravnajo v skladu z naslednjim voznim redom[...]:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje ⁽¹⁾
Najzgodnejši rok, v katerem prosilci predložijo prošnje za dodelitev zmogljivosti v okviru postopka dodeljevanja na podlagi tekočega načrtovanja	Štiri mesece pred prvo vožnjo vlaka
Najpoznejši rok, v katerem prosilci predložijo prošnje za dodelitev zmogljivosti v okviru postopka dodeljevanja na podlagi tekočega načrtovanja	En mesec pred prvo vožnjo vlaka
Najdaljše trajanje pravic do zmogljivosti, dodeljenih v okviru postopka dodeljevanja na podlagi tekočega načrtovanja	36 mesecev od prve vožnje vlaka
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovnih poteh za pravice do zmogljivosti, dodeljene v skladu s členom 33(2), točka (a)	Med X – 8,5 in X – 6,5 (skupaj z usklajevanjem v okviru postopka letnega dodeljevanja iz oddelka 4)
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovnih poteh za pravice do zmogljivosti, dodeljene v skladu s členom 33(2), točka (b)	Določijo upravljavci infrastrukture ob upoštevanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

<u>Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo pravic do zmogljivosti v okviru postopka za tekoče načrtovanje</u>	<u>15 dni</u>
Opomba:	
(1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.	

4. [...]

7. NAČRT ZA DODELJEVANJE ZMOGLJIVOSTI NA PODLAGI AD HOC POSTOPKA IZ ČLENOV 34 IN 38

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

Obdobje	Trajanje
Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo pravic do zmogljivosti v zvezi z enim omrežjem	[...] <u>Pet dni</u>
Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo za pravice do zmogljivosti v več omrežjih	[...] <u>Osem dni</u>

8. NAČRT SPREMENB DODELJENIH ZMOGLJIVOSTI IZ ČLENA 39

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

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje
Najdaljši čas, v katerem upravljavec infrastrukture ponudi nadomestno pravico do zmogljivosti, ki vključuje eno omrežje	[...] <u>Pet dni</u>
Najdaljši čas, v katerem zadevni upravljavci infrastrukture ponudijo pravico do nadomestno zmogljivosti v več omrežjih	[...] <u>Osem dni</u>

PRILOGA II

[...]

Pragovi za razglasitev zelo izkoriščene in preobremenjene infrastrukture iz člena 21

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

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

[...]

Upravljalci infrastrukture pri določanju izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti v največji možni meri upoštevajo metodo iz člena 21(1a).

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

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

2. [...]

PRILOGA III

VSEBINA EVROPSKEGA OKVIRA ZA UPRAVLJANJE ZMOGLJIVOSTI IZ ČLENA 6

Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 vsebuje vsaj naslednje elemente:

Element	Sklici
[...]	[...]
Vrste in opis železniških prevoznih storitev, ki se uporabljajo za namene strateškega načrtovanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti	Člen 12(2)
Skupna načela, postopki in metodologije za strateško načrtovanje zmogljivosti, tudi za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in posvetovanje z deležniki[...], <u> vključno z napovedmi glede potreb po zmogljivostih</u>	Člen 12(4), <u> člen 12(9)</u> , člen 13, člen 14, <u> člen 17(1), člen 54</u>
<u>Smernice, ki določajo postopke in metodologije, ki se uporabljajo za analizo trga prevoznih storitev</u>	<u>Člen 15(3)</u>
Sredstva za objavo načrta oskrbe z zmogljivostmi in postopek posvetovanja s prosilci	Člen 18(10)
Pravila in postopki za dodeljevanje vnaprej načrtovanih zmogljivosti, vključenih v načrt oskrbe z zmogljivostmi	Člen 20(3)
<u>Skupna metoda za določitev izkoriščenosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti</u>	<u>Člen 21(1a)</u>
Značilnosti specifikacij zmogljivosti	Člen 26(1)
Razponi mejnih kvot, ki se uporabljajo za preklic neuporabljenih pravic do zmogljivosti	Člen 27(6)
Postopki in metode za usklajevanje dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, vključno z minimalnimi zahtevami glede kakovosti	Člen 28(5)
Smernice o <u>opredelitvi</u> omejitev v zvezi z razlikami med prošnjami prosilcev za dodelitev zmogljivosti in infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki jih predlagajo upravljavci infrastrukture v postopku sporazumnega reševanja sporov	Člen 36(2)
<u>Smernice za mehanizem za sporazumno reševanje sporov, ki zajemajo vsaj eno prošnjo za dodelitev zmogljivosti v več</u>	<u>Člen 36(8)</u>

<u>omrežjih</u>	
<u>Postopki in metodologije za reševanje sporov v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi na podlagi socialno-ekonomskih in okoljskih meril</u>	<u>Člen 37(1b)</u>
Postopki za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi	Člen 39(8)
[...] <u>Smernice za opredelitev pogojev</u> za [...] <u>kazni</u> zaradi sprememb pravic do zmogljivosti	Člen 40(3)
[...]	[...]

PRILOGA IV

Vsebina programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU – oddelek o upravljanju zmogljivosti in prometa

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

- (1) oddelek, v katerem so določeni vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do nje. Ta oddelek se nanaša na informacije, ki so na voljo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797;
- (2) oddelek o načelih in merilih za upravljanje zmogljivosti. V njem so določene splošne značilnosti zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse omejitve v zvezi z njeno uporabo, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Navedeni so tudi postopki in roki v postopku dodeljevanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki se uporabljajo med navedenim postopkom, zlasti:
 - (a) postopke, v skladu s katerimi poteka s prosilci posvetovanje o strateškem načrtovanju zmogljivosti **in so podane napovedi prosilcev glede potreb po zmogljivostih**;
 - (b) postopke, v skladu s katerimi lahko prosilci pri upravljavcu infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev zmogljivosti;
 - (c) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;
 - (d) načrt za strateško načrtovanje zmogljivosti, postopke za vložitev prošnje, postopke dodeljevanja, prilagajanja in ponovnega načrtovanja ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda in postopke za načrtovanje načrtovanih in nepredvidenih vzdrževalnih del;
 - (e) načela mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36, vključno s sistemom za reševanje sporov, ki je na voljo v okviru tega postopka, in mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37;
 - (f) strukturo in višino [...] **kazni** za spremembe pravic do zmogljivosti;
 - (g) postopke, ki jih je treba upoštevati, in merila, ki se uporabljajo, kadar je infrastruktura zelo izkoriščena ali preobremenjena;
 - (h) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;
 - (i) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 6.
- (3) oddelek o operacijah, vključno z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem. V njem je določeno izvajanje zahtev iz te uredbe ter Direktive (EU) 2016/797, Direktive (EU) 2016/798 in Direktive 2007/59/ES, vključno z:

- (a) operativnimi predpisi, med drugim prednostnimi načeli za upravljanje prometa, seznamom ali sklici na tehnične, operativne in varnostne predpise ter predpise v zvezi z operativnim osebjem;
 - (b) operativnimi ukrepi, med drugim pravili in postopki za upravljanje motenj in krizno upravljanje, operativno komunikacijo in izmenjavo podatkov s prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki;
 - (c) seznamom informacijskih sistemov, ki se uporabljajo pri operacijah, in sklice nanje;
 - (d) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 44.
- (4) oddelek o ključnih elementih upravljanja uspešnosti, ki vključuje zlasti:
- (a) sklice na cilje uspešnosti, določene v poslovnem načrtu iz člena 8([...]3) Direktive 2012/34/EU in pogodbenem dogovoru iz člena 30 navedene direktive;
 - (b) postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti glede uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravilnih ukrepov za izboljšanje uspešnosti;
 - (c) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 50.

PRILOGA V

VSEBINA EVROPSKEGA OKVIRA ZA USKLAJEVANJE UPRAVLJANJA ČEZMEJNEGA PROMETA, OBVLADOVANJA MOTENJ IN KRIZNEGA UPRAVLJANJA IZ ČLENA 44

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

Element	Sklici
Skupna načela upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, ki jih morajo upravljavci infrastrukture upoštevati pri določanju pravil in postopkov za upravljanje prometa	Člen 43
Skupna pravila in postopki za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja med upravljavci infrastrukture in z operativnimi deležniki	Člen 42, člen 43, člen 44(2) , člen 45, člen 46[...]
Skupna pravila in postopki za upravljanje in dodeljevanje zmogljivosti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer	Člen 41(1), člen 41(2)
Opredelitev odgovornosti operativnih deležnikov, vključenih v upravljanje čezmejnega prometa, na podlagi sklopa dogovorjenih operativnih postopkov, mejnikov in vmesnikov	Člen 45
Postopki, pravila, orodja in vmesniki za komunikacijo in izmenjavo informacij, vključno z usklajenimi digitalnimi orodji in vmesniki, med upravljavci infrastrukture, operativnimi deležniki in drugimi zadevnimi deležniki, zlasti javnimi organi	Člen 45, člen [...]62
[...]	[...]
[...] <u>Skupna metoda za oceno pogojev glede trajanja in verjetnega učinka na promet ter vsebina poročila o incidentu, namenjenega koordinatorju mreže</u>	[...] Člen 46 (5a)
[...] <u>Smernice za zagotovitev ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi v zvezi z evropskimi</u>	Člen [...] 54(1)

<u>in čezmejnimi zadevami</u>	
-------------------------------	--

PRILOGA VI

Motnje v omrežju **iz člena 46**

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

Pogoji glede trajanja in verjetnega učinka na promet so kumulativni.

PRILOGA VII

[...]

VSEBINA EVROPSKEGA OKVIRA ZA OCENO USPEŠNOSTI IZ ČLENA 50

Področje uspešnosti	Pomembna vprašanja (okvirno)
Infrastruktura in oprema	<ul style="list-style-type: none">– Zmogljivosti ter objekti fizične infrastrukture in njene opreme, vključno z uvedbo standardov TEN-T– Zmanjšanje infrastrukturnih zmogljivosti ali objektov zaradi odložene obnove, vzdrževanja ali popravila infrastrukture
Infrastrukturne zmogljivosti	<ul style="list-style-type: none">– Ponudba zmogljivosti v smislu količine in kakovosti– Izkoriščenost zmogljivosti, neizkoriščene zmogljivosti, namenjene rasti prometa– Skladnost med (načrtovanimi ali nenačrtovanimi) razpoložljivimi zmogljivostmi in potrebami trga <u>na ravni enega in več omrežij</u>– Stabilnost ponudbe zmogljivosti, zlasti v zvezi z infrastrukturnimi deli– Preobremenjena infrastruktura– Načrtovani čas mirovanja vlakov na mejnih postajah
Upravljanje prometa	<ul style="list-style-type: none">– Točnost/zamude različnih vrst železniških storitev v odhodnem kraju, vmesnih postajališčih in v namembnem kraju ter na operativno pomembnih lokacijah– Odpovedi vlakov– Dejanski čas mirovanja vlakov na mejnih postajah
Obvladovanje motenj in krizno upravljanje	<ul style="list-style-type: none">– Delež prometa, ki bi ga bilo mogoče preusmeriti ali prerazporediti med motnjo ali krizo– Učinek motenj v železniškem prometu v smislu zamud in odpovedi– Učinek motenj na izvajalce železniških storitev in njihove uporabnike

	– Posebne težave, ki so se pojavile (kvalitativno)
Uvajanje in delovanje digitalnih storitev, orodij in vmesnikov	<ul style="list-style-type: none"> – Podpora procesom, povezanim z upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in upravljanjem motenj – Popolnost in kakovost zagotovljenih informacij in podatkov – Uskladitev z evropsko arhitekturo, razvito v okviru [...] Skupnega podjetja za evropske železnice, in ustreznimi tehničnimi specifikacijami v skladu z Direktivo (EU) 2016/797
Skladnost s predpisi; regulativni nadzor	<ul style="list-style-type: none"> – Procesni kazalniki za spremljanje skladnosti s pravili in postopki – Pritožbe, vložene pri regulatornih organih in mreži ENRRB

PRILOGA VIII

Informacije, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom iz člena 48

Naslednje informacije, **ki se po potrebi** zagotovijo v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in ustreznimi izvedbenimi akti, [...] **sprejetimi na podlagi navedene direktive, in za katere so odgovorni zadevni deležniki iz [Uredbe Komisije (EU) št. 1305/2014 in Uredbe Komisije (EU) št. 454/2011, kakor je bila spremenjena], [...]** se zagotovijo na podlagi člena 48:

Informacije, ki jih zagotovi upravljavec infrastrukture:

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

Informacije, ki jih zagotovijo drugi operativni deležniki:

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

PRILOGA IX [...]

[...]

[...]

[...]

PRILOGA X

Korelacijske tabele

1. KORELACIJSKA TABELA ZA DOLOČBE, ČRTANE V DIREKTIVI 2012/34/EU

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 2(6)	Člen [...]38(2)
Člen 3, točka 20	Člen 21 <u>in Priloga II</u>
Člen 3, točka 22	[...]Člena 36 <u>in 37</u>
Člen 3, točka 23	<u>Člen 4, točka 5, in</u> člen 31
Člen 3, točka 27	Člen 4, točka 8
Člen 3, točka 28	Člen 4, točka 13
Člen 7b(1)	Člen 3(1)
Člen 7b(2)	Člen 3(2)
Člen 7b(3)	Člen 3(3) in člen 2(3), točka (b)
Člen 36	Člen 40
Člen 38(1)	Člen 26(1), drugi pododstavek, in člen 26(6)
Člen 38(2)	Člen 26(3)
Člen 38(3)	Člen 26(4)
Člen 38(4)	Člen 26([...]7)
Člen 39(1)	Člen 11(3)
Člen 39(2)	Člen [...]3(1a)
Člen 40(1)	Člen 14[...], <u>člen 28</u> in člen [...]53
Člen 40(2)	Člen 55(7), člen 57(2), člen 63(1), [...]člen 64(1) in (7)
Člen 40(3)	Člen 55[...](2[...]) in ([...]5)
Člen 40(4)	Člen 57(1)
Člen 40(5)	

Člen 41(1)	Člen 7(1)
Člen 41(2)	Člen 7(2)
Člen 41(3)	Člen 7(3)
Člen 42(1)	Člen 31(1)
Člen 42(2)	Člen 31(4)
Člen 42(3)	Člen 31(5)
Člen 42(4)	Člen 31(5)[...]
Člen 42(5)	Člen 31(7) in Priloga I, oddelek 5
Člen 42(6)	Člen 31(8)
Člen 42(7)	Člen 31(10)
Člen 42(8)	Člen 31(11)
Člen 43(1)	Člen 38(1), člen 32(6), (7) in (8[...]), člen 33(1) in (2) ter Priloga I, oddelki 2, 4, 5, 6 in 7
Člen 43(2)	Člen 10(8), člen 11(2), člen 21(9), člen 38(3) in člen 39(9)
Člen 43(3)	[...]
Člen 44(1)	Člen 26(1)
Člen 44(2)	Člen 32(7) in [...](8)
Člen 44(3)	Člen 31(2)
Člen 44(4)	Člen 28 in člen 62(5)
Člen 45(1)	Člen 32(2)
Člen 45(2)	Člen [...] 25
Člen 45(3)	Člen 32(10)
Člen 45(4)	Člen 32(11)
Člen 46(1)	Člen 8(2a) in (3[...]), člen 20(3)[...] in člen [...] 36(1)
Člen 46(2)	Člen 36(2)
Člen 46(3)	Člen 36(3)

Člen 46(4)	Člen 36(4)
Člen 46(5)	Člen 36([...]2)
Člen 46(6)	Člen [...]37
Člen 47(1)	Člen 21(1) in Priloga II
Člen 47(2)	Člen 21(4)
Člen 47(3)	Člen 21([...]6), člen 25(1)
Člen 47(4)	Člen 8(1[...]) in (2[...]) ter člen 11(3)
Člen 47(5)	Člen 8(1) in [...]člen 33
Člen 47(6)	Člen 21(6)
Člen 48(1)	Člen 34(1)
Člen 48(2)	Člen 18(4)
Člen 49(1)	Člen 24(1)
Člen 49(2)	Člen 24(2)
Člen 49(3)	Člen 24(3)
Člen 50(1)	Člen 22(1)
Člen 50(2)	Člen 22(2)
Člen 50(3)	Člen 22(1)
Člen 51(1)	Člen 23(1)
Člen 51(2)	Člen 23(1) in (2)
Člen 51(3)	Člen 23(4)
Člen 51(4)	Člen 23(5)
Člen 52(1)	Člen 12(8)
Člen 52(2)	Člen 27(6)
Člen 53(1)	Člen 35(1)
Člen 53(2)	Člen 10(2) in (4) ter člen 35(4)

Člen 53(3)	Člen 9(1)
Člen 54(1)	Člen 43(3)
Člen 54(2)	Člen 43(5)
Člen 54(3)	Člen 43(6)

2. KORELACIJSKA TABELA ZA UREDBO (EU) ŠT. 913/2010

Uredba (EU) št. 913/2010	Ta uredba
Členi 1 do 7	
Člen 8	Člen 55(1) do (4), (6), (7) in (8) ter člen 56(1)(a) do (c), (f) in (2)
Člen 9(1)	Člen 14(1), člen 22(3) in (4), člen 23(3) in člen 57
Člen 9(1)(a), (c), (d), (e), (2), (3), (4) in (5)	
Člen 9(1)(b)	Člen 15 in člen 22(3) in (4)
Člen 10	
Člen 11	Člen 55(1) do (4), (6), (7) in (8)
Členi 12 do 18	
Člen 19	Člen 49 ter člen [...] 65(7) in (8)
Členi 20 do 25	