



Bryssel den 11 juni 2024
(OR. en)

10938/24

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

**TRANS 302
CODEC 1484**

NOT

från: Rådets generalsekretariat

till: Rådet

Föreg. dok. nr: 10059/24 + ADD 1

Komm. dok. nr: 11718/23 + ADD 1-4

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010
– Allmän riktlinje

I. BAKGRUND

1. Den 11 juli 2023 förelade kommissionen rådet och Europaparlamentet ett förslag¹ till Europaparlamentets och rådets förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010, som syftar till att öka tillgången till infrastruktur genom bättre planerings- och tilldelningsförfaranden och förbättrad gränsöverskridande samordning.
2. Utkastet till förordning grundar sig på artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) (det ordinarie lagstiftningsförfarandet).

¹ Dok. 11718/23 + ADD 1-5

3. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén² avgav sitt yttrande den 6 februari 2024. Regionkommittén³ avgav sitt yttrande den 18 mars 2024.
4. Arbetsgruppen för landtransporter diskuterade förslaget 20 gånger vid sina möten den 4 och 27 september, den 20 oktober, den 6, 20 och 27 november och den 12 december 2023 samt den 9, 13 och 27 februari, den 7, 14 och 19 mars, den 11, 16, 23 och 30 april och den 14, 21 och 28 maj 2024.
5. Vid mötet den 5 juni behandlade Coreper kompromissen från diskussionerna i arbetsgruppen för landtransporter och godkände den generellt, med sikte på en allmän riktlinje. Det har tagits hänsyn till ytterligare två kommentarer från medlemsstaterna vid mötet i Coreper i texten i bilagan till denna not. Ändringar jämfört med kommissionens förslag är markerade med (**understruken fetstil** och [...])
6. I Europaparlamentet har utskottet för transport och turism (TRAN) huvudansvaret. Tilly Metz (Verts/ALE, LU) utsågs till föredragande. Betänkandet lades fram den 5 mars 2024 och Europaparlamentet antog sitt förhandlingsmandat vid plenarsammanträdet den 12 mars 2024.

II. **LÄGESRAPPORT**

A. **Alternativa lösningar till det ursprungliga förslaget**

7. Medlemsstaterna har ställt sig bakom förslagets mål. Delegationerna har dock föreslagit att vissa förfaranden för planering och tilldelning av infrastrukturkapacitet ska förbättras, att medlemsstaternas roll ska stärkas och att prestationsgranskningen och tillsynen av efterlevnaden ska förenklas. Ordförandeskapet har därför utarbetat följande alternativa lösningar till det ursprungliga förslaget, som fick stöd av delegationerna.

² EUT C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ EUT C, C/2024/1982, 18.3.2024.

a. Förordningens tillämpningsområde

8. Ordförandeskapet reproducerade vissa möjligheter till undantag från det tillämpningsområde som redan gäller för förvaltningen av järnvägskapacitet enligt direktiv 2012/34/EU men som inte ingick i, eller inte helt omfattades av, kommissionens förslag, såsom transitförbindelse med järnväg genom unionen och pendeltrafiktjänster för vägfordon genom tunneln under Engelska kanalen (*artikel 1*). För tåglägen för internationell trafik som involverar infrastrukturförvaltare i tredjeländer införde ordförandeskapet möjligheten till avvikelser från de tidsperioder och tidsfrister för tilldelning av kapacitet som fastställs i förordningen om detta inte påverkar andra infrastrukturförvaltare i unionen som inte är involverade i dessa internationella tåglägen (*artikel 38*).
9. Ordförandeskapet införde i ingressen överväganden för den del av unionens järnvägsnät där kapacitet är kontinuerligt tillgänglig, utan verklig risk för överbelastning, och för den del av unionens järnvägsnät som är geografiskt isolerad från resten av det järnvägsnätet av havet, för vilken medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna bör kunna följa ett pragmatiskt och proportionerligt tillvägagångssätt vid genomförandet av förordningen, samtidigt som de fullt ut uppfyller de skyldigheter som fastställs i förordningen (*skäl 6b*). Detta kommer att bidra till att förhindra en alltför stor administrativ arbetsbörda i dessa specifika situationer.

b. Säkerhet och försvar

10. Ordförandeskapet har i texten tagit hänsyn till alla farhågor som delegationerna tagit upp i fråga om säkerhet och försvar. Till att börja med betonade ordförandeskapet att förordningen inte hindrar medlemsstaterna från att anta åtgärder för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarsintressen eller för att säkerställa tillträde till järnvägsinfrastruktur för militära ändamål (*artikel 1*). Dessa åtgärder är inte längre begränsade till krissituationer utan omfattas av samma villkor som de åtgärder som vidtas i krissituationer.
11. Därefter införde ordförandeskapet en möjlighet för medlemsstaterna att vägra att bevilja eller att återkalla infrastrukturkapacitetsrättigheter för en sökande om de konstaterar att beviljandet av sådana rättigheter skulle innebära en allvarlig risk för den allmänna ordningen eller den allmänna säkerheten, inbegripet den nationella säkerheten och försvaret. En sådan åtgärd, som särskilt skulle få konsekvenser för angränsande medlemsstater, måste vara vederbörligen motiverad och strikt nödvändig och stå i proportion till det eftersträvade målet, och ses över regelbundet (*artikel 10a*).

c. Utveckling av de tre europeiska ramarna av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (ENIM)

12. Ordförandeskapet preciserade ytterligare reglerna och förlängde tidsplanen för ENIM för utarbetandet av de tre europeiska ramarna för kapacitetsförvaltning, för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering samt för prestationsgranskning. Ordförandeskapet lade också till ett samråd med de operativa berörda parterna samt en rekommendation från det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) före antagandet av ramarna (*artiklarna 6, 44 och 50*).
13. Dessutom angav ordförandeskapet uttryckligen i ingressen att innehållet i de europeiska ramarna är icke-bindande (*skäl 15*). Detta förtydligande krävs dels av rättssäkerhetsskäl för att infrastrukturförvaltarna ska känna till omfattningen av deras skyldigheter enligt denna förordning, dels för att säkerställa att det inte föreligger någon konflikt med rättspraxis i Meroni-målet⁴, eftersom ENIM är en tredje enhet. För att säkerställa en tillräckligt harmoniserad strategi för förvaltningen av järnvägskapacitet föreskrivs det dock i texten att infrastrukturförvaltarna ska sträva efter att följa innehållet i dessa ramar och motivera eventuella avvikelser från dem.

d. Strategisk vägledning

14. Ordförandeskapet förstärkte omfattningen och betydelsen av den strategiska vägledning som medlemsstaterna ger sina infrastrukturförvaltare. Medlemsstaterna får särskilt ålägga infrastrukturförvaltare att förplanera infrastrukturkapacitet, styra uppdelningen av kapacitet för kraftigt utnyttjad eller överbelastad infrastruktur, vägleda genomförandet av den formella konfliktlösningsmekanismen och fastställa ramar för reservering av kapacitet genom ramavtal eller rullande planering. Antagandet av denna vägledning är dock fortfarande frivilligt för medlemsstaterna, liksom deras möjlighet att göra den bindande. Ordförandeskapet åtföljde också förstärkningen med lämpliga skyddsåtgärder för att undvika en splittrad förvaltning av järnvägskapacitet, genom att kräva att medlemsstaterna sinsemellan ska samordna sin strategiska vägledning och respektera infrastrukturförvaltarnas operativa oberoende (*artiklarna 11, 18 och 37*).

⁴ Domstolens dom av den 13 juni 1958, Meroni/Höga myndigheten, 9/56, EU:C:1958:7

e. Kapacitetsplanering

15. Ordförandeskapet har omorganiserat innehållet i planeringsdokumenten, som nu helt och hållet förtecknas i *bilaga I*. I syfte att minska infrastrukturförvaltarnas administrativa arbetsbörda i samband med dessa planeringsdokument begränsade ordförandeskapet de fall då sådana dokument måste uppdateras. Till exempel ska kapacitetsstrategier uppdateras endast vid oförutsedda och betydande händelser och kapacitetsmodeller uppdateras endast om kapacitetsförsörjningsplaner, som är mer detaljerade, inte redan har offentliggjorts (*artiklarna 16–18*).

f. Socioekonomiska, operativa och miljömässiga kriterier

16. Delegationerna erkände vikten av att använda socioekonomiska, operativa och miljömässiga kriterier vid hanteringen av begränsad kapacitet, för att uppnå största möjliga nytta för samhället. Sådana kriterier kommer att användas, å ena sidan, för att bedöma alternativa uppdelningsalternativ för starkt trafikerade och överbelastade delar av infrastrukturen varvid infrastrukturförvaltaren också har möjlighet att ta hänsyn till lokala eller nationella omständigheter och, å andra sidan, för att lösa konflikter som inte kan lösas genom samordning av ansökningar om kapacitet (*artiklarna 25 och 37*). Kommissionen måste se över hur dessa kriterier fungerar i sin rapport om genomförandet av förordningen senast tio år efter dess ikraftträdande (*artikel 73*).

g. Sanktioner

17. Ordförandeskapet ersatte den föreslagna *kompensationen* för ändring av kapacitetsrättigheter, om en part inte fullgör sina åtaganden, med en *straffavgift*, en term som är lämpligare för att beskriva ett sådant ekonomiskt incitament för alla parter att uppfylla dessa åtaganden. Ordförandeskapet samlade alla bestämmelser om straffavgifter i *artikel 40*. Ordförandeskapet lade fram ytterligare specificeringar av nivåer och moduleringar av straffavgiften och om de kriterier som ska beaktas vid fastställandet av dessa nivåer och moduleringar. Kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten som redovisats av infrastrukturförvaltarna under vissa omständigheter är inte föremål för någon sådan straffavgift. Slutligen införde ordförandeskapet principen om att betalningen av en straffavgift, utan att det påverkar tillämpningen av fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) och rätten att överklaga enligt nationell rätt och unionsrätten, uttömmar andra finansiella fordringar som rör samma ändring för den andra parten.

h. Krissituationer

18. Eftersom krishantering till största delen faller under medlemsstaternas behörighet strök ordförandeskapet kommissionens möjlighet att kräva att en medlemsstat ska upphäva de tillfälliga åtgärder som antagits som reaktion på en krissituation. Medlemsstaterna måste dock informera kommissionen och ENIM om sådana tillfälliga åtgärder, begränsa deras innehåll till vad som är strikt nödvändigt för att hantera krissituationen och samordna dem med andra medlemsstater när de påverkar den gränsöverskridande trafiken (*artikel 47*).

i. Samordning mellan medlemsstaterna

19. Ordförandeskapet införde en formell skyldighet till samordning mellan medlemsstaterna för flera aspekter av texten, för att säkerställa att praxis vid behov är tillräckligt harmoniserad (*artikel 53a*). Vissa delegationer ansåg att detta var särskilt viktigt med tanke på upphävandet av förordningen om godskorridorer⁵, som innehöll samordningsmekanismer, dock begränsade till godstrafik på järnväg. Ordförandeskapet anser att de kombinerade bestämmelserna i denna förordning och i den reviderade TEN-T-förordningen, som skapar nya europeiska transportkorridorer, kommer att utgöra en lämplig styrningsram för alla järnvägstjänster.

j. Prestationsgranskning

20. Ordförandeskapet strök det föreslagna *organet för prestationsgranskning*, eftersom denna enhet skulle ha anförtrotts uppgifter som ligger nära redan befintliga enheters expertområde. Ordförandeskapet föreslog i stället att ENIM och ENRRB ska anförtros prestationsgranskningen av infrastrukturförvaltarnas tjänster. I synnerhet bibehålls den europeiska ramen för prestationsgranskning och, på grundval av detta, rapporten om den europeiska prestationsgranskningen, med bidrag och rekommendationer från ENRRB (*artiklarna 49–51*).

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

k. Digitalisering

21. Ordförandeskapet hänvisade uttryckligen till möjligheten för medlemsstaterna att fortsätta att använda befintliga verktyg för kapacitetsförvaltning så länge de gör det möjligt att uppfylla kraven i förordningen, för att förhindra onödiga investeringar i digitalisering (*artikel 62*).

l. Delegerade akter och genomförandeakter

22. Ordförandeskapet begränsade kommissionens befogenheter att anta delegerade akter till aspekter som är strikt nödvändiga och begränsade ytterligare den delegering av befogenheter som beviljats (*artiklarna 10, 11, 21, 38, 39 och 48*). Med tanke på denna förordnings särskilda komplexitet och det faktum att detta är ett helt nytt sätt att förvalta kapaciteten för sektorn anser ordförandeskapet att det var viktigt att tillåta en översyn av vissa aspekter av förordningen för att säkerställa att de regler som fastställs i den förblir tillräckliga över tid. Ordförandeskapet har tydligt avgränsat de delar som kan ändras i bilagorna och lagt till villkor för att kommissionen ska agera, såsom stora svårigheter vid genomförandet. Ordförandeskapet införde också standardklausuler om delegerade akter om möjligheten att återkalla delegeringen av befogenheter, om samråd med experter och om förfarandet för antagande (*artikel 71*).
23. Ordförandeskapet inkluderade *klausulen om uteblivet yttrande* för alla genomförandeakter som ska antas på grundval av denna förordning, vilket innebär att kommissionen inte ska anta någon genomförandeakt om kommittén för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde inte avger något yttrande (*artikel 72*).

m. ENIM:s omröstningsregel

24. Kommissionen föreslog att den nuvarande omröstningsregeln för ENIM skulle bibehållas, som innebär att alla infrastrukturförvaltare i en medlemsstat tillsammans har en röst och att ENIM antar sina beslut med enkel majoritet. Med tanke på ENIM:s allmänt reviderade roll, med många nya uppgifter som kommer att forma den nya kapacitetsförvaltningsprocessen, ansåg ordförandeskapet att en bredare majoritet på två tredjedelar bör krävas för alla beslut som ska fattas, samtidigt som principen om en röst per medlemsstat bibehålls (*artikel 55*). Denna omröstningsregel, som stöds av flera delegationer, kommer att säkerställa att alla röster beaktas, som är representativa för olika operativa situationer, samtidigt som det säkerställs att ENIM fungerar och kan fatta beslut.

B. Finansiering

25. I sin konsekvensbedömning⁶ utvärderade kommissionen de nya kostnader som förordningen medför för de nationella offentliga myndigheterna till 0,9 miljoner euro per år under perioden 2025–2050⁷ och nya kostnader för operativa berörda parter till 79,3 miljoner euro per år. Som jämförelse kan nämnas att den totala nyttan, inklusive minskade externa kostnader, väntas uppgå till 519,3 miljoner euro per år.
26. I den finansieringsöversikt som åtföljer förslaget⁸ identifierade kommissionen möjligheten till medfinansiering från EU i form av tekniskt stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för perioden 2025–2027 för driften av ENIM, inbegripet nätverkssamordnaren, och ENRRB:s sekretariat. Kommissionen förutsåg en medfinansiering på 5,5 miljoner euro per år för 2025–2027⁹ och angav att denna samfinansiering skulle kunna förlängas, beroende på diskussionerna om nästa fleråriga budgetram.

III. YTTERLIGARE KOMMENTARER FRÅN STÄNDIGA REPRESENTANTERNAS KOMMITTÉ

27. I kompromissen i bilagan till denna not beaktas ytterligare två kommentarer från medlemsstaterna vid mötet i Coreper den 5 juni:
- Operatörer av intermodala transporter nämns nu uttryckligen bland de operativa berörda parter som kommer att delta i samordnings- och samrådsprocessen inom ENIM:s arbetsgrupper (*artikel 56*).

⁶ Dok. 11718/23 ADD 3, särskilt tabellerna 7 och 11.

⁷ Därav 0,3 miljoner euro för driften av ENRRB:s sekretariat, 1,1 miljon euro i efterlevnadskostnader, minus 0,5 miljoner euro i kostnadsbesparingar.

⁸ Dok. 11718/23.

⁹ Detta kan komma att anpassas, eftersom denna uppskattning omfattade inrättandet av ett organ för prestationsgranskning, som strukits av ordförandeskapet.

- Infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer som ingår i stornätet och det utvidgade stornätet för TEN-T i Eftastaterna och i sydösteuropeiska parter i fördraget om upprättande av en transportgemenskap¹⁰ bör ha rätt att vara medlemmar i ENIM utan rösträtt, under förutsättning att dessa stater eller parter tillämpar förordningen på grundval av ett internationellt avtal som ingåtts med EU (*skäl 21a och artikel 55*).

IV. SLUTSATSER

28. Mot bakgrund av ovanstående uppmanas rådet att nå en allmän riktlinje om förslaget till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

¹⁰ Rådets beslut (EU) 2017/1937 om undertecknande på Europeiska unionens vägnar och om provisorisk tillämpning av fördraget om upprättande av en transportgemenskap.

2023/0271 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

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

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

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande ”Den europeiska gröna given”¹³ fastställs ett övergripande klimatneutralitetsmål som unionen ska uppnå senast 2050 samt ett tydligt övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. **Båda dessa övergripande mål ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119. I den europeiska gröna given** [...] efterlyses en minskning av utsläppen av växthusgaser från transporter med 90 %, samtidigt som man arbetar för nollföroreningsambitionen¹⁴ att minska luftföroreningarnas hälsoeffekter med mer än 55 % och andelen människor som är kroniskt störda av transportbuller med 30 % fram till 2030. Utsläppen från transporter utgör omkring 25 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser, och utsläppen har ökat under de senaste åren. I den europeiska gröna given prioriteras att en betydande andel av de 75 % av de inre godstransporterna som i dag transporteras på väg ska övergå till järnväg och inre vattenvägar. Eftersom järnvägen är ett till stor del elektrifierat och energieffektivt transportsätt bör en ökad användning av järnvägstjänster bidra till att minska transportsektorns utsläpp och energiförbrukning.
- (2) I meddelandet om hållbar och smart mobilitet¹⁵ fastställs milstolpar för att visa unionens transportsystems väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Enligt meddelandet ska godstrafiken på järnväg öka med 50 % fram till 2030 och fördubblas fram till 2050, trafiken på höghastighetsjärnväg bör fördubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050, och tidtabellsbaserad kollektivtrafik kortare än 500 km bör vara koldioxidneutral senast 2030 inom unionen. För att uppnå dessa mål [...] **bör** järnvägstransporterna bli mer attraktiva när det gäller överkomlighet och tillförlitlighet och tjänsterna måste anpassas bättre till resenärernas och godstransportörernas behov.

¹³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Den europeiska gröna given*, COM(2019) 640 final av den 11 december 2019.

¹⁴ Kommissionens meddelande *Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*, COM(2021) 400 final av den 12 maj 2021.

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

- (3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU¹⁶ fastställs regler för förvaltning och drift av järnvägsinfrastruktur samt principer och förfaranden för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet för nationell och internationell järnvägstrafik.
- (4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010¹⁷ föreskrivs inrättandet av godskorridorer och gemensamma kontaktpunkter för att underlätta begäranden om infrastrukturkapacitet för internationella godstransporter på järnväg.
- (5) **Förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledningen för järnvägen** är avgörande för att järnvägssektorn ska fungera väl. Driften av järnvägstransporttjänster, **i synnerhet gränsöverskridande järnvägstrafik**, måste planeras och samordnas noggrant så att tåg med mycket olika egenskaper, såsom hastighet och bromssträcka, kan dela samma spår på ett säkert sätt. Optimal **och harmoniserad** kapacitetsförvaltning skapar fler möjligheter och förbättrar järnvägstrafikens tillförlitlighet **och kontinuitet**. **Den här** förordningen bör ge infrastrukturförvaltarna tillräcklig flexibilitet för en effektiv kapacitetsförvaltning och samtidigt säkerställa att alla [...] **sökande** behandlas **på ett transparent och icke-diskriminerande sätt** [...] **som säkerställer rättvis konkurrens** när det gäller deras tillträde till nätet.
- (6) I direktiv 2012/34/EU erkänns medlemsstaternas rätt att inte tillämpa reglerna om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet på vissa delar av järnvägsnätet eller på vissa järnvägstjänster, förutsatt att ett sådant undantag från unionsrättens tillämpningsområde inte skulle påverka det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion. Dessa undantag bör fortsätta att gälla och medlemsstaterna bör behålla rätten att begära sådana undantag i framtiden även i samband med denna förordning.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde [...] (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

(6a) Driften av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen regleras särskilt av fördraget mellan Republiken Frankrike och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, som undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986 (Canterbury-fördraget), och koncessionsavtalet mellan transportministern, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited och France-Manche S.A. Enligt det fördraget och den koncessionen (koncessionsavtalet) ska koncessionshavarna förvalta infrastrukturen och driva en pendeltrafiktjänst för vägfordon. Direktiv 2012/34/EU är, med undantag för vissa artiklar, inte tillämpligt på företag vars verksamhet är begränsad till att endast tillhandahålla pendeltrafiktjänster för vägfordon genom tunneln under Engelska kanalen eller transporter i form av pendeltrafiktjänster för vägfordon genom tunneln. På samma sätt är det inte lämpligt att tillämpa denna förordning på förvaltningen av infrastrukturkapacitet för drift av sådana tjänster. Om inte annat föreskrivs bör denna förordning tillämpas på förvaltningen av infrastrukturkapacitet för drift av andra tjänster, såsom person- och godståg.

Enligt Canterbury-fördraget och koncessionsavtalet är koncessionshavarna dessutom skyldiga att följa bestämmelserna i det avtalet, de lagar och andra författningar som gäller i Frankrike och Förenade kungariket samt de unionsregler som är tillämpliga på uppförandet och driften av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen. Den franska och den brittiska regeringen är skyldiga att sträva efter att samordna sig och vidta de åtgärder, inbegripet kontakter med internationella organisationer, som är nödvändiga särskilt för driften av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen i enlighet med koncessionsavtalet. Därför bör tillämpningen av vissa bestämmelser i denna förordning på infrastrukturen för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen uteslutas om en sådan tillämpning utgör en risk för konflikt med tillämpningen av den gällande lagstiftningen i Förenade kungariket. Detta är fallet med bestämmelsen om tröskelvärden för starkt trafikerad eller överbelastad infrastruktur.

- (6b) Vid genomförandet av denna förordning med avseende på en del av unionens järnvägsnät där kapacitet är kontinuerligt tillgänglig och ingen relevant förändring förväntas uppstå på kort eller medellång sikt eller med avseende på en del av unionens järnvägsnät som är geografiskt isolerad av havet från resten av unionens järnvägsnät, för vilken det inte finns något konkret behov av samordning med andra medlemsstater eller infrastrukturförvaltare som förvaltar infrastruktur i andra medlemsstater, bör medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna kunna följa en pragmatisk och proportionell strategi för att undvika oproportionerliga kostnader och administrativa bördor, samtidigt som de uppfyller de skyldigheter som fastställs i denna förordning.**
- (6c) Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att anta åtgärder som är nödvändiga för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarsintressen och för att säkerställa att militären har tillräckligt tillträde till järnvägsinfrastruktur.**
- (6d) Transportinfrastrukturen är ryggraden i ekonomin och samhället som helhet. Viss järnvägsinfrastruktur är avgörande för att säkerställa att centrala samhällsfunktioner fungerar väl och har en strategisk betydelse för den nationella säkerheten. I vissa fall skulle beviljandet av kapacitetsrättigheter till en sökande kunna äventyra den allmänna säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen, även på medlemsstatsnivå, till exempel om ett järnvägsföretag avser att på en medlemsstats järnvägsinfrastruktur transportera farligt gods eller vapen som olagligen har förts in i unionen. För att garantera en smidig, säker och trygg järnvägstrafik och för att säkerställa skyddet av sin järnvägstransportinfrastruktur bör medlemsstaterna ha rätt att kräva att infrastrukturförvaltare vägrar att bevilja eller återkallar kapacitetsrättigheter för en sökande om tillträdet till deras infrastruktur utgör en risk för den allmänna ordningen eller den allmänna säkerheten, inbegripet nationell säkerhet och försvar. Alla sådana beslut bör vara vederbörligen motiverade och strikt nödvändiga och stå i proportion till det eftersträvade målet, även med beaktande av beslutets inverkan på konkurrensen och på leveranskedjornas kontinuitet, särskilt när det gäller försörjningen av kritiska insatsvaror, och där den begärda kapacitetsrättigheten utgör en kapacitetsrättighet för flera nät. Vid bedömningen av risken för den allmänna säkerheten eller den allmänna ordningen får den berörda medlemsstaten bland annat beakta det faktum att sökanden är föremål för restriktiva åtgärder som antagits av unionen och skälen för att anta sådana åtgärder, att den ägs eller faktiskt kontrolleras av, eller agerar på vägnar av eller på uppdrag av, en person**

eller en enhet som är föremål för restriktiva åtgärder som antagits av unionen, eller att sökanden eller den personen eller enheten är inblandad i olaglig verksamhet eller verksamhet som underlättar utvecklingen av ett tredjelands militära förmåga och utgör ett hot mot medlemsstatens nationella säkerhet. Ett sådant beslut bör regelbundet ses över av medlemsstaten, särskilt genom en regelbunden bedömning av huruvida det fortfarande är motiverat och proportionerligt. Medlemsstaten bör informera kommissionen, regleringsorganet och, när det gäller kapacitetsrättigheter för flera nät, övriga berörda medlemsstater om det beslut som antagits och skälen till detta och bör samordna med dessa andra medlemsstater om dessa uttrycker oro över det antagna beslutet.

- (7) Reglerna och förfarandena för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet bör bättre återspegla behoven inom alla segment av järnvägsmarknaden. De bör särskilt beakta behovet av långsiktig stabilitet för tillgänglig kapacitet för persontrafik, **inbegripet för tjänster som bedrivs inom ramen för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster,** och av kortsiktig flexibilitet för godstrafik för att tillgodose efterfrågan på marknaden. Därför bör processen för kapacitetsförvaltning inte längre ha ett övervägande årligt fokus, utan bör organiseras i tre efterföljande faser av strategisk kapacitetsplanering: tidsplanering och kapacitetstilldelning för järnvägstrafik, samt anpassning och omläggning av kapacitet. Införandet av bättre definierade och strukturerade faser som ger möjlighet till långsiktig planering och kortsiktig anpassning av kapacitetsförvaltningen skulle särskilt gynna tjänster som är mindre lätta att planera i förväg eller som är mer komplicerade att hantera, såsom godståg och gränsöverskridande persontåg.
- (8) En allt större del av unionens järnvägsnät är antingen överbelastad eller nära överbelastad och kan varken tillgodose sökandes behov av järnvägsinfrastrukturkapacitet eller stödja en ytterligare ökning av järnvägstransporternas volym. Infrastrukturutveckling och digitalisering, som uppfyller de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utarbetats inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, särskilt det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), förväntas leda till en ökning av tillgänglig kapacitet på medellång till lång sikt. Infrastrukturförvaltarna [...] **bör** [...] dock fastställa prioriteringar för användningen av **starkt trafikerade eller** överbelastade avsnitt. **Medlemsstaterna bör ha rätt att ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning för att säkerställa att planeringen och användningen av järnvägskapacitet, särskilt på starkt trafikerade eller överbelastade avsnitt, är förenlig med deras allmänna mål och**

politiska riktlinjer, samtidigt som infrastrukturförvaltarens operativa ansvar respekteras. Infrastrukturförvaltare bör bedöma utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturkapacitet på grundval av objektiva, öppna och lämpliga förfaranden och metoder, med största möjliga beaktande av den gemensamma metod som ENIM ska utarbeta. Kommissionen bör ges befogenhet att genom en genomförandeakt fastställa de allmänna huvudprinciperna för den metod som ENIM ska utarbeta. När kommissionen antar denna akt bör den avstå från att i detalj fastställa de delar som ska ingå i metoden.

(8a) För att säkerställa ett optimalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapaciteten bör socioekonomiska, driftsmässiga och miljömässiga kriterier beaktas under planerings- och tilldelningsprocessen, särskilt vid bedömningen av alternativa uppdelningsalternativ där en del av infrastrukturen har förklarats vara starkt trafikerad eller överbelastad och för konfliktlösningsändamål. I synnerhet bör det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (ENIM), som inrättades genom direktiv 2012/34/EU, grunda sig på sådana kriterier när det fastställer förfaranden för bedömning av alternativa uppdelningsalternativ och för konfliktlösnings. Dessa förfaranden bör i möjligaste mån vara enkla och allmänt definierade så att de kan tillämpas under de flesta omständigheter. [...]

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

- (10) För att säkerställa att kapacitet finns tillgänglig för tilldelning inom olika järnvägsmarknadssegment, särskilt för godstrafik och gränsöverskridande järnvägstrafik, bör infrastrukturförvaltare tillåtas att på förhand planera användningen av kapacitet på överbelastade eller starkt trafikerade avsnitt av järnvägsnätet och att, om det anses nödvändigt, utvidga denna planering till andra avsnitt av järnvägsnätet. Under denna förhandsplanering av kapacitet bör man ta hänsyn till de olika metoderna för kapacitetstilldelning och särdragen hos olika järnvägsmarknadssegment. Planeringen bör möjliggöra ett bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen genom att tåg med liknande prestandaegenskaper grupperas i kapacitetstilldelningsfasen.
- (11) När infrastrukturförvaltarna tilldelar kapacitet bör de följa **sin** strategiska [...] **planering** för tillhandahållande av kapacitet [...] **och** samtidigt [...] **säkerställa** att kapaciteten tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt baserat på efterfrågan på marknaden. Av den anledningen kan vissa begäranden om kapacitet avslås, **inbegripet vid tillämpning av konfliktlösningsmekanismerna**, och planen för tillhandahållande av kapacitet [...] **bör** [...] **kontinuerligt** uppdateras för att återspegla den [...] **tillgängliga kapaciteten. Konfliktlösningsmekanismerna bör ta hänsyn till de olika metoderna för kapacitetstilldelning och särdragen hos olika järnvägsmarknadssegment.**
- (12) Möjligheterna att förutse behoven av järnvägsinfrastrukturkapacitet hos olika järnvägsmarknadssegment varierar. Framför allt kanske inte vissa tillhandahållare av godstransporttjänster i tid kan identifiera sina kapacitetsbehov som ska ingå i tågplanen, det vill säga i årsplanen för rörelser av tåg och rullande materiel, vilket kanske inte passar in i den årliga tidtabellen. Därför bör infrastrukturförvaltare ges möjlighet att erbjuda kapacitet av tillräcklig kvalitet och kvantitet även för järnvägstjänster som har en instabil efterfrågan, är organiserade med relativt kort varsel, omfattar mer än ett enda tåg och som kan köras upprepade gånger under en tidsperiod som kanske inte sammanfaller med tågplanepriodens längd.

- (13) Sökande av järnvägsinfrastrukturkapacitet bör kunna planera och begära järnvägsinfrastrukturkapacitet på årsbasis genom tågplanen. Sökande bör också kunna begära järnvägsinfrastrukturkapacitet med större framförhållning för stabil, flerårig järnvägstrafik genom ramavtal. Slutligen bör sökande kunna begära kapacitet för enskilda tåg nära inpå driftstiden genom tillfälliga kapacitetsbegäranden eller för upprepad tågtrafik genom rullande planeringsbegäranden. **Eftersom rullande planering är särskilt lämplig för godstransporttjänster på järnväg, med tanke på deras egenskaper, bör tilldelningen av kapacitet genom den rullande planeringsprocessen åtminstone omfatta godstransporttjänster på järnväg.**
- (14) En betydande andel av godstransporterna på järnväg sker över långa sträckor och kräver gränsöverskridande samordning av infrastrukturförvaltarna. Det politiska målet att öka järnvägstrafiken är också beroende av en ökande persontrafik över gränserna. För att underlätta och främja en ökande gränsöverskridande trafik inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet är det nödvändigt att säkerställa större enhetlighet [...] i regler och förfaranden för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet **och ett harmoniserat tillvägagångssätt. ENIM** [...] bör därför få en starkare roll [...] **genom** att det ges i uppdrag att dels utarbeta riktlinjer [...] **för att förbättra ett** [...] **enhetligt** genomförande av denna förordning om förfaranden och metoder för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet, dels att aktivt samordna gränsöverskridande kapacitet och trafik. I synnerhet bör [...] **ENIM** utveckla europeiska ramar för kapacitetsförvaltning, för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering samt för prestationsgranskning.
- (15) De europeiska ramar som utvecklats av [...] ENIM bör tillhandahålla riktlinjer, **inbegripet gemensamma principer och förfaranden**, som infrastrukturförvaltaren bör göra sitt yttersta för att följa. [...] **S**[...]amtidigt som **dess ramar och delarna i dessa bör vara icke-bindande och infrastrukturförvaltarna bör** behålla [...] ansvaret för sina operativa beslut, bör infrastrukturförvaltarna [...] **förklara** alla avvikelser från **dessa** [...] ramar, **i enlighet med denna förordning**. Detta tillvägagångssätt [...] **gör det möjligt att** skapa balans mellan behovet av samordning och tillämpning av harmoniserade strategier inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet och behovet av att anpassa förfaranden och metoder till de specifika förhållandena i vissa geografiska områden. Efter [...] **tio** års tillämpning av denna förordning bör kommissionen, **när den utvärderar genomförandet av denna förordning**, bedöma huruvida konvergensen av förfaranden och metoder och effektiviteten i samordningsprocessen mellan infrastrukturförvaltare samt de allmänna

framstegen mot inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde motiverar att det **görs ändringar av denna förordning** [...] i syfte att **föreskriva bindande regler som** ersätter delar **av** de europeiska ramar som utvecklats av [...] **ENIM**.

(15a) ENIM bör utse en nätverkssamordnare som ska utföra stöduppgifter och operativa uppgifter. Med tanke på RailNetEuropes (RNE) erfarenhet och bidrag till att förbättra förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet bör ENIM överväga denna ideella sammanslutning vid utnämningen av nätverkssamordnare.

- (16) Reglerna för förvaltning av gränsöverskridande järnvägstrafik under normala förhållanden och i händelse av störningar bör främja en smidig, motståndskraftig och sammanhängande drift av järnvägstransporttjänster. De bör omfatta ett system för strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter.
- (17) Driften av järnvägsinfrastrukturen kräver inte bara ett nära samarbete mellan infrastrukturförvaltare, utan också en stark samverkan med järnvägsföretag och andra berörda parter som är direkt involverade i järnvägstransporter, multimodala transporter och logistik. Det är därför nödvändigt att sörja för en strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter.
- (18) Att järnvägstjänster är tillförlitliga är en av de aspekter som järnvägs kunder värdesätter mest. Att tidtabeller är tillförlitliga är också avgörande för att järnvägssystemet ska fungera smidigt, eftersom det finns ett starkt samspel mellan tjänster och externa nätverkseffekter. Avvikelser från tidtabeller bör därför begränsas till ett minimum. Dessutom bör ett system med lämpliga incitament införas som ska bidra till att infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra berörda parter fullgör sina åtaganden. Dessa incitament bör vara både ekonomiska och icke-ekonomiska.

(18a) Genom denna förordning bör det inrättas ett system med straffavgifter som ska betalas om en part, antingen infrastrukturförvaltaren eller sökanden, inte fullgör sina åtaganden i fråga om tilldelad kapacitetsrätt. Nivåerna på den straffavgift som ska betalas av den part som initierar ändringen av kapacitetsrättigheterna till den andra parten bör vara sådana att de ger infrastrukturförvaltaren och de sökande effektiva incitament att respektera den planerade kapacitetsanvändningen och minimera störningarna. Dessa nivåer bör vara proportionella och icke-diskriminerande och ta hänsyn till flera faktorer, däribland ändringens inverkan, tidpunkten för anmälan av ändringen från den part som initierade ändringen till den andra parten, kvaliteten på den alternativa kapacitet som tillhandahålls om ändringen orsakas av infrastrukturförvaltaren, eller huruvida kapaciteten kan omfördelas och användas av en annan sökande om ändringen orsakas av sökanden. Utan att det påverkar tillämpningen av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (Cotif), särskilt artikel 8.1 I i bilag E till det fördraget, i tillämpliga fall, och rätten att överklaga beslut om den straffavgift som betalats, bör betalningen av den straffavgiften av den part som initierar ändringen i enlighet med denna förordning för den andra parten uttömma andra ekonomiska krav som rör samma ändring, i syfte att undvika dubbel ersättning, det ökade antalet rättsliga förfaranden och det utdragna och tungrodda förfarande som en skadeståndstalan för att få full ersättning för den skada som den andra parten lidit skulle medföra.

(19) Kontinuerlig övervakning av järnvägsinfrastruktur**tjänsternas** och **järnvägstransporttjänsternas** kvalitet är en förutsättning för att förbättra tjänsternas prestanda. Det är därför nödvändigt att inrätta ett transparent och objektivt system med indikatorer som ger återkoppling om prestandaaspekter som är relevanta för de olika operativa berörda parterna och för slutkunderna av järnvägstransporttjänster. Systemets [...] huvudsakliga funktion bör vara att övervaka hur väl de operativa berörda parterna fullgör sina åtaganden, och framstegen i fråga om prestanda över tid, samtidigt som hänsyn tas till olika omständigheter och särdrag inom järnvägssektorn. [...]

(20) För att förbättra järnvägsinfrastruktur**tjänsternas** prestanda inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet [...] bör [...] **ENIM** [...] **utarbete en europeisk** ram för [...] prestationsgranskning. Denna ram bör **syfta till att** säkerställa [...] att alla infrastrukturförvaltare i EU använder gemensamma principer och metoder för att mäta

prestanda med hjälp av överenskomna indikatorer. Ramen bör göra det möjligt att identifiera prestandabrister på EU:s järnvägsnät. Den bör syfta till att säkerställa [...] att infrastrukturförvaltarna fastställer prestationsmål på ett sätt som tar hänsyn till särdragen hos det järnvägsnät som de förvaltar, men samtidigt säkerställer samstämmighet när det gäller att identifiera de mest relevanta prestandabristerna. Ramen bör göra det möjligt för infrastrukturförvaltare att samarbeta på EU-nivå i syfte att identifiera åtgärder för att ta itu med prestandabrister och övervaka effekterna av dessa brister. [...] **ENIM** [...] bör regelbundet se över denna ram för att säkerställa att den är ändamålsenlig.

(20a) ENIM bör upprätta en europeisk prestationsgranskningsrapport som åtminstone omfattar de linjer som ingår i de europeiska transportkorridorer som fastställs i [den nya TEN-T-förordningen]. Det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) bör bidra till denna översyn och tillhandahålla sin bedömning av och rekommendationer om järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda.

(21) För att säkerställa en effektiv [...] samordning av järnvägsinfrastrukturförvaltare **på EU-nivå** bör [...] **ENIM** [...] bli mer operativt. Det bör inbegripa beslutsmekanismer som gör det möjligt för [...] järnvägsinfrastrukturförvaltare att samordna den strategiska planeringen av järnvägens infrastrukturkapacitet på ett effektivt sätt.

(21a) Alla medlemsstaters infrastrukturförvaltare, som ansvarar för linjer som ingår i stornätet och det utvidgade stornätet för TEN-T bör vara medlemmar i ENIM. Andra infrastrukturförvaltare i medlemsstaterna bör också kunna delta i ENIM:s överläggningar utan rösträtt. Det ligger dessutom i unionens intresse att tillåta deltagande utan rösträtt i ENIM för infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer i stornätet eller det utvidgade stornätet för TEN-T i de stater som är medlemmar i Europeiska frihandelsammanslutningen (Efta) och i sydösteuropeiska parter i fördraget om upprättande av en transportgemenskap som undertecknats av unionen i enlighet med rådets beslut (EU) 2017/1937, förutsatt att dessa stater eller parter tillämpar denna förordning i enlighet med ett internationellt avtal som ingåtts med unionen. Dessa stater och parter är nära knutna till unionen inom transportsektorn. På grund av sitt geografiska läge har de flesta dessutom viktiga järnvägsförbindelser med medlemsstaterna eller transittrafik mellan två eller flera medlemsstater. Därför är deras bidrag till ENIM:s arbete viktigt.

(21b) Medlemsstaternas åtgärder och politiska riktlinjer som påverkar gränsöverskridande järnvägstjänster bör samordnas mellan medlemsstaterna, i den mån det är möjligt inom ramen för befintliga forum.

- (22) Regleringsorganen på järnvägsområdet bör samarbeta på unionsnivå för att säkerställa en enhetlig tillämpning av regelverket och en enhetlig behandling av sökande i hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet. De bör göra detta genom [...] **ENRRB** i syfte att utveckla gemensam praxis för att fatta de beslut som de har befogenhet att fatta enligt denna förordning. För att uppnå detta bör [...] **ENRRB** utföra samordningsuppgifter och **kan** anta icke-bindande rekommendationer, [...] yttranden **eller rapporter om gränsöverskridande järnvägstjänster och om järnvägsinfrastruktur tjänsters och järnvägstransport tjänsters prestanda** [...] . **De rekommendationer och yttranden som antagits av ENRRB** bör inte påverka järnvägsregleringsorganens eller infrastrukturförvaltarnas befogenheter.
- (23) En effektiv förvaltning av järnvägskapaciteten och järnvägstrafiken kräver utbyte av data och information mellan infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter. Detta utbyte kan bli betydligt mer ändamålsenligt och effektivt med stöd av interoperabla digitala verktyg och, där så är möjligt, automatisering. Specifikationer för driftskompatibilitet bör därför genomföras som en prioriterad fråga och vidareutvecklas för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och de nya processer som föreslås i denna förordning.
- (24) Infrastrukturförvaltarna bör säkerställa anpassning, särskilt när det gäller digitalisering, till det arbete som utförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar, som inrättades genom avdelning IV i rådets förordning (EU) 2021/2085, **genom styrgruppen för systemspelaren** [...] och [...] den **genomförandegrupp** [...] som avses i **artiklarna 96 respektive 97** i förordning (EU) 2021/2085.
- (25) [...].

- (26) I syfte att säkerställa en smidig process för kapacitetsförvaltning och trafikledning för internationell järnvägstrafik, minimera inställda tilldelade kapaciteter och avbrott i järnvägsdriften på grund av störningar i järnvägsnätet, och för att ta hänsyn till utvecklingen av infrastrukturförvaltarnas praxis och användningen av nya metoder för kapacitetstilldelning och informations- och kommunikationsteknik, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen. Dessa befogenheter bör avse **vissa delar av** resultaten av den strategiska planeringen av infrastrukturkapacitet, tidsplanen för den strategiska kapacitetsplaneringen och kapacitetstilldelningsprocessen, **varaktigheten** [...] för ändringar av tilldelad kapacitet och framtagande av alternativa lösningar för sökande, [...] **vissa delar med anknypning till** tidsplanen för samordning, samråd och offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten, [...] **tröskelvärdena för kapacitetsutnyttjande** av starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur samt [...] [...] den information som ska lämnas till operativa berörda parter [...]. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹⁸. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (27) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att införa tekniska och operativa krav för att underlätta ett smidigt fungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde när det gäller följande[...]: **närmare bestämmelser om förfarandet för ingående av ramavtal och om formen för och innehållet i sådana avtal, huvudprinciperna för metoden för beräkning av utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturkapacitet, kategoriseringen av ändringar av kapacitetsrättigheter och de villkor som utlöser betalningen av straffavgifter,** [...] gemensamma kriterier och förfaranden för omplanering **för hantering av störningar i järnvägsnätet** [...] **och vissa delar av** [...] **den europeiska ramen för prestationsgranskning** [...]. Dessa befogenheter bör *utövas* i enlighet med

¹⁸ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁹. **Om kommittén inte avger något yttrande inom ramen för granskningsförfarandet bör kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt.**

- (28) De regler om kapacitetstilldelning som fastställs i direktiv 2012/34/EU ska ersättas med dem som fastställs i denna förordning. Av den anledningen bör reglerna om samarbete mellan infrastrukturförvaltare, reglerna om samarbete mellan regleringsorgan på järnvägsområdet, kraven på de delar av beskrivningen av järnvägsnätet som beskriver arten av den järnvägsinfrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, villkoren för tillträde till den samt principerna och kriterierna för kapacitetstilldelning fastställas i denna förordning. Reglerna om samarbete och samordning samt de delar av beskrivningen av järnvägsnätet som inte rör kapacitetsförvaltning bör kvarstå i direktiv 2012/34/EU.
- (29) I efterhandsutvärderingen av förordning (EU) nr 913/2010²⁰ drogs slutsatsen att förordningens inverkan var för begränsad för att bidra till en omställning från vägtransporter till järnvägstransporter. Dessutom var samarbetet mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna när det gäller förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen fortfarande ineffektivt i fråga om gränsöverskridande transporter. Utvärderingen visade också att det inte är effektivt att separat förvalta kapaciteten i godskorridorerna och i resten av järnvägsnätet. Ett gemensamt regelverk bör gälla för användningen av järnvägsnätets kapacitet, vilket konsoliderar de relaterade bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och i förordning (EU) nr 913/2010. Förordning (EU) nr 913/2010 **bör därför upphävas** och bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstilldelning bör **utgå** [...] och ersättas med den här förordningen, **samtidigt som en tillräcklig övergångsperiod säkerställs.**
- (30) Utarbetandet av tågplanen kräver förberedande åtgärder under de år som föregår ikraftträdandet av den nämnda tågplanen. Övergången från det regelverk som inrättats genom direktiv 2012[...]/34/EU och förordning (EU) nr 913/2010 till det regelverk som inrättas genom den här förordningen innebär därför att förberedelserna för tågplaner enligt det nya regelverket bör inledas parallellt med tillämpningen av reglerna enligt det nuvarande regelverket. Följaktligen [...] **bör** en dubbel ordning tillämpas under en övergångsfas, varvid

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

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

nödvändiga förberedande åtgärder för en viss tågplan bör vara förenliga med den rättsliga ram som är tillämplig på den specifika tågplanen. Ramavtal som ingås enligt det nuvarande regelverket bör innehålla möjligheten till fortsatt tillämpning under en övergångsperiod enligt den nya ordningen.

- (31) Enligt det nya regelverket bör de förberedande stegen för en tågplan ta sin början med **inledandet av [...] kapacitetsstrategifasen** fem år innan en viss tågplan träder i kraft. **Denna tidsram är förenlig med ett av de avtal som ingåtts mellan medlemsstaten och infrastrukturförvaltaren och som omfattar strukturen för de betalningar som överenskommit för att tillhandahålla finansiering till infrastrukturförvaltaren och som omfattar en period på minst fem år, i enlighet med direktiv 2012/34/EU.** För att det nya regelverket ska börja tillämpas så snart som möjligt och med beaktande av det förberedande arbete som sektorn redan utfört, skulle tågplanerna för de två första arbetsplanerna kunna förkortas till 38 månader genom att kapacitetsstrategins fas förkortas. Den första tågplanen som omfattas av det nya regelverket bör därför vara den tågplan som börjar den [[...] **13** december **2031** [...]]. Alla berörda parter bör utan dröjsmål inleda de nödvändiga förberedelserna för att följa det nya regelverket.

(32) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att förvalta järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafik på ett effektivare sätt och på så sätt förbättra tjänsternas kvalitet och ta emot mer trafik på järnvägsnätet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens gränsöverskridande omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs de principer, bestämmelser och förfaranden som ska tillämpas på förvaltningen av infrastrukturkapacitet för järnvägen, och samordning med **tjänsteleverantörer**, trafikledning, krishantering och resultatstyrning för inrikes och internationell järnvägstrafik. Den innehåller också bestämmelser om ett europeiskt nätverk för samordning mellan infrastrukturförvaltare och med andra berörda parter och om tillsyn av kapacitet och trafikledning.
2. Denna förordning ska tillämpas på den användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som avses i artikel 1.2 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet anläggningar för tjänster enligt definitionen i artikel 3.11 i det direktivet.
3. **Artiklarna 2 och 3 i kapitel I och** kapitlen II till V i denna förordning ska inte tillämpas på järnvägsinfrastruktur eller järnvägstrafik [...] **som en medlemsstat har undantagit** från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.3, 2.3a, 2.4, 2.8 [...] **och** 2.8a [...] i det direktivet under giltighetstiden för de relevanta undantagen.

Denna förordning ska inte tillämpas på järnvägstrafik som en medlemsstat har undantagit från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.10 i det direktivet.

Denna förordning ska inte tillämpas på företag eller transporter som avses i artikel 2.9 i direktiv 2012/34/EU.
4. Denna förordning ska inte gälla Republiken Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem finns på deras territorium.

- 5. Denna förordning ska inte hindra medlemsstaterna från att anta åtgärder som är nödvändiga för att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarsintressen och åtgärder för att säkerställa att militären har tillräckligt tillträde till järnvägsinfrastruktur, särskilt för militära operationer och militär utbildning, inbegripet de typer av åtgärder som beskrivs i artikel 47.1 a–e. Artikel 47.1 andra och tredje styckena och artikel 47.2–7 ska i tillämpliga delar gälla för antagandet av sådana åtgärder.**
- 6. Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas ansvar för finansiering av utveckling och underhåll av infrastruktur. Den innehåller inga finansiella skyldigheter i detta avseende.**

Artikel 2

Allmänna ansvarsområden och principer

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7c i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltarna ansvara för förvaltningen av infrastrukturkapacitet och trafikledning för järnvägen.

Hänvisningar till en infrastrukturförvaltare i alla bestämmelser om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i denna förordning ska anses som hänvisningar till det tilldelningsorgan som avses i artikel 7a.3 i direktiv 2012/34/EU.
2. För att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning inom unionen ska infrastrukturförvaltare **som avses i artikel 55.2** samarbeta inom det europeiska nätverk för infrastrukturförvaltare (ENIM) som avses i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU och i enlighet med bestämmelserna om samarbete i denna förordning.
3. När infrastrukturförvaltarna fullgör sina **uppgifter och** skyldigheter i enlighet med [...] **denna förordning** ska de
 - a) på bästa möjliga sätt utnyttja den tillgängliga infrastrukturkapaciteten [...],

- b) maximera värdet för samhället på det sociala, ekonomiska och miljömässiga planet av de järnvägstransporttjänster som möjliggörs av järnvägsinfrastruktur,
- c) säkerställa icke-diskriminerande förvaltning av och transparent, **rättvis** tillgång till infrastrukturkapacitet, även under **infrastrukturarbeten**, i syfte att [...] **möjliggöra rättvis konkurrens och säkerställa största möjliga konkurrenskraft för järnvägstjänster.**
- d) möjliggöra sömlös järnvägstrafik över mer än ett järnvägsnät, **särskilt genom att göra det möjligt för gods- och persontåg att köra under goda förhållanden och enkelt passera från ett järnvägsnät till ett annat,**
- e) säkerställa transparens i fråga om tillståndet hos och tillgängligheten till järnvägsinfrastrukturkapacitet,
- f) se över och förbättra järnvägsinfrastrukturen [...] i nära samarbete med [...] **operativa berörda parter,**
- g) bidra till genomförandet och utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

Artikel 3

Infrastrukturförvaltarens opartiskhet vad gäller trafikledning och kapacitetsförvaltning, inbegripet planering av underhåll

1. Infrastrukturförvaltare ska utföra uppgifterna gällande trafikledning och kapacitetsförvaltning, inbegripet planering av underhåll, på ett transparent och icke-diskriminerande sätt och de personer som ansvarar för att fatta beslut om dessa uppgifter ska inte påverkas av någon intressekonflikt.

1a. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som de erhåller, i enlighet med nationell lagstiftning och EU-lagstiftning, inbegripet, när så är lämpligt, genom anonymisering av den information som delas med andra parter.

2. När det gäller trafikledning ska infrastrukturförvaltare säkerställa att järnvägsföretag **och tjänsteleverantörer**, i händelse av störningar som rör dem, så snabbt som möjligt får fullständig tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ytterligare tillgång till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett transparent och icke-diskriminerande sätt för de berörda järnvägsföretagen och tjänsteleverantörerna.
3. När det gäller kapacitetsförvaltning och långsiktig planering av omfattande underhåll, modernisering och ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande, enligt definitionen i artikel 3.19 i direktiv 2012/34/EU, i enlighet med denna förordning, och [...] ta [...] största möjliga hänsyn till de farhågor som uttryckts.

Artikel 4

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU gälla.

Dessutom gäller följande definitioner:

1. *force majeure*: oförutsebar händelse eller situation som ligger utanför infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets kontroll och som inte kan undvikas eller förebyggas med rimlig framförhållning och omsorg eller lösas genom åtgärder som ur teknisk, finansiell eller ekonomisk synvinkel rimligen är möjliga för dem, som faktiskt har inträffat och kan verifieras objektivt, och som gör det omöjligt för infrastrukturförvaltaren att tillfälligt eller permanent fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning eller direktiv 2012/34/EU, eller för järnvägsföretaget att [...] **uppfylla** sina avtalsenliga skyldigheter gentemot en eller flera infrastrukturförvaltare.
2. *driftskompatibilitet*: driftskompatibilitet enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797²¹.
3. *operativa* [...] **berörda parter**: **sökande**, järnvägs[...] **företag**, infrastruktur[...] **förvaltare**, **behöriga myndigheter som avses i förordning (EU) 1370/2007, tjänsteleverantörer** [...]

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (*EUT L 138, 26.5.2016, s. 44*).

och varje annan enhet som är direkt involverad i upprätthållandet av en järnvägstransporttjänst.

4. *europaisk samordnare*: den samordnare som [...] **utsetts enligt** artikel [...]52 i förordning [...] ny TEN-T-förordning].

4a. europeiska transportkorridorer: de korridorer som avses i artikel 11 i förordning [ny TEN-T-förordning].

4b. urbana knutpunkter: urbana knutpunkter enligt definitionen i artikel 3.6 i [den nya TEN-T-förordningen].

4c. stomnät: det stomnät som anges i bilaga I till [den nya TEN-T-förordningen]. Vid tillämpning av artikel 55.3a avses med ”stomnätet” det stomnät som anges i bilaga IV till [den nya TEN-T-förordningen].

4d. utvidgat stomnät: det utvidgade stomnät som anges i bilaga I till [den nya TEN-T-förordningen]. Vid tillämpning av artikel 55.3a avses med det ”utvidgade stomnätet” det utvidgade stomnätet enligt bilaga IV till [den nya TEN-T-förordningen].

5. *ramavtal*: ett rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilket fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepå period.

6. *samtidig kapacitetstilldelning*: en process genom vilken infrastrukturförvaltare tilldelar kapacitet i järnvägsinfrastrukturen som svar på en uppsättning begäranden om kapacitet som mottagits vid ett givet slutdatum, och efter samordning av dessa begäranden för att säkerställa bästa möjliga utnyttjande av infrastrukturen och så nära överensstämmelse som möjligt med dessa begäranden.

7. *kronologisk turordning*: en princip för tilldelning av kapacitet i järnvägsinfrastrukturen där begäranden om kapacitet prioriteras i tilldelningsprocessen enligt deras kronologiska ordning.

8. *tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett tåg mellan två platser under en viss tidsperiod, vilket beskrivs som en exakt färdväg med tidtabell för det tåget,

inklusive avgångsort och destination, tidpunkt och dag för avgång och för ankomst, eventuella uppehållsplatser och tillhörande avgångstider.

9. *kapacitetsspecifikation*: en specifikation som gäller en viss kapacitetsrätt och som beskriver de kommersiella och driftsmässiga egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet [...] **som ska tillhandahållas av** infrastrukturförvaltaren **till den berörda sökanden** och som innehåller tillräcklig information för att kunna förbereda specifika tåglägen som har dessa egenskaper.
10. *förbindelse för järnvägstrafik i flera nät*: inrikes eller internationell järnvägstransporttjänst för gods eller passagerare som upprätthålls på två eller flera järnvägsnät som förvaltas av olika infrastrukturförvaltare. Tåget får kopplas ihop och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika avgångsorter och destinationer [...].
11. *kapacitetsrätt för flera nät*: samtliga kapacitetsrätter som gör det möjligt att tillhandahålla förbindelser för järnvägstrafik i flera nät.
12. *uppdelning av infrastrukturkapacitet*: förfarande där andelar av den totala tillgängliga kapaciteten hos en viss del av infrastrukturen tilldelas olika typer av järnvägstransporttjänster och till infrastrukturarbeten som innebär kapacitetsbegränsningar.
13. *tågplan*: data som uppdateras fortlöpande om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen, uttryckt som tilldelade kapacitetsrätter, under en tågplanepериод.
14. *tågplanepериод*: den tidsperiod under vilken en viss tågplan är giltig. infrastrukturarbete:
- 14a. rullande planeringsprocess: en metod för tilldelning av kapacitet till åtminstone godstransporttjänster på järnväg utanför tidsfristerna för det årliga tilldelningsförfarandet.**
15. *infrastrukturarbete*: [...] **ett ingrepp** i järnvägsinfrastrukturen i syfte att utveckla, underhålla, modernisera och bygga om järnvägsinfrastrukturen så som definieras i artikel 3.2a, 3.2c, 3.2d **respektive** 3.2e i direktiv 2012/34/EU.
16. *regleringsorgan*: det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU.

17. *incident*: [...] varje händelse, eller serie av händelser med samma orsak, som orsakar störningar i järnvägstrafiken [...].

17a. knutpunkt: en plats som förbinder två eller flera järnvägslinjer av vilka ingen är undantagen från tillämpningsområdet för artiklarna 2 och 3 i kapitel I och kapitlen II–V i denna förordning i enlighet med artikel 1.3 i denna förordning.

17b. specifik tågplanutformning: ett system som under en tidsperiod, vanligtvis avsedd att upprepas med jämna mellanrum, organiserar en kombination av tåglägen på sträckorna och knutpunkterna i ett definierat nät, eller en del av ett nät, även för trafik i flera nät, och i förekommande fall med beaktande av anslutningar och överföringstider mellan tjänster.

KAPITEL II FÖRVALTNING AV INFRASTRUKTURKAPACITET

AVSNITT 1

Allmänna principer för förvaltning av infrastrukturkapacitet

Artikel 5

Kapacitetsförvaltning

1. Infrastrukturförvaltare ska förvalta järnvägens infrastrukturkapacitet genom ett planerings- och tilldelningsförfarande som omfattar tre faser:
 - a) Strategisk kapacitetsplanering enligt avsnitt 2.
 - b) Planering och tilldelning av infrastrukturkapacitet enligt avsnitt 3.
 - c) Anpassning och omplanering av tilldelad infrastrukturkapacitet enligt avsnitt 4.
2. Utöver det innehåll som anges i bilaga IV till direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltarna i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i det direktivet inkludera ett avsnitt om den infrastruktur som ställs till järnvägsföretagens förfogande, ett avsnitt om kapacitetsförvaltning, ett avsnitt om drift, inbegripet om trafikledning, störningshantering och krishantering, samt ett avsnitt om resultatstyrning i enlighet med bilaga IV.
3. Beslutsfattande om kapacitetsförvaltning enligt punkt 1, inbegripet både definitionen och bedömningen av tillgänglighet och tilldelning av kapacitetsrätter, ska vara en väsentlig uppgift för infrastrukturförvaltaren i den mening som avses i artikel 3.2f i direktiv 2012/34/EU. De bestämmelser om väsentliga uppgifter som fastställs i det direktivet ska tillämpas på detta.

Artikel 6

Europeisk ram för kapacitetsförvaltning

- 1.[...] **1. Senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] [...] ska ENIM utveckla och anta en europeisk ram för kapacitetsförvaltning i enlighet med bestämmelserna i kapitel II [...]**
- 2.[...] **efter samråd med operativa berörda parter, med** gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet och för samordningen mellan infrastrukturförvaltare [...] andra operativa berörda parter, **Infrastrukturförvaltare ska sträva efter att följa dessa gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet.**
- 3.[...] **1a. ENIM ska lämna ett utkast till den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning till det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB) inom 18 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft. ENRRB ska lämna en rekommendation till ENIM om den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning inom fyra månader efter mottagandet av ENIM:s utkast. ENIM ska ta största möjliga hänsyn till denna rekommendation när den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning antas.**
- 2.** Den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning ska omfatta åtminstone de element som förtecknas i bilaga III och ska vid behov uppdateras för att ta hänsyn till infrastrukturförvaltares, järnvägsföretags och andra sökandes erfarenheter och ska baseras på ENIM:s verksamhet. **Vid uppdateringen av den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning ska ENIM lämna ett utkast till ENRRB för rekommendation.**
4. [...] **När infrastrukturförvaltarna** utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU [...] **och i artikel 5.2** i denna förordning [...] **ska de ta största möjliga hänsyn till den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.** De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer och förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

Artikel 7

Sökande

1. Sökande ska begära infrastrukturkapacitet. För att använda sådan infrastrukturkapacitet ska sökande **som inte är järnvägsföretag** utse ett järnvägsföretag [...]. **Järnvägsföretaget ska** ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU. Detta påverkar inte sökandes rätt att ingå ramavtal med infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 31 i denna förordning.
2. Infrastrukturförvaltaren får ställa krav på sökande för att säkerställa att berättigade förväntningar om framtida intäkter och utnyttjande av infrastrukturen infrias. Sådana krav ska vara lämpliga, transparenta och icke-diskriminerande. De ska specificeras i beskrivningen av järnvägsnätet [...] i [...] **linje med punkt 2 c** i bilaga IV. De får endast innefatta bestämmelser om en ekonomisk garanti som inte får överstiga en lämplig nivå som ska stå i proportion till sökandens planerade verksamhetsnivå, och en garanti avseende förmågan att begära infrastrukturkapacitet i överensstämmelse därmed.
3. Kommissionen får anta genomförandeakter för att närmare specificera de kriterier som ska följas för **fastställandet av** de [...] **krav som avses i** punkt 2. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Artikel 8

Förvaltning av [...] infrastrukturkapacitet

1. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att [...] infrastrukturkapaciteten förvaltas i enlighet med principerna i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU och i artikel 2 i denna förordning under alla faser av den kapacitetsförvaltningsprocess som avses i artikel 5.
2. När infrastrukturförvaltarna fattar beslut om [...] **infrastrukturkapacitet** ska de ta hänsyn till **den** strategiska vägledning för utnyttjande av infrastrukturkapacitet som tillhandahålls av medlemsstaterna i enlighet med artikel 11.3 [...], **om medlemsstaterna har**

tillhandahållit sådan vägledning, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 i den artikeln.

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

3. [...] **2a.** När infrastrukturförvaltarna planerar och tilldelar [...] **kapacitet ska de i största möjliga utsträckning eftersträva lösningar som är godtagbara för berörda sökande, samtidigt som de säkerställer en generellt optimal användning av järnvägsinfrastrukturen på det berörda nätet.**

- 3.** **Infrastrukturförvaltarna ska hantera konflikter avseende** kapacitet i största möjliga utsträckning genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36, som involverar de berörda sökandena och leder till samförståndslösningar vid motstridiga kapacitetsbehov och kapacitetsbegäranden.

4. Om den mekanism som avses i punkt 3 inte leder till en tillfredsställande lösning vad gäller motstridiga kapacitetsbehov och kapacitetsbegäranden, ska infrastrukturförvaltarna [...] **hantera** konflikter **avseende kapacitet** genom [...] **den formella konfliktlösningsmekanism som avses i artikel 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artikel 9

Information om infrastrukturkapacitet

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

Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål offentliggöra alla uppdateringar av den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 och av den tågplan som avses i artikel 30.

2. Infrastrukturförvaltare ska offentliggöra den information som avses i punkt 1 i enlighet med artikel 62.5 [...].
3. På begäran av sökande ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla den information som avses i punkt 1 på grundval av konkreta [...] **kommersiella och operativa behov hos de sökande**.

Artikel 10

Kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten och försämrad infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, **7a**, 7c och 7e i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare planera infrastrukturarbetet i enlighet med verksamhetsplanen och med de investerings- och finansieringsprogram som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Om ändringar av dessa program efter antagandet av verksamhetsplanen påverkar eller sannolikt kommer att påverka planeringen av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en översikt över sådana ändringar och deras sannolika inverkan.
2. Vid planering av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artikel 2.3 och artikel 3.

Infrastrukturförvaltaren ska särskilt på ett balanserat sätt beakta både infrastrukturarbetenas inverkan på förvaltarens egen kapitalförvaltning och ekonomiska situation och de **uppskattade** operativa och ekonomiska konsekvenserna för alla berörda sökande.

3. Infrastrukturförvaltarna ska samråda med sökande om infrastrukturarbetena inom ramen för de samordningsmekanismer som avses i artikel 7e i direktiv 2012/34/[...]EU och, när det gäller gränsöverskridande järnvägstrafik, i enlighet med artikel 54 i denna förordning.
4. Infrastrukturförvaltaren ska i tillräckligt god tid planera, informera och samråda med sökande om kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten, med beaktande av den uppskattade inverkan på järnvägsföretag. Infrastrukturförvaltarna ska härvid respektera de [...] **kra**v som anges i avsnitt 3 i bilaga I.

4a. För kapacitetsbegränsningar som [...] har stor inverkan [...] **i den mening som avses i avsnitt 3 punkt 0 i bilaga I** får sökande begära att infrastrukturförvaltaren tillhandahåller alternativ planering för kapacitetsbegränsningen i syfte att identifiera och välja ett alternativ som tar hänsyn till konsekvenserna för sökande och infrastrukturförvaltare på ett balanserat sätt. Infrastrukturförvaltaren ska förse dessa sökande med en preliminär planering av alternativ tillgänglig kapacitet under kapacitetsbegränsningen.

Den preliminära planeringen ska omfatta både den berörda linjen och, **i förekommande fall**, alternativa linjer och ska återspeglas i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.

5. Infrastrukturförvaltarna ska beakta och begränsa infrastrukturarbetenas inverkan på den gränsöverskridande trafiken. Infrastrukturförvaltarna ska i enlighet med artikel 53 samordna **sig vad gäller åtminstone** alla infrastrukturarbeten på de **järnvägslinjer** [...] **som ingår i de europeiska transportkorridorerna** och alla andra infrastrukturarbeten med betydande gränsöverskridande inverkan.

Samordningen ska särskilt inriktas på optimering av tidsplanen för infrastrukturarbeten och tillhandahållande av alternativ kapacitet på den berörda färdvägen och, **i förekommande fall**, på alternativa linjer, med beaktande av de sökandes operativa och kommersiella behov.

6. Att infrastrukturens kapacitet eller prestanda faller under dess konstruktionsvärden till följd av försämring av tillgångar, såsom begränsning av tillåten hastighet eller axellast, ska

också betraktas som kapacitetsbegränsningar. **Sådana kapacitetsbegränsningar ska inte leda till straffavgifter enligt artikel 40.** De informationsskyldigheter som anges i artikel 9 ska gälla för sådana **kapacitets**begränsningar.

7. Infrastrukturförvaltarna ska så tidigt som möjligt offentliggöra information och samråda med sökande om planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, om hur dessa inverkar på kapacitet som är tillgänglig för kommersiella ändamål, och om alternativ kapacitet.
8. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra [...]

aa) klassificeringen av kapacitetsbegränsningar och inverkan på trafiken enligt avsnitt 3 punkt 0 i bilaga I,

a) de tidsfrister för offentliggörande som anges i punkt 1 i det avsnittet,

- b) de tidsfrister för samordning av kapacitetsbegränsningar som anges i punkt 4 i det avsnittet; om dessa faktorer har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, och i syfte att ytterligare minska inverkan av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten på järnvägstrafiken och den administrativa bördan för infrastrukturförvaltarna, samtidigt som hänsyn tas till de berörda parternas planeringsmässiga, operativa, tekniska och kommersiella överväganden och till ENIM:s erfarenheter och synpunkter.**

Artikel 10a

Vägran eller återkallande av kapacitetsrätter med hänsyn till allmän ordning eller allmän säkerhet

1. **En medlemsstat får kräva att infrastrukturförvaltaren vägrar att bevilja eller återkalla kapacitetsrättigheter för en sökande om de behöriga myndigheterna i den medlemsstaten konstaterar att beviljandet av sådana rättigheter för den sökande innebär en allvarlig risk för den allmänna ordningen eller den allmänna säkerheten, inbegripet den nationella säkerheten och försvaret i den medlemsstaten. Varje sådant**

beslut ska vara vederbörligen motiverat och strikt nödvändigt och stå i proportion till det eftersträvade målet.

2. **Utan att det påverkar sekretessen för säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter ska medlemsstaterna inom tio dagar från antagandet av ett beslut på grundval av första stycket i denna artikel underrätta kommissionen, regleringsorganet och, när det gäller kapacitetsrättigheter för flera nät, andra berörda medlemsstater om antagandet av ett sådant beslut och om skälen till detta. Medlemsstaterna ska regelbundet se över alla sådana beslut.**
3. **Om en medlemsstat uttrycker oro över ett beslut som antagits av en annan medlemsstat på grundval av första stycket i denna artikel ska de berörda medlemsstaterna samordna sig sinsemellan i enlighet med artikel 53a.**

AVSNITT 2

STRATEGISK KAPACITETSPLANERING

Artikel 11

Strategisk kapacitetsplanering

1. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta all verksamhet som fastställs i artiklarna 12–25.
2. Strategisk kapacitetsplanering ska resultera i följande uppsättning av planeringsdokument som successivt ger alltmer detaljerad information om tillgänglig kapacitet:
 - a) Den kapacitetsstrategi som avses i artikel 16.
 - b) Den kapacitetsmodell som avses i artikel 17.
 - c) Den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.

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

Infrastrukturförvaltarna ska anta planeringsdokumenten som grund för nästa fas i planeringsprocessen.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att

i) **stryka delar av det detaljerade innehållet i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen enligt avsnitt 1 i bilaga I, och**

ii) ändra [...] **tidsfristerna i avsnitt 2 i bilaga I,**

om dessa faktorer har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, i syfte att säkerställa en effektiv strategisk planeringsprocess och återspegla infrastrukturförvaltarens och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheterna hos **och yttrandena från** ENIM, [...] sökande [...], regleringsorgan och [...] **ENRRB** vid genomförandet av detta avsnitt. **Kommissionen får inte stryka delar i avsnitt 18 i bilaga I som motsvarar de delar som avses i artiklarna 16–18.**

3. Med förbehåll för principen om förvaltningsmässigt oberoende som fastställs i artikel 4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning på grundval av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU. [...] **Denna vägledning ska respektera infrastrukturförvaltarnas operativa ansvar, göra det möjligt för dem att optimera användningen av nätet och effektivt samordna tilldelningen av kapacitet för gränsöverskridande trafik. Vägledningen ska vara förenlig med bestämmelserna i denna förordning. Vägledningen ska tillhandahållas i god tid, så att infrastrukturförvaltarna kan följa de tidsfrister som anges i bilaga I, och kan** särskilt **omfatta eller** innehålla följande:

a) Allmänna mål för den nationella järnvägspolitiken som är relevanta för strategisk kapacitetsplanering inom ramen för denna förordning, **till exempel nationell praxis för tågtidtabeller.**

b) En översikt över utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, med beaktande av relevanta planer och strategier på nationell eller regional nivå och de arbetsplaner för de europeiska transportkorridorerna som avses i artikel [...] **[54]** i [den nya TEN-T-förordningen].

c) Allmänna [...] riktlinjer för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet **och, i förekommande fall, politiska riktlinjer avseende**

i) trafikvolymerna för de olika typer av trafik som avses i artikel 12 och som infrastrukturförvaltarna ska sträva efter att tillgodose genom den strategiska planeringsprocessen,

- ii) genomförandet av specifika tågplanutformningar för både gods- och persontrafik, såsom integrerade tågplaner med regelbundna intervall,**
- iii) omfattningen av den kapacitet som kan reserveras genom ramavtal eller rullande planering,**
- iv) infrastrukturförvaltarnas genomförande av de regler för konfliktlösning som fastställs i artikel 37,**

som infrastrukturförvaltaren ska ta [...] **största** möjliga hänsyn till vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt när det gäller starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur som avses i artikel 21 **och i den förplaneringsprocess som avses i artiklarna 18 och 20,**

- d) En översikt över den planerade utvecklingen av järnvägstrafik som bedrivs inom ramen för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, vid behov med beaktande av synpunkter från berörda regionala eller lokala myndigheter.

Medlemsstaterna ska samordna sig **i enlighet med artikel 53a** för att säkerställa samstämmighet mellan de respektive strategiska vägledningarna som de tillhandahåller i enlighet med denna punkt i syfte att stödja utvecklingen av internationell person- och godstrafik på järnväg.

Infrastrukturförvaltarna ska motivera eventuella avvikelser från den vägledning som medlemsstaterna tillhandahåller i enlighet med leden c och d i denna punkt.

Medlemsstaterna får föreskriva att delar av den vägledning som avses i led c i denna punkt ska vara bindande.

Medlemsstaterna ska offentliggöra den strategiska vägledning som antagits i enlighet med denna punkt, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning. Den strategiska vägledningen ska offentliggöras i god tid för att göra det möjligt att förbereda den strategiska kapacitetsplaneringen.

- 4. Strategisk kapacitetsplanering ska inte inbegripa beviljande av kapacitetsrätter till enskilda sökande i enlighet med artikel 26.

Allmänna krav för strategisk kapacitets/.../planering

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett [...] **rättvist, transparent** och icke-diskriminerande sätt beakta alla typer av järnvägstransporttjänster för vilka de kan komma att få kapacitetsbegäranden om, oavsett dessas volym, storleken på marknaden i efterföljande led, stabilitet mellan på varandra följande tidtabeller, tjänsternas regelbundenhet eller deras frekvens inom en given tågplanperiod.
2. Vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18, ska infrastrukturförvaltarna göra åtskillnad mellan åtminstone följande typer av järnvägstransporttjänster:
 - a) Godstransport.
 - b) Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik).
 - c) Persontrafik i städer och regioner.

Mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet av denna förordning [...] **och för att stödjas enhetlighet över gränserna i den strategiska planeringsprocessen** får ENIM vid behov fastställa en mer detaljerad **harmoniserad** förteckning som ytterligare skiljer mellan olika typer av järnvägstransporttjänster. [...] **Denna förteckning** ska inkluderas i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. **Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till denna förteckning.**

3. Vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18, ska infrastrukturförvaltarna ange den förplanerade kapacitet som är lämplig för tillhandahållandet av förbindelse för transporttjänster i flera nät, **inbegripet gränsöverskridande järnvägstrafik.** **Infrastrukturförvaltarna ska samordna sig i enlighet med artikel 53 när de anger den förplanerade kapacitet som är lämplig för tillhandahållande av förbindelse för transporttjänster i flera nät.**
4. I den strategiska kapacitetsplaneringen ska också hänsyn tas till följande:

- a) Den observerade strukturen för och utvecklingen av efterfrågan på infrastrukturkapacitet, såsom den identifierats genom kapacitetstilldelning under tidigare tågplanepioder och genom den marknadsövervakning som avses i artikel 15 i direktiv 2012/34/EU.
- b) Den förväntade utvecklingen av transportbehoven och den därav följande efterfrågan på järnvägstransporttjänster och infrastrukturkapacitet, i enlighet med den analys som avses i artikel 15 i denna förordning.
- c) **Tillkännagivanden av kapacitetsbehov från sökande och** synpunkter från samrådet med [...] **operativa berörda parter** i enlighet med artikel 13.
- d) Den förväntade eller planerade utvecklingen av infrastrukturkapacitet, särskilt i enlighet med den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU och den verksamhetsplan för infrastrukturförvaltaren som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU.
- e) De planerade infrastrukturarbeten som förväntas påverka järnvägsnätet.
- f) [...] **Särdragen** hos olika järnvägstransportmarknader, särskilt när det gäller följande:
 - i) Fart.
 - ii) Frekvens.
 - iii) Tolerans för avvikelser från det tilldelade tågläget.
 - iv) Möjlighet att leda om, planera om eller ersätta tjänster med andra transportsätt i händelse av störningar i järnvägsnätet.
 - v) Volatilitet i efterfrågan på järnvägstransporter och det därav följande behovet av att planera järnvägstrafik med en annan tidshorisont.

5. Den strategiska kapacitetsplaneringen ska återspegla den tilldelade kapaciteten genom ramavtal och löpande planering.

5a. För strategisk kapacitetsplanering ska infrastrukturförvaltarna upprätta en strategisk färdplan som fastställer följande:

- a) **Det geografiskt tillämpningsområde för den kapacitetsstrategi som avses i artikel 16, för den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och för den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.**
- b) **De alternativa linjer som övervägs i händelse av de kapacitetsbegränsningar som avses i artikel 10 och i samband med den beredskapsplanering som avses i artikel 19.**

Medlemsstaterna ska säkerställa att den strategiska färdplanen ingår i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

6. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta **järnvägslinjedelen** av TEN-T:s **stomnät** och utvidgade stomnät [...]. Infrastrukturförvaltare, **inbegripet de som inte förvaltar linjer som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät,** får **besluta att i den strategiska kapacitetsplaneringen** inkludera andra linjer och knutpunkter i järnvägsnätet som de förvaltar. **Medlemsstaterna får, i enlighet med de strategiska riktlinjer som avses i artikel 11.3, också föreskriva att infrastrukturförvaltarna ska genomföra strategisk kapacitetsplanering för andra linjer och knutpunkter i det järnvägsnät som förvaltas av dessa infrastrukturförvaltare.**

Strategisk kapacitetsplanering ska genomföras på en nivå som är tillräckligt detaljerad för att möjliggöra kapacitetsplanering för specifika banavsnitt. I detta syfte ska järnvägsnätet representeras av knutpunkter och sträckor som gör det möjligt att ta hänsyn till relevanta egenskaper för tillgång och efterfrågan på kapacitet.

[...] **Medlemsstaterna ska säkerställa att dessa** sträckor [...] anges i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

7. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta en period som [...] **börjar** fem år [...] **före ändringen av den tågplaneperiod som den avser.** Infrastrukturförvaltare får förlänga perioden till mer än fem år, särskilt för att stödja utvecklingen av infrastrukturen inom ramen för den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU.
8. Infrastrukturförvaltarna ska [...] se över och **vid behov** uppdatera resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringen och särskilt beakta följande:

- a) Utveckling av järnvägsinfrastrukturen.
 - b) Förändringar i efterfrågan på infrastrukturkapacitet på marknaden, **inbegripet genom tillkännagivanden om kapacitetsbehov.**
 - c) Resultaten av de tilldelningsprocesser som fastställs i avsnitten 3 och 4 **i detta kapitel** under tidigare tågplanepreioder, inbegripet i vilken grad de sökande har utnyttjat infrastrukturkapaciteten.
 - d) Insikter från trafikledning utförd i enlighet med kapitel III.
 - e) Resultatet av hantering av trafikstörningar och krishantering utförd i enlighet med kapitel III.
 - f) Resultaten av prestationsgranskning i enlighet med kapitel IV.
9. ENIM ska utarbeta **och i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6 i denna förordning inkludera** riktlinjer med gemensamma principer, förfaranden och metoder för strategisk kapacitetsplanering. [...]

Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till dessa riktlinjer i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer, förfaranden och metoder som fastställts i riktlinjerna.

Artikel 13

Samråd med berörda parter om strategisk kapacitetsplanering

1. Infrastrukturförvaltare ska, **inom ramen för artikel 7e i direktiv 2012/34/EU**, samråda med alla operativa berörda parter, **inbegripet de som bedriver järnvägstrafik i flera nät**, om strategisk kapacitetsplanering, **inbegripet de planeringsdokument som avses i artiklarna 16–18**, i enlighet med [...] **den tidsplan som fastställs i avsnitt 2 i bilaga I.**

2. **För detta samråd** [...] ska infrastrukturförvaltarna [...] **ta största möjliga hänsyn till principerna i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.**

För samrådet med operativa berörda parter som driver förbindelser för järnvägstrafik i flera nät [...] **ska infrastrukturförvaltarna samordna sig sinsemellan** i enlighet med [...] **artikel 53 och, när det gäller europeiska och gränsöverskridande frågor, artikel 54.**

Artikel 14

Samordning av strategisk kapacitetsplanering mellan infrastrukturförvaltare

1. Infrastrukturförvaltare ska **i tillämpliga fall** samordna sin verksamhet gällande strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artikel 53.

Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:

- a) Att den strategiska planeringen är konsekvent för alla de berörda järnvägsnäten, särskilt när det gäller kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen, planeringen av infrastrukturarbeten och beredskapsplanering.
- b) Att kapacitetsbehoven för förbindelse för järnvägstrafik i flera nät, **inbegripet gränsöverskridande järnvägstrafik,** övervägs på ett lämpligt sätt i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen.
- c) Att den strategiska kapacitetsplaneringen och dess resultat ses över i enlighet med kapitel IV.
- d) Att alla operativa berörda parter, regleringsorgan och [...] ENRRB [...], de europeiska samordnarna och [...] medlemsstaternas myndigheter och, **vid behov,** andra berörda parter deltar.

2. [...]

3. Infrastrukturförvaltare ska beakta alla rekommendationer som ENIM antar i enlighet med [...] **artikel 54**. Om infrastrukturförvaltarna inte följer rekommendationen ska de förklara skälen **till detta** i planeringsdokumenten.
4. ENRRB ska övervaka samordningsprocessen och dess genomförande. ENRRB ska informera kommissionen om sina synpunkter på behovet av att åtgärda eventuella brister i samordningsprocessen.

Artikel 15

Analys av den förväntade utvecklingen på transportmarknaden

1. [...] **Nätverkssamordnaren ska regelbundet genomföra en transportmarknadsundersökning med avseende på nät- och marknadsutveckling för gränsöverskridande järnvägstrafik. Nätverkssamordnaren ska meddela medlemsstaterna resultaten av denna undersökning, infrastrukturförvaltarna och andra berörda parter, inbegripet de europeiska samordnarna. Nätverkssamordnaren ska se över och uppdatera transportmarknadsundersökningen när så är lämpligt, och under alla omständigheter minst vart femte år. Infrastrukturförvaltarna ska ta hänsyn till denna marknadsundersökning** för att få underlag till sin övergripande verksamhetsstrategi, kapacitetsförvaltning och beredskapshantering samt sina investeringsbeslut. [...]
2. Vid tillämpningen av denna förordning ska den transportmarknads[...] **undersökning** som avses i punkt 1 särskilt bidra till den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 11, till den uppdelning av infrastrukturkapacitet som avses i artikel 25 och till den tilldelning av kapacitet på grundval av den formella konfliktlösningsmekanismen som avses i artikel 37.

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

Artikel 16

Kapacitetsstrategi

1. Infrastrukturförvaltaren ska anta en kapacitetsstrategi som fastställer dennes förväntningar på den framtida utvecklingen av efterfrågan på och tillgången till järnvägsinfrastrukturkapacitet och dennes vision om hur denna utveckling ska tillgodoses.

Kapacitetsstrategin ska fungera som en [...] **grund** för kommunikation, samråd och samordning mellan operativa berörda parter.
2. Kapacitetsstrategin ska innehålla **den** information [...] **som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I.**
3. [...]
4. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta [...] **och** offentliggöra [...] kapacitetsstrategin i enlighet med den tidsplan [...] som anges i avsnitt 2 i bilaga I. **Vid oförutsedda och betydande händelser ska infrastrukturförvaltaren uppdatera kapacitetsstrategin i enlighet därmed.**
5. [...]

Artikel 17

Kapacitetsmodell

1. Infrastrukturförvaltaren ska fastställa en kapacitetsmodell för att förbättra kapacitetsstrategin på grundval av resultatet **av det tillkännagivande av kapacitetsbehov som avses i artikel 12.4 c och den** samråds- och samordningsverksamhet som avses i artiklarna 13 och 14.

Kapacitetsmodellen ska stödja en balanserad bedömning av kapacitetsbehoven för olika segment av järnvägstransporttjänster och infrastrukturförvaltarnas behov av att underhålla, modernisera och utveckla (ombyggnad av befintlig infrastruktur och uppbyggnad av ny) [...] järnvägsinfrastruktur. Kapacitetsmodellen ska utgöra [...] **en grund** för kommunikation, samråd och samordning av strategisk kapacitetsplanering mellan operativa berörda parter.

2. Kapacitetsmodellen ska [...] **innehålla den information som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I.** Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta och offentliggöra kapacitetsmodellen för varje tågplaneperiod och uppdatera kapacitetsmodellen i enlighet med [...] den tidsplan som anges i avsnitt [...] 2 i bilaga I. **Skyldigheten att uppdatera kapacitetsmodellen ska inte gälla om kapacitetsförsörjningsplanen för samma tågplaneperiod har offentliggjorts.**

3. Infrastrukturförvaltare ska [...] i förekommande fall, **dokumentera och** motivera eventuella **betydande** avvikelser mellan kapacitetsmodellen och kapacitetsstrategin för samma tågplaneperiod. [...]

4. [...]

Artikel 18

Plan för kapacitetsförsörjning.

1. Infrastrukturförvaltaren ska upprätta en kapacitetsförsörjningsplan i syfte att tillhandahålla omfattande information om
 - a) infrastrukturkapacitet tillgänglig för tilldelning till sökande,

- b) infrastrukturkapacitet som inte är tillgänglig för tilldelning.

Kapacitetsförsörjningsplanen ska ligga till grund för kapacitetstilldelning.

Kapacitetsförsörjningsplanen ska innehålla den information som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I.

1a. Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta kapacitetsförsörjningsplanen i enlighet med resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringsprocess som avses i artiklarna 11–17 och i överensstämmelse med den tidsplan som anges i avsnitt 2 i bilaga I.

2. Infrastrukturförvaltarna ska offentliggöra kapacitetsförsörjningsplanen för varje tågplaneperiod senast inom den tidsfrist som anges i avsnitt 2 i bilaga I och ska kontinuerligt uppdatera planen fram till slutet av den tågplaneperiod som planen hänvisar till. Kapacitetsförsörjningsplanen ska omfatta varje enskild dag i den berörda tågplaneperioden.

3. Infrastrukturförvaltare ska [...]

[...] i förekommande fall, **dokumentera och** motivera eventuella **betydande** avvikelser mellan kapacitetsförsörjningsplanen och kapacitetsmodellen för samma tågplaneperiod.

4. I kapacitetsförsörjningsplanen får infrastrukturförvaltarna ange infrastrukturkapacitet som förplanerad. Förplanerad kapacitet innebär att infrastrukturförvaltaren definierar egenskaper och volymer för den kapacitet som sökanden kan begära, fastställer regler för tilldelning av sådan kapacitet och definierar förfarandet för hur sådan kapacitet kan begäras, i enlighet med artikel 20. De angivna egenskaperna, reglerna och tilldelningsprocesserna ska beaktas vid tilldelningen av förplanerad kapacitet. **Inom ramen för sin strategiska vägledning enligt artikel 11.3 c får medlemsstaterna ålägga infrastrukturförvaltare att förplanera infrastrukturkapacitet med avseende på vissa linjer och knutpunkter.**

5. Förplanerad kapacitet ska presenteras i kapacitetsförsörjningsplanen i form av kapacitets**planerings**objekt enligt artikel 20, som specificerar kapacitetens volym och egenskaper och som är kopplade till tilldelningsregler och tilldelningsprocesser genom vilka sådan kapacitet görs tillgänglig.

6. [...] **5a.** Infrastrukturförvaltarna ska, **när de förplanerar** kapacitet, [...] [...] **beakta de kriterier som anges i artikel 25.2a a–f.**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Vid förplanering av kapacitet ska infrastrukturförvaltarna ta hänsyn till** resultaten av samrådet med sökande i enlighet med artikel 13 och samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

9. Regleringsorganet ska analysera kapacitetsförsörjningsplanen och får **inom 30 dagar efter offentliggörandet av den slutliga kapacitetsförsörjningsplanen** som kräver att infrastrukturförvaltaren ändrar kapacitetsförsörjningsplanen [...] om [...] **det i analysen konstateras att planen inte följer bestämmelserna i denna förordning och direktiv 2012/34/EU eller principerna om öppenhet och icke-diskriminering.**

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

- a) Metoderna för offentliggörande av kapacitetsförsörjningsplanen, inbegripet digitala tjänster, verktyg, funktioner och gränssnitt.
- b) Förfarandet för samråd med sökande om kapacitetsförsörjningsplanen.

Artikel 19

Beredskapsplanering

1. Infrastrukturförvaltare ska inrätta och genomföra en kontinuerlig process för beredskapsplanering för att förbereda sig på störningar i nätdriften och på andra krissituationer som påverkar järnvägstrafiken.

Beredskapsplanering ska utgöra grunden för trafikförvaltning samt störnings- och krishantering i enlighet med artikel 42, i syfte att möjliggöra snabba insatser i sådana situationer och minimera deras inverkan på järnvägstrafiken.

Infrastrukturförvaltarna ska dokumentera resultaten av beredskapsplaneringen i en beredskapsplan.

2. Beredskapsplaneringen ska särskilt omfatta följande:

- a) Fastställande av alternativa [...] **järnvägslinjer, i förekommande fall**, som gör det möjligt att leda om trafiken om de **järnvägs**linjer som ingår i stornätet och det utvidgade stornätet för TEN-T inte är tillgängliga, och [...] **av de övriga järnvägslinjer och knutpunkter som omfattas av dokumenten för strategisk kapacitetsplanering.**
- b) En preliminär planering av den tillgängliga infrastrukturkapaciteten på de alternativa [...] **järnvägslinjer** som utsetts i enlighet med led a, **i förekommande fall**, som ger insyn i den infrastrukturkapacitet som finns tillgänglig på sådana linjer **och i de tekniska egenskaperna**, och som kan utnyttjas vid incidenter och, i synnerhet, vid störningar i järnvägsnätet i enlighet med artikel 46.
- c) Fastställande av regler och förfaranden för trafik- och krishantering, inbegripet utbyte av information mellan infrastrukturförvaltare, andra operativa berörda parter och andra berörda parter, såsom myndigheter med ansvar för järnvägs- eller säkerhets- och katastrofinsatser, samt kriterier för aktivering av dessa förfaranden.
- d) Identifiering av och förteckning över organ som ska informeras i händelse av allvarliga incidenter eller allvarliga störningar i tågtrafiken.
- e) Alla andra förberedelser som är nödvändiga för störnings- och krishantering i enlighet med artikel 42 och med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

3. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att beredskapsplaneringen är förenlig med strategisk kapacitetsplanering, i synnerhet kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen, kapacitetsförsörjningsplanen samt planeringen av infrastrukturarbeten som avses i artikel 10.

4. Resultaten av beredskapsplaneringen, särskilt fastställandet av alternativa linjer, **i förekommande fall**, i enlighet med punkt 2 a och den vägledande kapacitetsplaneringen för alternativa linjer, **i förekommande fall**, i enlighet med punkt 2 b, ska ingå i kapacitetsmodellen och i kapacitetsförsörjningsplanen.

5. [...]

Kriterier och förfaranden för tilldelning av förplanerad kapacitet och för fastställande av kapacitetsplaneringsobjekt

1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela förplanerad kapacitet som ingår i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 genom **rättvisa**, transparenta och icke-diskriminerande kriterier och förfaranden.

Infrastrukturförvaltare får gruppera kapacitetsplaneringsobjekt, såsom förplanerade tåglägen när kapacitet förplaneras för en specifik tågplanutformning, i enlighet med den strategiska vägledning som avses i artikel 11.3 när sådan ges och med hänsyn till marknadens behov såsom de uttryckts av sökande.

2. Kapacitetsplaneringsobjekt ska definiera kännetecknen och egenskaper hos olika typer av förplanerad kapacitet, inbegripet kapacitet som sökande kan begära, kapacitet som reserverats för infrastrukturarbeten och redan tilldelad kapacitet. Dessa kännetecknen och egenskaper ska omfatta alla aspekter som är relevanta för specifika typer av förplanerad kapacitet, såsom färdväg, tidsplanering, garanterad eller erforderlig minimihastighet, [...] **maximal längd**, tekniska [...], parametrar och antal tåglägen som ingår **för såväl godstrafiktjänster som persontrafiktjänster**.
3. ENIM ska utarbeta en gemensam ram för de kriterier och förfaranden som avses i punkt 1 och ska inkludera den i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. I denna gemensamma ram ska fördelarna med att reservera kapacitet för särskilda typer av järnvägstjänster eller tilldelningsprocesser balanseras mot behovet av att säkerställa flexibilitet för att tillgodose marknadens behov vad gäller kapacitetstilldelning. Därför ska det i den gemensamma ramen ges tillhandahållas möjlighet att beakta begäranden om kapacitetsrätt som inte är förenliga med förplanerad kapacitet inom ramen för den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36. **Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till denna gemensamma ram.**
4. ENIM ska utarbeta och anta [...] specifikationer för de kapacitetsplaneringsobjekt **som avses i punkt 2** i läsbart och maskinläsbart format. ENIM ska inkludera dessa specifikationer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. [...] **Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till dessa specifikationer.**

Starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur

1. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål förklara [...] **sträckor och knutpunkter** i infrastrukturen som antingen starkt trafikerade eller överbelastade om minst ett av följande villkor är uppfyllt:
 - a) [...] Utnyttjandet **av järnvägsinfrastrukturens kapacitet** har överskridit tröskelvärdena för starkt trafikerad infrastruktur eller överbelastad infrastruktur under de referensperioder som anges i [...] bilaga II under föregående eller innevarande tågplanepериод.
 - b) Resultaten av den strategiska kapacitetsplanering som genomförts i enlighet med detta avsnitt visar att de kapacitetsbehov som uttrycks under de strategiska kapacitetsplaneringsfaserna överstiger den kapacitet som är tillgänglig för tilldelning under en viss tågplanepериод [...], **inbegripet på grund av infrastrukturarbeten med en varaktighet på mer än 12 månader som leder till kapacitetsbegränsningar som planeras i enlighet med artikel 10.**

[...]

Infrastrukturförvaltarna ska bedöma utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturkapacitet på grundval av objektiva, transparenta och lämpliga förfaranden och metoder.

Första stycket led a i denna punkt ska inte gälla för infrastrukturen i den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, definierad i fördraget mellan Republiken Frankrike och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, som undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986, och koncessionsavtalet mellan transportministern, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited och France-Manche S.A.

- 1a. ENIM ska utarbeta en gemensam metod för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Denna metod ska inkluderas i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till denna metod.**
2. I den förklaring som avses i punkt 1 ska tågplaneperioden, infrastrukturen och de specifika tidsperioder som det handlar om anges.
3. Enskilda begäranden om kapacitet som står i konflikt med varandra och som avser tilldelning under tågplanep**erioden** får inte utgöra skäl för att förklara en del av infrastrukturen som starkt trafikerad eller överbelastad, såvida inte villkoren i punkt 1 är uppfyllda.
4. Om infrastruktur har förklarats som starkt trafikerad eller överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 22, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 23 **har genomförts under de fem år som föregått förklaringen av infrastrukturen som starkt trafikerad eller överbelastad eller** redan håller på att genomföras.
5. För infrastrukturen som förklarats som starkt trafikerad eller överbelastad ska infrastrukturförvaltarna reservera kapacitet i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18, med beaktande av resultatet av den kapacitetsanalys som avses i artikel 22.
- För sträckor och knutpunkter i infrastruktur som förklarats som överbelastade får infrastrukturförvaltaren fastställa särskilda tröskelkvoter för tillämpningen av artikel 27.6.**
6. Om avgifter i enlighet med artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU inte har tagits ut eller om de inte har gett ett tillfredsställande resultat, och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad, ska infrastrukturförvaltaren tillämpa ett förfarande för att dela upp eller tilldela [...] infrastrukturkapacitet på grundval av transparenta och objektiva kriterier. Detta förfarande ska genomföras i enlighet med artikel [...] **25** i denna förordning och ska tillsammans med tillämpliga kriterier anges i beskrivningen av järnvägsnätet.
7. [...] **Medlemsstaterna** ska [...] **säkerställa att knutpunkter och sträckor** som förklarats **som** starkt trafikerade eller överbelastade **anges** i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

8. [...]
9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 i syfte av att ändra [...] **de tröskelvärden för kapacitetsutnyttande och de referensperioder som anges i bilaga II om dessa faktorer har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, i syfte** att säkerställa en effektiv kapacitetsförvaltning på starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur och för att återspegla infrastrukturförvaltarens och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheter från ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och **ENRRB** vid genomförandet av denna artikel.
- 10. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa huvudprinciperna för den metod som ska utarbetas av ENIM enligt punkt 1a om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.**

Artikel 22

Kapacitetsanalys för starkt trafikerad eller överbelastad infrastruktur

1. Infrastrukturförvaltaren ska utföra en kapacitetsanalys inom sex månader efter det att infrastrukturen förklarats vara starkt trafikerad eller överbelastad, **såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan har genomförts under de fem år som föregår förklaringen av infrastrukturen som starkt trafikerad eller överbelastad eller redan håller på att genomföras.**

I kapacitetsanalysen ska man fastställa de begränsningar av infrastrukturkapacitet som förhindrar att de kapacitetsbehov som uttrycks av de sökande tas med i kapacitetsmodellen, eller i kapacitetsförsörjningsplanen, eller som förhindrar att begäranden om infrastrukturkapacitet tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

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

2. Kapacitetsanalysen ska omfatta infrastrukturens egenskaper när det gäller kapacitet, förmåga och driftskompatibilitet, driftsförfaranden, arten av använda tjänster och effekten av alla dessa faktorer på infrastrukturkapaciteten. De åtgärder som ska beaktas ska särskilt avse omledning av trafik, ändring av tidtabell, ändrade hastigheter, harmonisering av driftsförfaranden och förbättringar av infrastrukturen.
3. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande om utkastet till kapacitetsanalys i enlighet med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU och, om den berörda delen av infrastrukturen ingår i en europeisk transportkorridor, i enlighet med artikel 54 **i denna förordning**.

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra resultatet av kapacitetsanalysen. [...]

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

Resultaten av kapacitetsanalysen ska överlämnas till de myndigheter i medlemsstaterna som ansvarar för utarbetandet av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU och till den europeiska samordnare som ansvarar för den berörda europeiska transportkorridoren.

Artikel 23

Kapacitetsförstärkningsplan

1. Senast sex månader efter det att den kapacitetsanalys som avses i artikel 22 har avslutats ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en kapacitetsförstärkningsplan **för sträckor och knutpunkter som förklarats som överbelastade**.

I kapacitetsförstärkningsplanen ska man identifiera

- a) orsakerna till överbelastningen,
- b) den sannolika framtida trafikutvecklingen,
- c) hinder för infrastrukturutveckling,

- d) alternativ och kostnader för kapacitetsförstärkning, inklusive **organisatoriska åtgärder och** sannolika ändringar av tillträdesavgifter.

På grundval av en kostnads-/nyttoanalys för de möjliga åtgärder som angetts ska kapacitetsförstärkningsplanen också fastställa åtgärder som ska vidtas för att förstärka infrastrukturkapaciteten, inbegripet en tidsplan för genomförande av åtgärderna.

2. Kapacitetsförstärkningsplanen ska upprättas efter samråd med användare av den relevanta överbelastade infrastrukturen i enlighet med artikel 13.

[...] **En medlemsstat** får **besluta att planen ska** underkastas **dess** förhandsgodkännande

3. Den berörda medlemsstaten ska ta hänsyn till kapacitetsförstärkningsplaner vid förnyelsen av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU.

[...]

4. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 40 i denna förordning ska infrastrukturförvaltaren upphöra att ta ut avgifter för den relevanta infrastrukturen enligt artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU i något av följande fall:

- a) Om infrastrukturförvaltaren inte lägger fram en kapacitetsförstärkningsplan.
- b) Om infrastrukturförvaltaren inte lyckas genomföra de åtgärder som anges i kapacitetsförstärkningsplanen.

5. Trots vad som sägs i punkt 4 får infrastrukturförvaltaren, med förbehåll för godkännande från regleringsorganet, fortsätta att ta ut dessa avgifter i något av följande fall:

- a) Om kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av faktorer utanför infrastrukturförvaltarens kontroll.
- b) Om de alternativ som står till buds är inte ekonomiskt eller finansiellt hållbara.

Artikel 24

Särskild infrastruktur

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska infrastrukturkapacitet anses vara tillgänglig för användning av alla typer av trafik som är förenlig med den färdväg som är avsedd för trafik i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de specifikationer som fastställs i genomförandekter som antagits [...] **på grundval av det direktivet.**
2. Om det finns lämpliga alternativa linjer och det i enlighet med förfarandet i artikel 25 kan visas att detta är motiverat ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv, får infrastrukturförvaltaren, efter samråd med berörda parter, ange att viss infrastruktur är avsedd för användning av specificerade typer av trafik. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren ange detta i de planeringsdokument som avses i artikel 11.2 och **i beskrivningen av järnvägsnätet och** reservera kapacitet för de angivna typerna av trafik i kapacitetsförsörjningsplanen.

Att infrastrukturen reserverats för ett visst ändamål ska inte hindra andra typer av trafik från att använda sådan infrastruktur om kapacitet finns tillgänglig.

3. [...] **Medlemsstaterna ska säkerställa att den infrastruktur** som fastställts i enlighet med punkt 2 [...] anges i det [...] infrastrukturregister som avses i artikel 49 i [...] direktiv (EU) 2016/797 [...].

Artikel 25

[...] Uppdelning av kapacitet i infrastruktur som har förklarats vara starkt trafikerad eller överbelastad

1. Om en del av infrastrukturen har förklarats [...] **vara** starkt trafikerad eller överbelastad under en framtida tågplaneperiod, [...] **får** infrastrukturförvaltaren dela upp kapaciteten på denna del av infrastrukturen i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 och som avser den berörda tågplaneperioden.

2. Vid uppdelningen av infrastrukturkapacitet i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med **den strategiska vägledning som avses i [...]** [...] artikel **11.3, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning och säkerställt att den är bindande, och** ta hänsyn till behovet av kapacitet för förbindelse för järnvägstrafik i flera nät.

2a. I syfte att dela upp infrastrukturkapaciteten i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltarna bedöma alternativa uppdelningsalternativ baserade på, men inte begränsat till, följande socioekonomiska, driftsmässiga och miljömässiga kriterier, beroende på tillgången till data:

- a) Driftskostnader för operatörer och tekniska parametrar för järnvägstransporttjänster och därav följande inverkan på priserna för järnvägstransporttjänsternas kunder.**
- b) Tidsrelaterade kostnader för kunder av järnvägstransporttjänster.**
- c) Konnektivitet och tillgänglighet för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna, inbegripet förbindelsernas kvalitet och anslutningstider för person- och godstrafik på järnväg.**
- d) Miljöpåverkan, såsom utsläpp av växthusgaser och buller.**
- e) Antal personer och volym av gods som transporteras.**
- f) Utnyttjande av infrastrukturnätet.**

Vid bedömningen av alternativa uppdelningsalternativ ska infrastrukturförvaltarna beakta de förfaranden som utarbetats av ENIM och som avses i punkt 2b.

2b. ENIM ska förbereda och anta ett rättvist, öppet och icke-diskriminerande förfarande för bedömning av de alternativa uppdelningsalternativen och inkludera det i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Förfarandena ska omfatta följande:

- a) Definiera intervall för standardvärden för järnvägstrafik som en första bedömningsgrund.**

- b) Utforma alternativa scenarier för uppdelning av tillgänglig kapacitet för olika typer av järnvägstransporttjänster.**
- c) Utvärdera och rangordna scenarierna på grundval av objektiva, transparenta och icke-diskriminerande metoder med beaktande av de socioekonomiska, operativa och miljömässiga kriterier som anges i punkt 2a och som gör möjligt att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis.**
- d) Välja det högst rankade scenariot på grundval av den utvärdering som avses i led c och ändra kapacitetsförsörjningsplanen i enlighet med detta.**

AVSNITT 3

Planering och tilldelning av kapacitet

Artikel 26

Kapacitetsrätter

1. Sökande får, i enlighet med offentligrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser, hos infrastrukturförvaltaren begära ett avtal som ger [...] rätter **till** järnvägsinfrastruktur**kapacitet** mot den avgift som avses i kapitel IV avsnitt 2 i direktiv 2012/34/EU.

Infrastrukturförvaltare ska tilldela sökande [...] **rätter till järnvägs**infrastrukturkapacitet [...] i form av något av följande:

- a) Kapacitetsspecifikationer.
- b) Tåglägen.

ENIM ska fastställa kapacitetsspecifikationernas innehåll och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. **Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till detta innehåll.**

2. Infrastrukturförvaltare ska omvandla de kapacitetsrätter som tilldelas i form av en kapacitetsspecifikation till kapacitetsrätter i form av ett tågläge före tågets faktiska avgång, i enlighet med de tidsfrister som fastställs i avsnitten 4, 5 och 6 i bilaga I.

3. Kapacitetsrätter i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplanepериод. Kapacitetsrätter i form av en kapacitetsspecifikation får tilldelas för mer än en tågplanepериод i enlighet med artiklarna 31 och 33.
4. Såvida inget annat anges i denna förordning ska infrastrukturförvaltares och sökandes respektive rättigheter och skyldigheter i samband med tilldelning av kapacitet fastställas i avtal eller i **nationell rätt**.

5[...] 6. En kapacitetsrätt som tilldelats en sökande får av mottagaren inte överlåtas till ett annat företag eller för en annan verksamhet.

Varje form av överlåtelse ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet under innevarande tågplanepериод och nästa tågplanepериод.

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse. En sökande som inte är ett järnvägsföretag ska minst tio dagar innan kapaciteten utnyttjas underrätta infrastrukturförvaltaren om vilket järnvägsföretag som kommer att utnyttja kapaciteten. Denna information ska omfatta bevis på järnvägsföretagets godkännande.

7. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11 i direktiv 2012/34/EU, ska sökanden informera de berörda infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen minst 18 månader innan den tågplan som begäran om kapacitet avser träder i kraft. För att de berörda regleringsorganen ska kunna bedöma den potentiella ekonomiska inverkan på befintliga avtal om allmän trafik, ska regleringsorganen säkerställa att varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den berörda sträckan i enlighet med ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträdet enligt artikel 11 i direktiv 2012/34/EU och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiksträcka informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar.

6. [...]

Artikel 27

Metoder för tilldelning av kapacitet

1. Infrastrukturförvaltare ska bevilja sökande kapacitetsrätter genom de tilldelningsförfaranden som avses i artiklarna 31–34.

Ändring av tilldelad kapacitet ska också anses som tilldelning av kapacitet.

4. Infrastrukturförvaltare ska på begäran tilldela infrastrukturkapacitet via digitala verktyg och digitala tjänster i enlighet med artikel 62 för hela tur- och returresan.

5. I samband med begäran om eller ändringar av tilldelad kapacitet ska sökande och infrastrukturförvaltare uppfylla kraven i artikel 39.

6. Infrastrukturförvaltaren ska återkalla en kapacitetsrätt som under minst en månad har utnyttjats under en tröskelkvot, som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om inte det berodde på *force majeure* ENIM ska fastställa intervallerna för tröskelkvoterna och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till de intervall för tröskelkvoten som fastställts av ENIM.

Regleringsorganet ska övervaka att denna punkt tillämpas på ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande sätt och utreda eventuella klagomål som inkommer.

6a. I enlighet med de kriterier och förfaranden som avses i artikel 20.1 i tillämpliga fall får en infrastrukturförvaltare avslå begäranden om tilldelning av kapacitet om de inte överensstämmer med dennes strategiska kapacitetsplanering. I så fall ska infrastrukturförvaltaren göra sitt yttersta för att förse sökanden med en alternativ kapacitet. Detta avslag ska meddelas sökanden utan dröjsmål. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet i enlighet med artikel 63.2.

6b. Infrastrukturförvaltare ska minst en gång om året informera regleringsorganet om alla inkomna begäranden om kapacitet som inte motsvarar parametrarna för den tillgängliga kapaciteten enligt kapacitetsförsörjningsplanen, oavsett om de har godkänts eller avslagits. På grundval av denna information får regleringsorganet utfärda ett yttrande, där det kan rekommendera att infrastrukturförvaltaren ändrar kapacitetsmodellen.

Artikel 28

Tilldelning av kapacitetsrätter för flera nät

2[...]**0.** Sökande ska **genom de förfaranden för tilldelning som avses i artiklarna 31–34** ha rätt att begära kapacitetsrätter för flera nät, **inbegripet hela tur- och returreisan**, och ta emot svar på sådana begäranden, på en enda plats och genom ett enda förfarande [...], **i enlighet med artikel 62.5.**

Infrastrukturförvaltare ska samarbeta vid tilldelningen av kapacitet för förbindelser för järnvägstrafik i flera nät, inbegripet i synnerhet internationella godstransporttjänster och internationella persontrafiktjänster.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Artikel 28

[...]

1. Om infrastrukturförvaltaren tar emot en begäran om kapacitetsrätter för flera nät [...], ska denne säkerställa samordning med övriga berörda infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53.
2. **Den** samordning **som avses i punkt 1** ska i synnerhet säkerställa följande:
 - a) Att det utses en gemensam kontaktpunkt som ansvarar för kommunikationen med sökanden när det gäller begäran om kapacitetsrätter för flera nät, som ska meddelas sökanden utan dröjsmål efter mottagandet av begäran.
 - b) Att kapacitetsrätten för flera nät uppfyller minimikvalitetskriterier vad gäller enhetlighet mellan nät och sådana aspekter som rutter, tidpunkter, tillgång på olika trafikdagar och tilldelningens status.
 - c) Att förfarandet för tilldelning av kapacitetsrätter för flera nät genomförs på ett konsekvent sätt, inbegripet i synnerhet den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36 och den formella mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 37.
 - d) Att samordning sker av alla förändringar av tilldelade kapacitetsrätter för flera nät i enlighet med avsnitt 4 i syfte att vid alla tidpunkter säkerställa integriteten hos kapacitetsrätter för flera nät.

Om infrastrukturförvaltare inte utser en gemensam kontaktpunkt ska den **sökande välja den** infrastrukturförvaltare [...] **som ska** fungera som gemensam kontaktpunkt för förfrågningar om den specifika begäran om kapacitet.

- 3.[...][...] **2a. En infrastrukturförvaltare** ska inte [...] **återkalla en kapacitetsrätt för flera nät inom ramen för artikel 27.6 utan föregående samordning med de andra berörda infrastrukturförvaltarna.**

Om infrastrukturförvaltaren återkallar kapacitetsrätter för flera nät [...], i [...] **enlighet med artikel 27.6, ska denne informera regleringsorganet. Om den återkallade**

kapacitetsrätten för flera nät omfattar gränsöverskridande trafik ska regleringsorganet underrätta berörda regleringsorgan och ENRRB.

4. [...]
5. ENIM ska fastställa de detaljerade förfarandena och metoderna för att **främja ett enhetligt genomförande av** denna artikel samt de minimikvalitetskrav som avses i punkt 2 b och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till dessa förfaranden och metoder.

Artikel 29

Samarbete vid tilldelning av kapacitet i järnvägsinfrastruktur och anläggningar för tjänster

1. [...]²²[...]
- 1. Infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer som erbjuder tjänster som är nödvändiga för att driva en järnvägstransporttjänst och vars anläggningar för tjänster ingår i det transeuropeiska transportnätet enligt bilaga II till [den nya TEN-T-förordningen], inbegripet de som är belägna i de urbana knutpunkter som definieras i artikel 3 f i den förordningen, ska samarbeta för att när så krävs säkerställa att tilldelningen av infrastrukturkapacitet och kapacitet för anläggningar för tjänster är konsekvent.**
2. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en förteckning över de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.
3. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att sökande på en plats och hos en verksamhet kan begära kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur och de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.
4. Vid tillämpning av punkt 3 ska infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer samordna kapaciteten och tillhandahålla kapacitetsrätter som inkluderar kapacitet i den [...]

²² [...]

anläggning **för tjänster** som uppfyller den sökandes krav eller ska anstränga sig för att hitta ett fungerande alternativ.

5. Tjänsteleverantörer som avses i punkt 1 ska [...] förse infrastrukturförvaltaren med information om den tillgängliga kapaciteten i ett digitalt format i enlighet med artikel 62.5 **och i enlighet med tidsplanerna i bilaga I.**
6. [...]

7. [...]

6. Denna artikel ska inte tillämpas på tjänsteleverantörer som omfattas av ett undantag enligt artikel 2 i genomförandeförordning (EU) 2017/2177.

Artikel 30

Tågplan

1. Infrastrukturförvaltare ska [...] **offentliggöra** en ny tågplan innan varje ny tågplanepriod inleds. [...]

Infrastrukturförvaltarna ska inleda arbetet med att förbereda tågplanen när de tilldelar kapacitet genom det årliga tilldelningsförfarande som avses i artikel 32, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom ramavtal i enlighet med artikel 31 och genom det rullande planeringsförfarande som avses i artikel 33.

2. Infrastrukturförvaltarna ska [...] fram till tågplanepriodens utgång **säkerställa att tågplanepriodem är uppdaterad**, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom det rullande planeringsförfarande som avses i artikel 33, kapacitet som tilldelats genom det ad hoc-förfarande som avses i artikel 34, ändringar av kapacitetsrätter i enlighet med artikel 39 och omläggning i samband med hantering av trafikstörning och krishantering i enlighet med artikel 41.

Artikel 31

Tilldelning av kapacitet genom ramavtal

1. En sökande ska ha rätt att begära infrastrukturkapacitet under en tidsperiod som överstiger en tågplanepriod.

1a. Infrastrukturförvaltarna ska i planeringsdokumenten för den strategiska kapacitetsplaneringen ange den kapacitet som de planerar att reservera för tilldelning genom ramavtal. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget ska sådan **kapacitet som reserverats för ramavtal i dessa planeringsdokument** tilldelas **sökande** av infrastrukturförvaltaren [...] **genom** sådana [...] avtal [...], om inte annat följer av punkterna 3 och 4. **Detta ska inte hindra infrastrukturförvaltaren från att tilldela den begärda kapaciteten genom ramavtal i fall där sådan kapacitet inte reserveras i planeringsdokumenten, om inte annat följer av punkt 4.**

1b. Ramavtal får ingås mellan flera infrastrukturförvaltare och en sökande om de omfattar mer än ett järnvägsnät.

Ramavtalen ska specificera de kapacitetsrätter som beviljas i form av en kapacitetsspecifikation enligt artikel 26.1 a. De får inte innefatta kapacitetsrätter i form av ett tågläge.

Medlemsstaterna får kräva att ramavtal förhandsgodkänns av regleringsorganet. **När det gäller ramavtal som omfattar gränsöverskridande trafik ska de berörda regleringsorganen samordna detta.**

2. En sökande som är part i ett ramavtal ska begära att de kapacitetsspecifikationer som ingår i ramavtalet omvandlas till ett motsvarande tågläge i enlighet med ramavtalet. **Denna omvandling ska genomföras i enlighet med artikel 26.2.**

3. Infrastrukturförvaltare ska [...] **säkerställa att** ramavtalen [...] överensstämmer med planeringsdokumenten för den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 11.2 [...], **om sådana finns, och med den strategiska vägledning som avses i artikel 11.3, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning och har föreskrivit att den ska vara bindande.**

Angränsande infrastrukturförvaltare ska [...] samordna sin strategiska kapacitetsplanering för den kapacitets**andel** [...] som är **tillgänglig** för [...] **gränsöverskridande** ramavtal [...].

4. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen. Därför ska infrastrukturförvaltarna fastställa de maximala andelar av den totala kapaciteten som kan tilldelas genom ramavtal och inkludera dessa i beskrivningen av järnvägsnätet.
5. Villkoren i ramavtal ska kunna ändras för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen [...]. **Dessa ändringar ska inte betraktas som ändringar av kapacitetsrätter som är föremål för en straffavgift enligt artikel 40. Andra ändringar av kapacitetsrätter som tilldelas genom ramavtal ska vara belagda med en straffavgift i enlighet med** artikel 40.
6. [...]
7. Ramavtalen ska i princip omfatta den period som anges i avsnitt 5 i bilaga I. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än den period som anges i **avsnitt 5** i bilaga I ska motiveras av kravet på särskilda investeringar av nya aktörer eller av att tjänsten till stora delar är ny [...], **inbegripet betydande förbättringar av tjänstens kvalitet.**
8. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 24 och som kräver omfattande och långsiktiga investeringar, som sökanden motiverat, får ramavtal ingås för en period på 15 år. En längre period än 15 år får endast tillåtas i undantagsfall, när det krävs omfattande och långsiktiga investeringar och när sådana investeringar omfattas av åtaganden i avtal, inbegripet en flerårig amorteringsplan.
9. Infrastrukturförvaltare ska inkludera kapacitet som tilldelats genom ramavtal i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.
10. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.
11. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan, behöriga myndigheter [...], järnvägsföretag, **infrastrukturförvaltare** och [...] det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet kan kommissionen anta [...] genomförande**akter** för att [...] specificera **närmare bestämmelser avseende** förfarandet [...] **för ingående av ramavtal och för formen och innehållet i dessa avtal,** [...] för att **säkerställa** en enhetlig

tillämpning av denna artikel [...]. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Artikel 32

Tilldelning av kapacitet genom det årliga tilldelningsförfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska fastställa den [...] tågplan **som avses i artikel 30** för en viss tågplanepериод på grundval av följande:
 - a) begäran om kapacitetsrätter som inkommer inom ramen för det årliga tilldelningsförfarandet.
 - b) Kapacitetsrätter som rör den berörda tågplanepериоден och som beviljats genom ramavtal i enlighet med artikel 31.
 - c) Kapacitetsrätter som rör den berörda tågplanepериоден och som beviljats genom det rullande planeringsförfarandet i enlighet med artikel 33.
2. Infrastrukturförvaltaren ska tilldela kapacitet genom samtidig kapacitetstilldelning, med sikte på att i möjligaste mån tillgodose alla begäranden om infrastrukturkapacitet enligt punkt 1, om inte annat följer av [...] **punkt 6** och [...] **artikel 27.6a**.
Infrastrukturförvaltaren ska i möjligaste mån ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökande, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.
3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. Kapacitetsrätter som beviljas genom det årliga tilldelningsförfarandet får omfatta följande:
 - a) Tåglägen.
 - b) Kapacitetsspecifikationer.

Infrastrukturförvaltare ska omvandla kapacitetsrätter som beviljats i form av kapacitetsspecifikationer till tåglägen i enlighet med avsnitt 4 i bilaga I.

7. Infrastrukturförvaltaren ska iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i avsnitt 4 i bilaga I.
8. [...]
9. [...]
10. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan. Berörda parter ska inkludera alla som har begärt infrastrukturkapacitet och andra parter som vill ha möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen kan komma att påverka deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden.
11. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

Artikel 33

Tilldelning av kapacitet genom det rullande planeringsförfarandet

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

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget ska sådan kapacitet som reserverats för rullande planering i planeringsdokumenten tilldelas sökande av infrastrukturförvaltaren genom det rullande planeringsförfarandet. Detta ska inte hindra infrastrukturförvaltaren från att tilldela den begärda kapaciteten genom rullande planering i fall där sådan kapacitet inte reserverats i planeringsdokumenten. Det rullande planeringsförfarandet får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen.

2. Kapacitetsrätter som beviljas genom det rullande planeringsförfarandet får omfatta följande:
 - a) Tåglägen eller kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar under den tågplaneperiod som omfattar den första trafikdag som ingår i begäran.

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

Infrastrukturförvaltaren ska omvandla kapacitetsrätter som beviljats i form av kapacitetsspecifikationer till tåglägen i enlighet med avsnitt 6 i bilaga I.

2a. Infrastrukturförvaltaren och sökanden får gemensamt besluta att ändra de kapacitetsspecifikationer som beviljats genom det rullande planeringsförfarandet för att möjliggöra en bättre användning av järnvägsinfrastrukturen. Dessa ändringar ska inte betraktas som ändringar av kapacitetsrätter som är föremål för en straffavgift enligt artikel 40. Andra ändringar av kapacitetsrättigheter som tilldelas genom det rullande planeringsförfarandet ska bli föremål för en straffavgift i enlighet med artikel 40.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18 ska infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet som är reserverad för det rullande planerings[...]förfarandet i enlighet med [...] **den kronologiska turordningen** [...].
4. [...]
5. [...]
6. Infrastrukturförvaltaren ska, efter en anmälan till regleringsorganet [...] avslå begäranden inom ramen för den rullande planeringen om dessa [...] har samma egenskaper som kapacitet som normalt tilldelas genom ramavtal i enlighet med artikel 31. Regleringsorganet ska informera ENRRB om sådana [...] **avslag och** ska säkerställa en enhetlig tillämpning av denna punkt.

Artikel 34

Tilldelning av kapacitet genom ad hoc-förfarandet

1. Infrastrukturförvaltaren ska snabbt, och under alla omständigheter inom de tidsfrister som anges i avsnitt 7 i bilaga I, besvara ad hoc-ad hoc-begäranden om infrastrukturkapacitet oavsett när de inkommer under tågplanens giltighetstid. Information om tillgänglig

reservkapacitet ska göras tillgänglig, i enlighet med artikel 9, för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.

Kapacitetsrätter som beviljas genom ad hoc-förfarandet ska vara i form av tåglägen.

2. Tilldelning av infrastrukturkapacitet till följd av ad hoc-begäranden ska baseras på en kronologisk turordning.

Artikel 35

Planering av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten

1. [...] **0a. Vid planering av** infrastrukturarbeten [...] i [...] **enlighet med denna** artikel [...] **ska infrastrukturförvaltarna följa den tidsplan och de krav som anges i avsnitt 3 i bilaga I.**
- 2[...]**0b.** Vid planering av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltarna i möjligaste mån begränsa inverkan på den förplanerade kapacitet som ingår i kapacitetsmodellen eller kapacitetsförsörjningsplanen.
- 3.[...][...]**1. Infrastrukturförvaltare ska snarast möjligt planera** kapacitetsbegränsning till följd av infrastrukturarbeten [...] **som inte ingår i den** [...] **kapacitetsförsörjningsplan** som avses i artikel [...] **18.**
4. Om det för planeringen av en kapacitetsbegränsning till följd av infrastrukturarbeten krävs en ändring av en tilldelad kapacitetsrätt i den mening som avses i artikel 39, ska infrastrukturförvaltaren göra sitt yttersta för att förse berörda sökande med alternativ kapacitet [...] **som gör det möjligt för järnvägsföretaget att bedriva den berörda trafiken.**

I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren informera alla berörda sökande om den planerade ändringen av de berörda kapacitetsrätterna. Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda berörda sökande alternativa kapacitetsrätter eller inleda en samordning med de berörda sökandena i syfte att komma överens om alternativa kapacitetsrätter.
5. [...]

6. Infrastrukturförvaltaren ska inkludera [...] kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten i kapacitetsmodellen **så snart som de planerats** [...] **eller** i kapacitetsförsörjningsplanen [...] **oavsett** när de planeras.

Artikel 36

Frivillig mekanism för konfliktlösning och samordning av begäranden

1. Om infrastrukturförvaltaren i samband med samtidig kapacitetstilldelning behöver hantera olika begäranden om infrastrukturkapacitet som står i konflikt med varandra ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål, genom samordning av begärandena.
2. Om det uppstår en situation som kräver samordning ska infrastrukturförvaltaren **genom samordning försöka tillgodose alla begäranden och ska**, inom rimliga gränser, ha rätt att föreslå en annan infrastrukturkapacitet än den som har begärts. Infrastrukturförvaltaren ska fastställa de tillämpliga gränserna i sin beskrivning av järnvägsnätet. ENIM ska tillhandahålla riktlinjer för fastställandet av sådana gränser och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
3. Infrastrukturförvaltaren ska sträva efter att genom samråd med lämpliga sökande lösa eventuella konflikter. Detta samråd ska bygga på att följande uppgifter kostnadsfritt och inom rimlig tid lämnas ut i elektronisk form:
 - a) Tåglägen som begärts av alla andra sökande på samma linjer.
 - b) Tåglägen som preliminärt tilldelats andra sökande på samma linjer.
 - c) Föreslagna alternativa tåglägen för de berörda linjerna i enlighet med punkt 2.
 - d) Fullständig information om de kriterier som används i kapacitetstilldelningsförfarandet.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel [...] **3.1a** och förutsatt att alla sökande samtycker, får infrastrukturförvaltaren upprätta kontakter mellan alla sökande som kan vara involverade i lösningen av en konflikt för att underlätta samordningen av begäranden.

4. De principer som styr samordningen när det gäller **motstridiga** begäranden om kapacitet för inrikestrafik ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet.
5. [...]
6. [...]
7. Vid **konflikter som berör minst en** [...] **begäran** om kapacitet i flera nät ska den frivilliga mekanism för konfliktlösning som anges i punkterna 1, 2 och 3 genomföras i enlighet med artikel 53 och ska involvera nätverkssamordnaren.
8. ENIM ska utarbeta riktlinjer för den frivilliga mekanismen för konfliktlösning när det gäller [...] **konflikter som omfattar minst en begäran om kapacitet i flera nät och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Infrastrukturförvaltare ska ta största möjliga hänsyn till dessa riktlinjer.**

Artikel 37

Formell konfliktlösningsmekanism [...]

1. Om kapacitetskonflikten har lösts genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36 [...] **ska infrastrukturförvaltaren prioritera begäranden som är förenliga med den förplanerade kapacitet som fastställs i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18. Följaktligen får infrastrukturförvaltare antingen godta eller avslå begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen.**

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen godtas ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att upprätthålla den övergripande balansen mellan de aspekter av kapacitetsförsörjningsplanen som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga I.

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen avslås ska infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål informera den berörda sökande om sin avsikt att avslå en begäran I så fall ska infrastrukturförvaltaren göra sitt yttersta för att förse sökanden med en alternativ kapacitet. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet i enlighet med artikel 56.9 i direktiv 2012/34/EU.

1a. Infrastrukturförvaltare ska lösa konflikter som inte lösts i enlighet med punkt 1 genom ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande förfarande, i enlighet med den strategiska vägledning som avses i artikel 11.3, om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning och har föreskrivit att den ska vara bindande.

Om tillämpningen av denna vägledning inte gör det möjligt att lösa konflikten ska infrastrukturförvaltarna lösa konflikter genom ett rättvist, transparent och icke-diskriminerande förfarande med beaktande av det förfarande som fastställts av ENIM enligt punkt 1b.

1b. ENIM ska förbereda och anta de förfaranden som det hänvisas till i punkt 1a och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Förfarandena ska omfatta följande:

0) Definiera intervall för standardvärden för järnvägstrafik som en första bedömningsgrund.

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

b) Utvärdera och rangordna de scenarier som avses i led a på grundval av objektiva, transparenta och icke-diskriminerande metoder med beaktande av de socioekonomiska, operativa och miljömässiga kriterier som anges i punkt 1c och som gör möjligt att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis.

c) Välja det högst rankade scenariot på grundval av den utvärdering som avses i led b och ändra kapacitetsförsörjningsplanen i enlighet med detta.

1c. De förfaranden som fastställs av ENIM enligt punkt 1b ska bedöma alternativ för användning av infrastrukturkapacitet på grundval av, men inte begränsat till, följande socioekonomiska, driftsmässiga och miljömässiga kriterier, med förbehåll för tillgången till de uppgifter som avses i punkt 1b.0:

a) Driftskostnader för operatörer av och tekniska parametrar för järnvägstransporttjänster, och därav följande inverkan på priserna för järnvägstransporttjänsternas kunder.

b) Tidsrelaterade kostnader för kunder av järnvägstransporttjänster.

c) Konnektivitet och tillgänglighet för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna, inbegripet förbindelsernas kvalitet och anslutningstider för person- och godstrafik på järnväg.

d) Miljöpåverkan, såsom utsläpp av växthusgaser och buller.

e) Antal personer och volym av gods som transporteras.

f) Tekniska parametrar för en effektiv användning av infrastrukturen, såsom homogenitet i trafiken, tåglängd och turtäthet.

2. I samband med den formella konfliktlösnings[...]mekanismen ska begäranden om kapacitetsrätter för flera nät beaktas i sin helhet. Om det, i enlighet med [...] **punkt 1b b** är olika nationella parametrar som är tillämpliga ska dessa parametrar användas för respektive avsnitt.

3. Om begäranden om kapacitet som berör järnvägstjänster med liknande egenskaper och socioekonomisk profil står i konflikt med varandra ska infrastrukturförvaltaren fördela kapaciteten [...] på det sätt som ger flest sökande tillgång. [...] **Infrastrukturförvaltare får i detta syfte tilldela kapacitet på grundval av en auktion. Den metod för tilldelning av kapacitet som tillämpas i enlighet med denna punkt** ska vara [...] föremål för regleringsorganets **förhands**godkännande.

Tidsplan för förfarandet för kapacitetstilldelning

1. **Vid genomförande av artiklarna 31–34** ska infrastrukturförvaltaren och de sökande iaktta den tidsplan för förfarandet för kapacitetstilldelning som anges i avsnitt 4, 5, 6 **respektive** 7 i bilaga I.
2. Infrastrukturförvaltare får besluta om andra tidsperioder och tidsfrister för tidsplanen för tilldelning av kapacitet än de som avses i denna förordning och i punkt 2 b i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU, om [...]
 - fastställandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltare i tredjeländer där järnvägsnätet har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät har en väsentlig inverkan på tidsplanen för tilldelning av kapacitet i allmänhet [...], eller
 - **inrättandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltare i andra tredjeländer har en betydande inverkan på tidsplanen för tilldelning av kapacitet i allmänhet, förutsatt att detta inte påverkar förfarandena för tilldelning av kapacitet hos andra infrastrukturförvaltare i unionen som inte är involverade i dessa tåglägen för internationell trafik.**
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra **de tidsfrister och tidsperioder som anges i** avsnitten 4, 5, 6 och 7 i bilaga I [...] **och för att, inom gränserna för den ram som fastställs i artiklarna 31–34, justera de delmål och tidsperioder som anges där, om dessa delar har visat sig vara ineffektiva eller har lett till stora svårigheter vid genomförandet, med beaktande av infrastrukturförvaltarens och de sökandes erfarenheter, i syfte att rationalisera processerna för kapacitetstilldelning,** säkerställa ett effektivt tilldelningsförfarande och hantera berörda parter planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen i samband med planering och kapacitetstilldelning.

AVSNITT 4

Anpassning och omplanering

Artikel 39

Ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen

1. Infrastrukturförvaltare får ändra kapacitetsrätter som tilldelats en sökande på eget initiativ endast i enlighet med denna förordning. Sökande får begära ändring av tilldelad kapacitet vid alla tidpunkter. [...]

Vid ändringar av tilldelade kapacitetsrätter ska artikel 40 tillämpas. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål uppdatera den tågplan som avses i artikel 30.

2. Infrastrukturförvaltare [...] ska i största möjliga utsträckning begränsa ändringarna av kapacitetsrätter efter tilldelningen, i enlighet med [...] **principerna** i artikel 2.3. **Sökande ska också i största möjliga utsträckning begränsa sin begäran om ändringar av sådana rättigheter efter tilldelning.**
3. Ändringar av kapacitetsrätter ska inbegripa fall där infrastrukturförvaltaren inte kan tillåta att ett tåg framförs i enlighet med den tilldelade kapacitetsrätten och har tillräckligt med tid för att erbjuda sökanden en alternativ kapacitetsrätt efter att ha underrättat sökanden om behovet av ändring.

3aa. Ett återkallande av kapacitetsrätter ska också anses som en specifik typ av ändring.

3a. Vid ändringar av kapacitetsrätter [...] får infrastrukturförvaltare [...] **tillämpa kortare tidsfrister** för tilldelningen av [...] **sådana** rättigheter [...] **än** [...] **de tidsfrister som anges i avsnitt 8 i bilaga I.** Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla information om den tid som krävs för att konstruera ett tågläge. [...]

4. De regler och förfaranden som ska tillämpas **av infrastrukturförvaltaren** vid ändring av en kapacitetsrätt ska ta hänsyn till hur ändringen inverkar på sökandens driftsmässiga och kommersiella villkor. I detta syfte **ska infrastrukturförvaltare kategorisera** ändringar [...] baserat på deras inverkan [...] **och fastställa ändringskategorier med betydande**

inverkan med beaktande av de förfaranden som antagits av ENIM på grundval av punkt 8 [...].

5. Om en kapacitetsrätt för flera nät ändras ska de berörda förvaltarna göra alla rimliga ansträngningar för att säkerställa att kapacitetsrätterna är konsekventa längs tågets hela färdväg.

Infrastrukturförvaltare som ändrar en kapacitetsrätt för flera nät ska [...] samordna tilldelningen av en alternativ kapacitetsrätt för flera nät med andra berörda infrastrukturförvaltare och ska underrätta sökanden och alla berörda parter om resultatet av samordningen. Resultatet kan antingen vara tilldelning av en alternativ kapacitetsrätt för flera nät eller informationen att inga alternativa kapacitetsrätter för flera nät finns tillgängliga.

6. [...]

7. Om en infrastrukturförvaltare ändrar en tilldelad kapacitetsrätt ska den utan dröjsmål informera den sökande och det berörda järnvägsföretaget.

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

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

[...] **Dessa** förfaranden ska **fastställa kriterier för att göra** åtskillnad mellan ändringar [...] **beroende på deras** inverkan på de sökandes och järnvägsföretagens kommersiella och driftsmässiga villkor [...], **inbegripet** kriterier [...] för kategorisering av [...] **ändringar med betydande inverkan** [...].

9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra **de tidsperioder som anges i** avsnitt 8 i bilaga I [...] i syfte att säkerställa effektiva anpassnings- och omplaneringsförfaranden som beaktar berörda parter planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen. **När kommissionen gör detta ska den ta hänsyn till infrastrukturförvaltarnas och de sökandes erfarenheter.**

Artikel 40

[...] Straffavgift för ändringar av kapacitetsrätter

1. Om infrastrukturförvaltaren eller en sökande [...] **inte** uppfyller [...] **sina** åtaganden med avseende på en tilldelad kapacitetsrätt och om detta medför en ändring som kategoriseras som betydande i enlighet med artikel 39.4, [...] ska **den parten** betala en [...] **straffavgift** till den andra parten.

Vid tillämpningen av denna artikel ska en tilldelad kapacitetsrätt som inte utnyttjats av ett järnvägsföretag anses motsvara en återkallelse efter det berörda tågets avgångstid.

2. Den [...] straffavgift som avses i punkt 1 ska inte betalas vid fall av *force majeure*. **När det gäller kapacitetsrätter för flera nät ska ett återkallande på grund av force majeure på ett nät anses som ett återkallande på grund av force majeure för kapacitetsrätterna längs hela den rutt som berörs.**

2a. Om en infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 35 planerar en kapacitetsbegränsning som omfattas av avsnitt 3 i bilaga I och uppfyller den tidsplan och de krav som anges där, ska den straffavgift som avses i punkt 1 inte betalas.

2b. Om en infrastrukturförvaltare återkallar kapacitetsrätter i enlighet med åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna i enlighet med artikel 10a ska den straffavgift som avses i punkt 1 inte betalas.

3. Infrastrukturförvaltarna ska i sin beskrivning av järnvägsnätet inkludera villkor som ger upphov till en straffavgift med beaktande av de riktlinjer som antagits av ENIM i enlighet med andra stycket i denna punkt.

3.[...] Efter samråd med **de sökande och ENRRB får ENIM [...] anta riktlinjer för fastställande av enhetliga** villkor [...] **som ger upphov till en straffavgift med** beaktande av de regler och förfaranden som anges [...] i artikel 39.4 och 39.8. ENIM ska inkludera dessa [...] **riktlinjer** i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. ENRRB ska offentliggöra ett yttrande om [...] **dessa riktlinjer** som fastställts av ENIM.

4. Efter godkännande från regleringsorganet ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet ange nivåerna [...] **på de straffavgifter** som ska betalas av de sökande.

Efter ett förslag från infrastrukturförvaltaren och samråd med sökande [...] ska regleringsorganet fastställa nivåerna på [...] **de straffavgifter** som ska betalas av infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra denna information i beskrivningen av järnvägsnätet.

Nivåerna [...] på **straffavgifterna** ska vara sådana att de ger infrastrukturförvaltaren och de sökande effektiva incitament att iaktta den planerade användningen av kapacitet och minimera störningarna. Dessa nivåer ska vara proportionella och icke-diskriminerande.

[...] Nivåerna ska i synnerhet ta hänsyn till de regler **och förfaranden som anges i** [...] artikel 39.4 och 39.8 [...] [...].

Nivåerna på straffavgifterna ska justeras upp till två gånger nivån på avgifterna för tillträde till järnvägsspår på grundval av åtminstone följande kriterier:

a) Ändringens inverkan på kapacitetsrätterna.

b) Tidpunkten för underrättelsen om ändringen från den part som initierat ändringen till den andra parten.

c) Om ändringen orsakas av infrastrukturförvaltaren, kvaliteten på den alternativa kapacitet som tillhandahålls i fråga om rutter, tidpunkter, tekniska egenskaper och andra relevanta aspekter, när det finns alternativ kapacitet.

d) Om ändringen orsakas av den sökande, huruvida kapaciteten kan omfördelas och användas av en annan sökande.

Vid tillämpningen av femte stycket i denna punkt får en medlemsstat fastställa moduleringsskalor. Dessa skalor ska uppfylla villkoren i tredje stycket i denna punkt. Medlemsstaterna ska sträva efter inbördes samordning i enlighet med artikel 53a.

5. [...] **En** kapacitetsrätt för flera nät [...] **ska anses som en enda kapacitetsrätt.** Skyldigheten att betala [...] **straffavgiften** till sökanden tillämpas på den eller de infrastrukturförvaltare som är ansvariga för ändringen av kapacitetsrätten, med beaktande av kapacitetsrätten i dess helhet och, i de fall då mer än en infrastrukturförvaltare är ansvarig samt förhållandet mellan längden på deras nät i kapacitetsrätten. [...]
Straffavgiften för kapacitetsrätten som helhet får inte överstiga den [...] **straffavgift** som ska betalas för den kapacitetsrätt som tilldelats av [...] **infrastruktur**förvaltaren multiplicerad med [...] **två**.
6. [...] **De berörda regleringsorganen** ska besluta om tvister som rör orsaken till ändringen av en kapacitetsrätt eller [...] **som avser förseningar i betalningen av en straffavgift** och ska fatta ett beslut utan dröjsmål och inom [...] **sex veckor** från det att de samlat in all information som är nödvändig för att bedöma orsaken till ändringen. Regleringsorganen ska informera och får rådfråga ENRRB om sådana beslut. [...] **När ENRRB rådfrågas** ska det **ge regleringsorganen råd i syfte att** säkerställa att sådana beslut är konsekventa och baseras på allmänt erkända principer.

När det gäller kapacitetsrätter för flera nät ska en sökande ha rätt att överklaga till det regleringsorgan som ansvarar för infrastrukturförvaltaren och som fungerar som gemensam kontaktpunkt enligt artikel 28. Det ansvariga regleringsorganet ska underrätta övriga berörda regleringsorgan och ENRRB.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980, i dess ändrade lydelse enligt Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999 (Cotif), särskilt bihang E till det fördraget, i tillämpliga fall, och rätten att enligt nationell rätt och EU-lagstiftning överklaga beslut som fattats i enlighet med denna artikel, innebär betalningen av en straffavgift av den part som initierar ändringen av kapacitetsrätten i enlighet med denna artikel att den andra parten uttömmar andra finansiella fordringar som rör samma ändring.

Artikel 40a

Genomförandeakter som rör ändringar av kapacitetsrätter och straffavgifter

Om ENIM underlåter att anta de förfaranden som avses i artikel 39.8 eller de villkor som avses i artikel 40.3 [inom 24 månader från den tillämpningsdag som avses i inledningen till artikel 77.2] eller om dessa förfaranden och villkor inte möjliggör ett enhetligt genomförande av artikel 39 eller av artikel 40, antingen av skäl som är kopplade till innehållet i dessa förfaranden och villkor eller på grund av infrastrukturförvaltarnas bristande genomförande, får [...] kommissionen anta genomförandeakter som fastställer [...] kategoriseringen av ändringar av kapacitetsrätter och de [...] villkor som föranleder [...] [...] betalningen av [...] straffavgifter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

Omplanering i samband med störningshantering och krishantering

1. I händelse av en trafikstörning i nätet enligt artikel 46 eller en krissituation enligt artikel 47 ska den eller de infrastrukturförvaltare som berörs göra sitt yttersta för att omplanera trafik som påverkas av störningen. I detta syfte ska infrastrukturförvaltarna tilldela kapacitet i järnvägsinfrastruktur [...] **med beaktande av de riktlinjer som avses i punkt 2**, på grundval av de beredskapsplaner som utarbetats i enlighet med artikel 19 och i nära samordning med operativa berörda parter och, i förekommande fall, andra berörda parter.
2. ENIM ska på ett transparent och icke-diskriminerande sätt utarbeta och anta riktlinjer för förvaltning och tilldelning av infrastrukturkapacitet i händelse av en störning i nätet. ENIM ska i synnerhet tillhandahålla riktlinjer för tillämpningen av [...] **hantering av trafikstörningar** och den kronologiska turordningen.

[...] **När hantering av trafikstörningar** tillämpas ska ENIM tillhandahålla riktlinjer för de förfaranden som **ska** tillämpas, vid behov med användning av den frivilliga [...] **mekanism** för konfliktlösning som avses i artikel 36 och den formella [...] **mekanism** för konfliktlösning som avses i artikel 37. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för [...] **gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering** som avses i artikel [...] **44**.
3. Vid omplanering ska infrastrukturförvaltare **göra sitt yttersta för att** inte ensidigt ändra eller återkalla befintliga kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar. [...]

- 4. Infrastrukturförvaltare och sökande får fastställa åtgärder om ersättning av vissa kapacitetsrätter i händelse av en störning i nätet. Sådana åtgärder ska nämnas i den beredskapsplan som avses i artikel 19.**
- 5. I händelse av en nätstörning som påverkar trafiken på mer än ett nät ska de berörda infrastrukturförvaltarna samordna tilldelningen av alternativ kapacitet i enlighet med artikel 53 och ta hänsyn till den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.**
- 6. Om ENIM underlåter att anta riktlinjerna för förvaltning och tilldelning av infrastrukturkapacitet i händelse av störningar i nätet [inom 24 månader från det tillämpningsdatum som avses i inledningen till artikel 77.2] eller om dessa riktlinjer inte möjliggör ett enhetligt genomförande av denna artikel, antingen av skäl som är kopplade till innehållet i dessa riktlinjer och villkor eller på grund av bristande genomförande från infrastrukturförvaltarnas sida, får kommissionen anta en genomförandeakt för att fastställa kriterierna och förfarandena för omplanering, inbegripet ensidiga ändringar av tilldelade kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar i nätet. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.**

4. [...]

5. [...]

KAPITEL III

TRAFIKLEDNING, HANTERING AV TRAFIKSTÖRNINGAR OCH KRISHANTERING

Artikel 42

Trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering

1. Infrastrukturförvaltare ska utföra trafikledning i enlighet med denna förordning och direktiv (EU) 2016/797, samt de specifikationer som fastställs i genomförandeakter som antagits i enlighet med det direktivet.

I detta syfte ska infrastrukturförvaltarna utföra

- a) trafikledning under normala driftsförhållanden vilket innefattar hantering av incidenter som medför begränsade avvikelser från tågplanen,
- b) hantering av trafikstörningar för att ta itu med betydande störningar av driften av nätet vilka kräver samordnade åtgärder i enlighet med artikel 46,
- c) trafikledning under krissituationer i enlighet med artikel 47.

2. [...]

3. I trafikledningsarbetet ska infrastrukturförvaltarna iaktta de principer som anges i artikel 2.

Infrastrukturförvaltarna ska i synnerhet minimera trafikstörningarna och deras inverkan på järnvägstrafiken och ska

- a) säkerställa en omedelbar och samordnad reaktion på störningar, i synnerhet i händelse av störningar i nätet och krissituationer,
- b) stabilisera och optimera järnvägstrafiken under den tid som störningarna i nätet och kriserna pågår,

- c) förse operativa berörda parter och alla andra parter som berörs, i synnerhet myndigheter som ansvarar för hantering av krissituationer utanför järnvägssektorn, med relevant, korrekt och aktuell information. Denna information ska tillhandahållas på lämpligt sätt, inbegripet de som avses i artikel 62.

Artikel 43

Regler och förfaranden för trafikledning och hantering av trafikstörningar

1. Infrastrukturförvaltare ska införa regler och förfaranden för att hantera avvikelser från tågplanen för tågtrafik. Dessa regler och förfaranden ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och ska omfatta trafikledning i de situationer som anges i artikel 42.1 a, b och c i denna förordning.
2. De regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska syfta till att minimera de totala konsekvenserna för **alla typer av** tågtrafik av avvikelser från tågplanen, med beaktande av behoven för alla typer av trafik. [...] **Dessa regler och förfaranden** kan inbegripa prioriteringsregler för ledningen av olika typer av trafik och de särskilda förfaranden, kriterier och mål som ska tillämpas i en optimeringsbaserad metod som baseras på optimeringen av en målfunktion, såsom minimering av antalet förseningsminuter och den tid det tar att återgå till normal drift, snarare än uttryckliga prioriteringsregler.
3. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren genomföra [...] **den** beredskapsplan **som utarbetats** i enlighet med artikel 19. I händelse av en störning som har en potentiell inverkan på gränsöverskridande trafik ska de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med varandra för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala i enlighet med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.
4. Vid fastställandet av de regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska infrastrukturförvaltarna ta yttersta hänsyn till den europeiska ram för gränsöverskridande

samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44. [...]

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

Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som infrastrukturförvaltaren anser vara mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.

6. [...]

Artikel 44

Europeisk ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering

1. **Senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande]** ska ENIM utarbeta en europeisk ram för samordning av gränsöverskridande trafik[...]**ledning, hantering** av störningar och kris[...]**hantering** i enlighet med **de principer som avses i artikel 42 [...]**, **med riktlinjer för samordningen mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter. Infrastrukturförvaltare ska sträva efter att följa dessa riktlinjer för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från dessa riktlinjer.**

- 1a.** ENIM ska utarbeta den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering i samarbete med operativa berörda parter och andra berörda parter genom det samrådsförfarande som avses i artikel 54, med beaktande av arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar som inrättats i enlighet med **artikel 3.1 d** i förordning (EU) **2021/2085** [...].

- 2.[...] **1b. ENIM ska lämna ett utkast till d[...]**en europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering [...] **till ENRRB inom 18 månader efter denna förordnings ikraftträdande. ENRRB ska lämna en rekommendation till ENIM om den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering inom fyra månader efter mottagandet av ENIM:s utkast. ENIM ska ta största möjliga hänsyn till denna rekommendation vid antagandet av den europeiska ramen för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering.**
3. [...] **Den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering ska omfatta åtminstone de element som förtecknas i bilaga V och ska vid behov uppdateras för att ta hänsyn till infrastrukturförvaltares, järnvägsföretags och andra sökandes erfarenheter och ska baseras på ENIM:s verksamhet. Vid uppdateringen av den europeiska ramen för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering ska ENIM lämna ett utkast till ENRRB för rekommendation.**

Artikel 45

Samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering

Infrastrukturförvaltare ska samordna trafikledningen i enlighet med artikel 53 [...]. **Därvid ska de ta [...] största möjliga hänsyn** till den europeiska ram för [...] **gränsöverskridande** samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:

- a) Att internationell järnvägstrafik bedrivs med ett minimum av trafikstörningar både under normal drift och i störningssituationer.
- b) Att tillräcklig hänsyn tas till de särskilda utmaningar som är förbundna med gränsöverskridande avsnitt, till följd av bland annat begränsad driftskompatibilitet i fråga om infrastruktur, teknisk utrustning och drift, språk- och utbildningskrav för personalen, administrativa förfaranden och gränsförfaranden.

- c) Att ett effektivt utbyte av aktuell och relevant information sker mellan infrastrukturförvaltare, sökande [...] och andra operativa berörda parter, samt alla andra berörda strukturer för styrning av krishantering som finns på EU-nivå, inbegripet i enlighet med artikel 62.

Artikel 46

Störningar i järnvägsnätet

1. Om en incident medför eller sannolikt kommer att medföra begränsningar av nätdriften, vilket kräver samordnade åtgärder av operativa berörda parter för att säkerställa bästa möjliga trafikledning under begränsningen, ska de infrastrukturförvaltare som påverkas bedöma incidentens sannolika varaktighet och konsekvenser på grundval av all tillgänglig information och tidigare erfarenheter, **och därvid ta största möjliga hänsyn till den gemensamma metod som avses i punkt 5a.**

Om den uppskattade varaktigheten och de uppskattade konsekvenserna uppfyller kriterierna för en nätstörningsdeklaration enligt bilaga VI ska de berörda infrastrukturförvaltarna deklarerera en störning i nätet och genomföra de åtgärder som fastställs i artikel 43.

2. Om [...] **störningen i järnvägsnätet** har, eller sannolikt kommer att ha, en inverkan på mer än ett nät ska **förvaltaren av den** infrastruktur [...] **i vilken nätstörningen** inträffade deklarerera en trafikstörning i flera nät och samordna åtgärder i enlighet med artiklarna [...] **45 och 53, och därvid ta största möjliga hänsyn till den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44.**

3. [...]

- 2a. Om nätstörningen påverkar en linjedel av en europeisk transportkorridor och leder till ett partiellt eller fullständigt avbrott i trafiken under mer än 15 dagar, ska infrastrukturförvaltaren lämna en incidentrapport till nätverkssamordnaren så snart som möjligt efter den deklaration om störning som gjorts i enlighet med punkt 1 eller 2 och tillhandahålla en uppdatering var 30:e dag under hela den tid då störningen pågår.**

Nätverkssamordnaren ska lämna denna rapport till ENIM och de berörda europeiska samordnarna och, på begäran, till de berörda sökandena.

4. Infrastrukturförvaltaren ska snarast möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå [...].

Regleringsorganet får, om det anser att det är nödvändigt, begära att infrastrukturförvaltaren ställer sådana uppgifter till dess förfogande.

5. Nätverkssamordnaren ska samla in information om nätstörningar, analysera svaren, dra slutsatser om hur effektiv hanteringen av sådana incidenter varit [...], rådfråga operativa berörda parter [...], **med beaktande av de riktlinjer som antagits av ENIM** i enlighet med artikel 54.1 och rapportera till ENIM [...].

6. [...]

ENIM ska ta hänsyn till nätverkssamordnarens slutsatser om nätstörningar vid uppdateringen av den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44.

- 5a. ENIM ska fastställa en gemensam metod för att uppskatta den sannolika varaktigheten av nätstörningarna och deras sannolika konsekvenser för trafiken, fastställa minimiinnehållet i incidentrapporten och tillhandahålla en mall för incidentrapporten. ENIM ska inkludera denna metod, detta minimiinnehåll och denna mall i den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till den gemensamma metoden, minimiinnehållet och mallen.**

Krissituationer

1. **Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 1.5 ska medlemsstater, i [...]** händelse av kriser **eller vid överhängande risk för en kris** som rör allmän säkerhet, hälsoepidemier, naturkatastrofer samt miljö-, försvars- [...] **eller** säkerhetskriser som har eller förväntas ha en kritisk inverkan på tillgången till eller efterfrågan på järnvägstransporttjänster, ha rätt att tillämpa nödåtgärder som, med avvikelse från reglerna i denna förordning, inbegriper
 - a) återkallande av kapacitetsrätter utan [...] **straffavgift i enlighet med artikel 40,**
 - b) alternativa principer, regler och förfaranden för kapacitetsförvaltning [...],
 - c) alternativa förfaranden för trafikledning,
 - d) användning av alternativa rutter,
 - e) ändring av kapacitetsförsörjningsplaner.

De berörda medlemsstaterna ska säkerställa att nödåtgärderna i möjligaste mån följer de principer för kapacitetsförvaltning och trafikledning som anges i denna förordning och att de utnyttjar befintliga **beredskaps**planer som utarbetats i enlighet med artikel 19. De ska samordna sådana nödåtgärder med andra medlemsstater **i enlighet med artikel 53a.**

Krisåtgärdernas innehåll och varaktighet ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att hantera krissituationen i fråga.

2. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och ENIM om sitt beslut att tillämpa nödåtgärder **och om upphävandet av sådana åtgärder,** och ska tillhandahålla en motivering och en beskrivning av dessa åtgärder och den förväntade varaktigheten för tillämpningen. [...] **När [förordningen om inrättande av en ram för åtgärder för kriser på den inre marknaden och dess resiliens] gäller** ska den **berörda medlemsstaten** också underrätta [...] det [...] centrala sambands[...] **kontor som utsetts av den medlemsstaten i enlighet med** artikel [...] **[5]** i [...] **den** förordningen [...] **om de åtgärder som antagits i enlighet med denna artikel.**

3. [...] **Kontaktpunkter som utsetts** i [...] **enlighet med** artikel 60 [...] ska förse kommissionen, ENIM, andra infrastrukturförvaltare och andra berörda parter med information om nödåtgärderna och ska bidra till samordningen av sådana åtgärder.
4. Om nödåtgärder har en betydande inverkan på gränsöverskridande trafik ska infrastrukturförvaltarna samordna sin verksamhet i enlighet med [...] **artikel 53, med beaktande av de riktlinjer som antagits av ENIM i enlighet med artikel 54.1.** När samordning görs genom särskilda samordningsstrukturer i enlighet med artikel 53.2 a ska kommissionen och den berörda medlemsstaten involveras.
5. **Om nödåtgärderna har en betydande inverkan på gränsöverskridande trafik och p**[...]å kommissionens begäran ska regleringsorgan och ENRRB på kommissionens begäran lämna ett yttrande till kommissionen inom en tidsfrist som fastställs av kommissionen. [...]
6. Medlemsstater ska tillhandahålla aktuell information vid behov eller på kommissionens begäran. Medlemsstaterna ska lämna all information om nödåtgärderna som kommissionen begär inom de tidsfrister som fastställs av kommissionen.
7. Myndigheter med ansvar för hantering av krissituationer, däribland militären, civilskyddsorgan och andra, får anordna övningar för att simulera krissituationer som omfattas av denna artikel. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren tilldela den kapacitet som behövs, inbegripet återkallande av tilldelade kapacitetsrätter, om nödvändigt. De berörda myndigheterna ska [...] **beläggas med en straffavgift för ändringar av kapacitetsrätter. De bestämmelser som anges** i [...] artikel 40 **ska gälla i tillämpliga delar för sådana straffavgifter.**

Utbyte av information om trafikledning

1. Alla operativa berörda parter som direkt medverkar i driften av en järnvägstransporttjänst ska ha rätt att få tillgång till den information om den järnvägstransporttjänsten som anges i bilaga VIII.

De berörda parterna får endast använda den informationen för denna förordnings syften och för syftena enligt direktiv (EU) 2016/797, samt genomförandeakter som antagits inom ramen för det direktivet, om inte annat anges i avtalsöverenskommelser.

2. Denna information ska göras tillgänglig i enlighet med artikel 62.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra bilaga VIII i syfte att säkerställa att den återspeglar alla ändringar av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som fastställs i de berörda genomförandeakter som antas i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och med beaktande av berörda parter planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen.

KAPITEL IV PRESTATIONSGRANSKNING

Allmänna principer för prestationsgranskning

1. I enlighet med artikel 7f d i direktiv 2012/34/EU ska ENIM övervaka och jämföra prestandan för de järnvägsinfrastruktur tjänster **som tillhandahålls av infrastrukturförvaltarna**, med beaktande av de allmänna [...] **principer** som anges i artikel 2 i den här förordningen. [...] **ENIM** ska [...] **samarbeta med** de [...] **europiska samordnarna och ENRRB i detta syfte**.
2. [...] **Infrastruktur**förvaltarna ska fastställa sina egna prestationsmål [...] **som anges i enlighet med artikel 50.2 c i den verksamhetsplan** som avses i artikel 8.3 i direktiv

2012/34/EU, med beaktande av eventuella mål som anges i de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30.2 i det direktivet. [...] **Dessa mål ska omfatta de målvärden som anges i [artikel 19.1 a och b i den nya TEN-T-förordningen].**

Infrastrukturförvaltarna ska fastställa och genomföra förfaranden för att övervaka och rapportera om arbetet med att uppnå målen, identifiera orsakerna till brister i prestandan med operativa berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan. Dessa förfaranden ska ta hänsyn till den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning. [...]

3. [...]

3. Om detta är relevant för de egna prestationsmålen ska infrastrukturförvaltarna också övervaka järnvägstransporttjänsternas prestanda.

Artikel 50

Europeisk ram för prestationsgranskning

1. [...] **Senast [24] månader [...] efter denna förordnings ikraftträdande [...] ska ENIM utarbeta och anta en europeisk ram för [...] prestationsgranskning, efter samråd med operativa berörda parter, där gemensamma principer och förfaranden fastställs.** Denna ram ska särskilt beakta de principer som definieras i artikel 2.3, [...] **och artikel 42.3 och de operativa [...] prioriteringar som anges i [artikel [...]]19 i den nya TEN-T-förordningen [...]], samt de genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 15.6 i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturförvaltarna ska sträva efter att följa dessa gemensamma principer och förfaranden. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer och förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för prestationsgranskning.**

- 1a. ENIM ska lämna ett utkast till den europeiska ramen för prestationsgranskning till ENRRB inom 18 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft. ENRRB ska lämna en rekommendation till ENIM om den europeiska ramen för prestationsgranskning inom fyra månader efter mottagandet av ENIM:s utkast. ENIM ska ta största möjliga hänsyn till denna rekommendation när den europeiska ramen för prestationsgranskning antas.**
2. **Åtminstone** de prestationsområden som anges i bilaga VII ska ingå i den europeiska ramen. Den ska särskilt innehålla följande:
- a) En förteckning över prioriterade prestationsfrågor som ska behandlas inom de prestationsområden som anges i bilaga VII.
 - b) Prestationsindikatorer som gör det möjligt att övervaka framstegen i prestationsfrågorna, inbegripet metoder och krav på data för beräkning av dessa indikatorer.
 - c) Kriterier och förfaranden för att fastställa prestationsmål på infrastrukturförvaltnivå.
 - d) Förfaranden för att övervaka och se över momenten i led a–c samt genomförandet av korrigerande åtgärder och uppnåendet av prestations[...]**målen**.
3. Med utgångspunkt i punkt 2 d ska ENIM regelbundet se över den europeiska ramen för prestationsgranskning och [...] **infrastrukturförvaltarnas** genomförande av den och [...] **vid** behov [...] **uppdatera** ramen. **Vid uppdateringen av den europeiska ramen för prestationsgranskning ska ENIM lämna ett utkast till ENRRB för rekommendation.**
4. [...]

5. Kommissionen får anta genomförandeakter med utförliga regler avseende de moment som anges i punkt 2 b–d i enlighet med det [...] **gransknings**förfarande som avses i artikel 72.[...] **3. Vid utarbetandet av utkast till genomförandeakter** ska kommissionen beakta det arbete som utförts av ENIM i enlighet med punkt 3 [...] **och det separata avsnittet** i den [...] **rapport om den europeiska** prestationsgranskningen **som avses i artikel 51.2.**

Artikel 51

Rapport om den europeiska prestationsgranskningen

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 i direktiv 2012/34/EU och [...] ²³**genomförandeakter som antagits på grundval därav** ska ENIM senast [...] **30** månader efter denna förordnings ikraftträdande] utarbeta och offentliggöra en rapport om den europeiska prestationsgranskningen på grundval av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning. **ENIM ska utarbeta** och offentliggöra [...] **en uppdatering av rapporten** varje år.
2. [...] **ENRRB** ska utarbeta ett separat avsnitt i rapporten med sin bedömning av järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda, rekommendationer om prestationsfrågor som ska prioriteras och rekommendationer om åtgärder för att förbättra prestandan. **ENIM ska inkludera detta avsnitt i den rapport som avses i punkt 1.**
3. Rapporten om **den europeiska** prestationsgranskningen ska minst omfatta de linjer som ingår i de europeiska transportkorridorerna [...] och innehålla den information [...] **som avses i** [Artikel [...] **54.3 g** [...] **i [den nya TEN-T-förordningen].** Informationen i rapporten ska vara tillräckligt detaljerad i fråga om geografisk spridning och [...] omfatta en tillräckligt lång tidsperiod för att möjliggöra meningsfulla jämförelser.

²³ [...]

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

Artikel 52 [...]

KAPITEL V

EUROPEISKT NÄTVERK FÖR SAMORDNING

Artikel 53

Samordning mellan infrastrukturförvaltare

1. När det hänvisas till denna artikel ska infrastrukturförvaltarna sinsemellan och med andra berörda parter samordna **åtminstone** de ansvarsområden och uppgifter som de anförtros genom denna förordning.
 2. [...]
- 2.** Infrastrukturförvaltarna ska särskilt
- a) upprätta organisatoriska strukturer, förfaranden och verktyg, beroende på vad som är lämpligt, inbegripet de digitala verktyg som avses i artikel 62,
 - b) samordna på den geografiska nivå som är mest lämplig, **inbegripet på nivån för de europeiska transportkorridorerna**, med deltagande av de enheter som är bäst lämpade att uppnå ändamålsenliga och effektiva resultat, i enlighet med subsidiaritetsprincipen,
 - c) samarbeta med andra infrastrukturförvaltare genom de utsedda kontaktpunkter som avses i artikel 60,
 - d) involvera ENIM eller nätverkssamordnaren, beroende på vad som är lämpligt, i frågor som är relevanta för unionen [...],
 - e) utse en ledande enhet, när samordningsverksamheten inbegriper flera aktörer, som ska rapportera till ENIM och ansvara för att organisera samråden [...],

- f) hänvisa ärenden till ENIM när en överenskommelse inte kan nås [...],
- g) se över resultaten av samordningen i enlighet med kapitel IV.

Samordning mellan infrastrukturförvaltare kan ske på mer än en nivå, särskilt i frågor där samordning krävs både på unionsnivå och inom ett mer specifikt geografiskt område.

Om ENIM eller nätverkssamordnaren deltar i samordningen mellan infrastrukturförvaltarna ska de säkerställa att gränsöverskridande aspekter beaktas väl.

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

Artikel 53a

Samordning mellan medlemsstaterna

- 1. När det hänvisas till denna artikel, eller när det gäller att främja gränsöverskridande trafik genom att ta itu med kapacitetsfrågor, ska medlemsstaterna samordna sig sinsemellan. De ska vid behov särskilt fastställa förfaranden och tidsplaner för denna samordning.**

2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska medlemsstaterna särskilt

- a) samordna sig på den lämpligaste geografiska nivån och, i möjligaste mån, inom ramen för befintliga forum, för att uppnå ändamålsenliga och effektiva resultat, i enlighet med subsidiaritetsprincipen, särskilt på nivån för de europeiska transportkorridorerna,
- b) involvera de europeiska samordnarna, när så är lämpligt, och särskilt när framsteg görs med de operativa prioriteringar som anges i artikel 19 i [den nya TEN-T-förordningen],
- c) bjuda in Europeiska kommissionen i frågor där samordning krävs på unionsnivå eller där det på annat sätt är relevant.

Artikel 54

Samrådsmekanism för europeiska och gränsöverskridande frågor

- 0. Infrastrukturförvaltarna ska [...] [...] säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå. I detta syfte ska de beakta de riktlinjer som utarbetats av ENIM och som avses i punkt 1.
- 1. ENIM ska utarbeta, anta och genomföra riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå och inbegripa dem i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50. [...] Dessa riktlinjer ska utarbetas och genomföras med stöd av nätverkssamordnaren och med deltagande av de kontaktpunkter som utses av infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 60.
- 2. Om ENIM antar ett yttrande eller en rekommendation som sannolikt kommer att [...] ha betydande konsekvenser för [...] sökande, andra operativa berörda parter och berörda parter, ska ENIM offentliggöra ett utkast som alla parter som berörs får yttra sig om. Alla parter som berörs ska ges [...] minst två veckor för att kunna lämna synpunkter på utkastet

till [...] **ytrande eller rekommendation**. Medlemsstaternas myndigheter ska involveras när så krävs.

3. ENIM ska beakta återkopplingen från alla parter som berörs **vid utarbetandet av de riktlinjer som avses** i [...] punkt [...] **1 och** när det antar det slutliga yttrande eller den slutliga rekommendation **som avses i punkt 2**. Om ENIM inte tar hänsyn till väsentliga delar av den återkoppling som lämnats ska ENIM ange skälen till detta.

Artikel 55

Organisering av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (ENIM)

1. Vid tillämpningen av denna förordning ska det europeiska nätverk för infrastrukturförvaltare (**ENIM**) som avses i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU organiseras i enlighet med denna artikel.
 2. Alla [...] infrastrukturförvaltare, som ansvarar för linjer som ingår i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T [...] ska vara medlemmar i ENIM. De ska utse en företrädare och en suppleant.
 3. [...] **Infrastruktur**förvaltare som [...] inte **är** [...] **ansvariga för** de [...] **linjer som avses** i punkt 2 **och som följaktligen inte är medlemmar i ENIM** får [...] delta i ENIM:s överläggningar [...] **utan rösträtt. De får lämna in förklaringar för övervägande av ENIM.**
- 3a. Infrastrukturförvaltare som ansvarar för linjer som ingår i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T i de stater som är medlemmar i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) och i sydösteuropeiska parter i fördraget om upprättande av en transportgemenskap som undertecknats av unionen i enlighet med rådets beslut (EU) 2017/1937 ska ha rätt att bli medlemmar i ENIM utan rösträtt, förutsatt att dessa stater eller parter tillämpar denna förordning i enlighet med ett internationellt avtal som ingåtts med unionen och i enlighet med villkoren i ett sådant avtal.**
- ENIM ska ingå samarbetsavtal som fastställer detaljerna för de berörda infrastrukturförvaltarnas deltagande.**

- 3b. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3a får ENIM på ad hoc-basis bjuda in infrastrukturförvaltare från tredjeländer att delta i dess möten som observatörer, utan rösträtt.**
- 3c. ENIM:s medlemmar ska förse ENIM med de resurser som krävs för att ENIM ska kunna fullgöra sina uppgifter.**
4. [...] **Efter samråd** med kommissionen ska ENIM anta och offentliggöra sin arbetsordning. Nätverket ska organisera sin verksamhet i enlighet med **denna** arbetsordning.
5. ENIM ska fatta sina beslut med [...] en majoritet **bestående av två tredjedelar av medlemmarna**, om inte annat föreskrivs i arbetsordningen. Alla medlemmar från en medlemsstat ska tillsammans ha en röst. Om en medlems **företrädare** är frånvarande ska suppleanten ha rätt att utöva rösträtten.
6. ENIM ska sammanträda regelbundet. Nätverket ska välja en ordförande bland sina medlemmar [...] **i enlighet med det förarande för omröstning som avses i punkt 5.**
7. Kommissionen ska vara medlem utan rösträtt i ENIM. Den ska stödja nätverkets arbete och underlätta samordningen **mellan ENIM:s medlemmar.**
8. ENIM ska fastställa sitt arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska omfatta en period på minst två år [...] **och högst fem år.** ENIM ska samråda med sökande och andra operativa parter [...], **och följa** de [...] **riktlinjer** som avses i artikel 54, om utkastet till arbetsprogram, **samt med** kommissionen, Europeiska unionens järnvägsbyrå [...], det gemensamma företaget för Europas järnvägar och, i förekommande fall, andra berörda parter.

Artikel 56

ENIM:s ansvarsområden

1. Utöver de uppgifter som anges i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU ska ENIM ansvara för alla uppgifter som det åläggs genom denna förordning. **Dessa uppgifter får inte delegeras.** Uppgifterna omfattar särskilt följande:
- a) Anta den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

- b) Anta den europeiska ram för samordning av **gränsöverskridande** trafikledning, **hantering av störningar** och krishantering som avses i artikel 44.
- c) Anta den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50.
- ca) Anta en gemensam struktur för beskrivningen av järnvägsnätet och en gemensam tidsplan för samråd, som avses i artikel 61.**
- d) Anta yttranden och rekommendationer till infrastrukturförvaltare i enlighet med bestämmelserna i denna förordning och på eget initiativ.
- e)[...][...]
- f) [...] **Organisera, med bidrag från nätverkssamordnaren,** samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53.

2. [...]

ENIM ska inte ha några befogenheter när det gäller strategisk styrning eller reglering.

1a. ENIM ska inrätta arbetsgrupper för att säkerställa samordningen mellan infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter, inbegripet järnvägsföretag, tjänsteleverantörer och operatörer av intermodala transporter, och samråd med dessa operativa berörda parter. Arbetsgruppernas medlemmar får avge ett yttrande om alla förslag från ENIM som får konsekvenser för operativa berörda parter. De får även avge yttranden på eget initiativ, ställda till ENIM.

Artikel 57

Transparens

- 1. ENIM ska säkerställa att dess medlemmar, [...] **dess funktioner** och all relevant information om dess arbete offentliggörs på ENIM:s webbplats. Den ska innehålla kontaktuppgifter till särskilda samordningsgrupper som sammanställts av infrastrukturförvaltarna och hänvisningar till samordningsverktyg och samordningsförfaranden i enlighet med artikel 53.

2. ENIM ska bjuda in [...] de europeiska samordnarna och, i förekommande fall, företrädare för medlemsstaterna, till sina sammanträden i syfte att diskutera frågor som rör utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och för att säkerställa samarbete med de europeiska samordnarna, i enlighet med [den nya TEN-T-förordningen]. [...]

Artikel 58

Nätverkssamordnare

1. [...] **ENIM** ska senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utse en opartisk och kompetent enhet som ska fullgöra de uppgifter som avses i artikel 59. Den enheten ska utses till nätverkssamordnare.

ENIM:s medlemmar ska förse nätverkssamordnaren med de resurser som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter. Innan nätverkssamordnaren utses ska [...]

ENIM:s medlemmar [...] **samråda med** kommissionen när det gäller den utsedda enheten och följande aspekter:

- a) Villkor och förutsättningar för utnämningen av nätverkssamordnaren.
- b) Villkor för att återkalla utnämningen **och utnämna en ny samordnare.**
- c) Förfarande för att regelbundet övervaka samordnarens arbete och bedöma om denne har fullgjort sina uppgifter på ett ändamålsenligt sätt.
- d) Eventuella ytterligare operativa uppdrag och uppgifter för nätverkssamordnaren.

De aspekter som omfattas av leden a–c i denna punkt ska regleras av ENIM:s arbetsordning som antagits i enlighet med artikel 55. Nätverkssamordnarens operativa uppdrag och uppgifter som avses i led d i denna punkt ska specificeras i den akt genom vilken ENIM utser nätverkssamordnaren.

2. Nätverkssamordnaren ska utföra sina uppgifter på ett opartiskt, **transparent** och kostnadseffektivt sätt [...]. För detta ändamål ska samordnaren till ENIM överlämna sitt årliga arbetsprogram med avseende på de uppgifter som fastställs i denna förordning samt en årlig rapport om genomförandet av arbetsprogrammet. **ENIM ska godkänna det årliga arbetsprogrammet och årsrapporten innan de antas.**

Artikel 59

Nätverkssamordnarens uppgifter och ansvar

Nätverkssamordnaren ska stödja ENIM genom att utföra följande uppgifter:

- a) Fungera som sekretariat och förbereda ENIM:s möten, dokument, beslut och yttranden [...] **[...], särskilt genom att bidra** till utarbetandet av den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50.
- c) Bidra till den operativa samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53.
- d) Kartlägga regler, förfaranden och verktyg som omfattas av denna förordning och som antagits på nationell nivå eller infrastrukturförvaltar nivå, men som skapar hinder för förbindelser för järnvägstrafik i flera nät, i enlighet med denna förordning, **och för ENIM föreslå metoder för att underlätta gränsöverskridande järnvägstjänster.**
- da) Bidra till samordningen mellan infrastrukturförvaltare när det gäller strategisk kapacitetsplanering enligt artikel 14 genom att utarbeta specifik tågplanutformning som underlättar konkurrenskraftiga långdistanståglägen i flera nät.**
- e) Fungera som kontaktpunkt för infrastrukturförvaltarna för [...] **tillhandahållandet av information**, särskilt [...] i samband med järnvägsincidenter och tillfälliga kapacitetsbegränsningar.
- f) Fungera som en första kontaktpunkt [...], bl.a. genom att tillhandahålla kontakter med relevanta aktörer hos infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter [...].
- g) [...]

Artikel 60

Kontaktpunkter för samordning av infrastrukturförvaltare

1. För att säkerställa samordning mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53 ska infrastrukturförvaltarna utse kontaktpunkter. Kontaktpunkten ska fungera som centralt

gränssnitt mellan infrastrukturförvaltarens organisation och de andra enheter som deltar i samordningsverksamheten.

1a. För varje europeisk transportkorridor får infrastrukturförvaltare som förvaltar infrastrukturdelar av en sådan europeisk transportkorridor utse en gemensam kontaktpunkt som ska fungera som det centrala gränssnittet mellan dem och de andra enheter som deltar i samordningsverksamheten, i enlighet med artikel 53.2 a.

1b. Den utsedda gemensamma kontaktpunkt som avses i punkt 1a ska fungera som kontaktpunkt för sökande och andra operativa berörda parter vid uppstart eller ändring av gränsöverskridande järnvägstransporttjänster eller vid organisering av stöd till tillfällig verksamhet, särskilt för att hantera de krissituationer som avses i artikel 47.

1c. Den utsedda gemensamma kontaktpunkt som avses i punkt 1a ska övervaka tilldelningen vid begäranden om flera nät på järnvägslinjedelen i de europeiska transportkorridorerna fram till den årliga tågplanens utgång.

2. Infrastrukturförvaltarna ska utan dröjsmål informera ENIM om kontaktpunkterna skulle ändras så att dessa kan offentliggöras på det sätt som avses i artikel 57.1 [...].

Artikel 61

Gemensam struktur, gemensamt innehåll och gemensam tidsplan för beskrivningar av järnvägsnät

1. ENIM ska utarbeta och anta en gemensam struktur för den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, i vilken den information ska beaktas som förtecknas i bilaga IV till det direktivet och bilaga IV till denna förordning, och en gemensam tidsplan för samråden med berörda parter om utkastet till beskrivning av järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till denna struktur och tidsplan när de utarbetar beskrivningen av järnvägsnätet.
2. Vid utarbetandet av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltaren ta största möjliga hänsyn till den europeiska ram för kapacitetsförvaltning **som avses i artikel 6 i denna förordning**, den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och

krishantering **som avses i artikel 44 i denna förordning** samt den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i [...] [...] **artikel 50** i denna förordning.

3. [...] **Infrastrukturförvaltarna** ska [...] i beskrivningen av järnvägsnätet **förklara skälen till eventuella avvikelser från den struktur och tidsplan som avses i punkt 1 och de europeiska ramar som avses i punkt 2** och informera det behöriga regleringsorganet och ENIM **om dessa skäl**.

Artikel 62

Digitalisering av kapacitetsförvaltning och trafikledning

1. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de förfaranden för kapacitetsförvaltning och trafikledning som omfattas av denna förordning genomförs med hjälp av digitala verktyg och digitala tjänster.

Verktyg för kapacitetsförvaltning ska uppfylla de krav avseende kapacitetsplanering och förfarande för kapacitetstilldelning som fastställs i kapitel II i denna förordning och de krav som fastställs i direktiv (EU) 2016/797 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet.

Infrastrukturförvaltarna får fortsätta att använda verktyg för kapacitetsförvaltning som fanns före det tillämpningsdatum som avses i artikel 77.2 d, förutsatt att dessa verktyg gör det möjligt för infrastrukturförvaltarna att uppfylla ovannämnda krav.

2. De digitala verktyg som används och de digitala tjänster som tillhandahålls ska
 - a) [...] **säkerställa ändamålsenlig** prestanda och kvalitet, inbegripet fullständig driftskompatibilitet, hos de tjänster som infrastrukturförvaltarna tillhandahåller sökande,
 - b) [...] **säkerställa** transparensen i alla faser av förvaltningen av järnvägskapaciteten och trafikledningen, **inbegripet genom realtidslösningar som ska införas stegvis**,
 - c) minska den administrativa bördan för sökande genom att endast en gång begära att få in varje enskild uppgift och genom att tillhandahålla information eller data på en och samma plats, även när det gäller gränsöverskridande tjänster [...],

d) säkerställa anpassning av data till det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.

3. [...]

4. I frågor som omfattas av denna förordning ska infrastrukturförvaltarna bidra till arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar. I detta syfte ska ENIM och infrastrukturförvaltarna [...] **säkerställa att de** på lämpligt sätt är representerade i styrgruppen för systemspelaren och den genomförandegrupp som avses i artiklarna 96 respektive 97 i förordning (EU) 2021/2085.

5. Infrastrukturförvaltare, [...] sökande och, i förekommande fall, tjänsteleverantörer, ska utbyta digital information om kapacitetsförvaltning och trafikledning med hjälp av digitala verktyg och digitala tjänster som bygger på en harmoniserad arkitektur och som innebär standardiserade gränssnitt eller gemensamma system i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de specifikationer [...] som antagits [...] **på grundval av** det direktivet.

När det gäller förbindelser för järnvägstrafik i flera nät **och gränsöverskridande tjänster** ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla digitala tjänster och digital information genom ett enda gränssnitt eller gemensamma system som utvecklas och införs under samordning av ENIM, **i synnerhet för att förvalta tilldelningen av kapacitet.**

5a. Senast [sex månader efter det tillämpningsdatum som avses i 77.2 d] ska ENIM tillhandahålla vägledning om de funktionsmässiga och tekniska kraven för utbyte av information enligt punkt 5 mellan infrastrukturförvaltare, sökande och, i förekommande fall, tjänsteleverantörer, med beaktande av det arbete som utförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar.

KAPITEL VI TILLSYN ÖVER KAPACITETSFÖRVALTNING OCH TRAFIKLEDNING

AVSNITT 1

Regleringsorgan

Artikel 63

Regleringsorganens ansvarsområden

1. **Medlemsstaterna ska säkerställa att** [...] de uppgifter och befogenheter som fastställs i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU [...] också [...] utövas med avseende på de frågor som omfattas av denna förordning. Regleringsorganet ska särskilt övervaka infrastrukturförvaltarnas verksamheter enligt kapitlen II–V **i denna förordning** och kontrollera efterlevnaden av denna förordning på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande.
2. [...] **En** sökande eller nationella, regionala eller lokala myndigheter med ansvar för **järnvägstransporttjänster** ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet [...] **enligt det förfarande som anges i artikel 56** i direktiv 2012/34/EU om de anser sig orättvist behandlade, har diskriminerats eller på något annat sätt kränkts av infrastrukturförvaltaren i samband med dennes arbete inom de verksamheter som anges i kapitlen II, III, IV och V i denna förordning [...].

AVSNITT 2

Det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet

Artikel 64

Samarbete mellan regleringsorgan inom det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB)

1. För att fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning ska regleringsorganen samarbeta inom ramen för det regleringsorgan på järnvägsområdet [...] **som inrättats i enlighet med** artikel 57.1 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet genom gemensamma samråd och utredningar, genom att anta yttranden eller rekommendationer eller genom annan relevant verksamhet. Regleringsorganen ska lämna all nödvändig information till ENRRB **i enlighet med punkt 6.**

När ENRRB agerar inom denna förordnings tillämpningsområde ska nätverket ha de uppgifter och det ansvar samt organisera sitt arbete i enlighet med vad som avses i avsnitt 2 i detta kapitel.

2. I händelse av ett klagomål eller en utredning på eget initiativ i en fråga som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och som påverkar tillträdet till eller användningen av järnvägsnät i mer än en medlemsstat, ska det berörda regleringsorganet informera ENRRB och kommissionen om klagomålet eller utredningen.
3. Ett regleringsorgan kan sända alla relevanta frågor, klagomål eller utredningar till ENRRB för diskussion eller antagande av ett yttrande eller en rekommendation.
4. När de berörda regleringsorganen fattar beslut i frågor [...] **som påverkar gränsöverskridande järnvägstjänster** ska de samarbeta vid utarbetandet av sina respektive beslut under samordning av ENRRB för att få till stånd en lösning av frågan. I detta syfte ska de berörda regleringsorganen utföra sina uppgifter i enlighet med punkt 1 i denna artikel och artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. De ska beakta eventuella relevanta yttranden och rekommendationer som antagits av ENRRB och förelägga dessa beslut för ENRRB.

4a. Om det samarbete som avses i punkt 4 leder till att de berörda regleringsorganen fattar olika beslut ska de ge ENRRB en förklaring till skillnaderna.

5. Om ett regleringsorgan antar ett beslut som avviker från ett relevant yttrande eller en relevant rekommendation från ENRRB eller om det vägrar att anta ett beslut, ska det lämna en förklaring till ENRRB med en redogörelse för meningsskiljaktigheterna och anledningen till att det inte följer ENRRB:s yttranden eller rekommendationer.
6. De regleringsorgan som ENRRB konsulterar ska svara inom de tidsfrister som fastställs av ENRRB och de ska, på ENRRB:s begäran, tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella lagstiftning. Denna information får endast användas i samband med den verksamhet som bedrivs av regleringsorganen i enlighet med denna förordning.
7. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål tillhandahålla all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den utredning som avses i den här artikeln och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där infrastrukturförvaltaren har sin hemvist. Regleringsorgan ska ha rätt att begära information från ENIM rörande utredningar inom ramen för deras behörighet. Regleringsorgan ska ha rätt att översända sådan information till ENRRB.
8. Regleringsorgan på järnvägsområdet ska tillhandahålla de resurser som krävs för att ENRRB ska kunna fungera.

Artikel 64a

Organisering av och struktur för det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB)

Vid tillämpningen av denna förordning ska ENRRB vara organiserat enligt följande:

a) Regleringsorganens styrelse (styrelsen).

b) Ett sekretariat.

Regleringsorganen ska säkerställa sekretariatets drift.

AVSNITT 2[...]

[...]

Artikel 65

ENRRB:s uppgifter och ansvar

1. Utöver ENRRB:s uppgifter enligt direktiv 2012/34/EU ingår också de uppgifter och ansvarsområden som fastställs i denna förordning. **ENRRB ska offentliggöra alla yttranden och rekommendationer som det har antagit. ENRRB ska inte ha några befogenheter när det gäller strategisk styrning eller reglering.**
2. ENRRB ska, **i relevanta fall**, samordna allt samarbete mellan regleringsorganen på järnvägsområdet i enlighet med artikel 64 och främja anpassningen av regleringsorganens beslut i fråga om [...] **gränsöverskridande** järnvägstrafik.
3. [...] **4. Sökande får informera** ENRRB [...]
4. [...] [...] **i frågor som omfattas** av denna förordnings tillämpningsområde [...] **och som kan påverka** tillträdet till eller användningen av järnvägsinfrastruktur i mer än en medlemsstat.

När ENRRB tar emot sådan [...] **information** ska det utan dröjsmål överlämna det till det behöriga regleringsorganet eller de behöriga regleringsorganen.

ENRRB får besluta att anta ett yttrande eller en rekommendation i sådana frågor.

ENRRB ska i dessa fall omedelbart informera [...] regleringsorganen om sin avsikt [...] **i detta syfte.**

- 5.[...] ENRRB ska lämna sitt yttrande eller sin rekommendation till berörda regleringsorgan [...] inom [...] **fyra veckor** från mottagandet av all relevant information rörande [...] **problemet i frågan.** ENRRB får förlänga perioden för särskilt komplexa frågor.
6. ENRRB ska utarbeta gemensamma principer och gemensam praxis för [...] **regleringsorgans antagande av** de beslut som [...] **dess**a regleringsorgan är bemyndigade att fatta enligt denna förordning.
- 7. ENRRB ska tillhandahålla rekommendationer om den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 innan ENIM antar dem.**
- 8. ENRRB ska utarbeta ett separat avsnitt i den rapport om europeisk prestationsgranskning som avses i artikel 51, med en bedömning av och rekommendationer om järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda. ENRRB ska ge råd till kommissionen och de europeiska samordnarna i frågor som rör järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda.**
- 9. ENRRB ska lämna sina yttranden eller rekommendationer till kommissionen om eventuella brister i den samordningsprocess som avses i artikel 14 och, på begäran av kommissionen, om nödgärder som antagits av medlemsstaterna och som har en betydande inverkan på den gränsöverskridande trafik som avses i artikel 47.5.**

10. ENRRB ska lämna sitt yttrande eller sin rekommendation till ENIM om de riktlinjer som utarbetats av ENIM om fastställandet av villkor som föranleder straffavgifter, i enlighet med artikel 40.3.

Artikel 66 [...]

[...]

Artikel 67

Styrelsens [...] sammansättning och organisation

1. [...]Regleringsorganen [...] från varje medlemsstat som har ett järnvägsnät i drift [...]
- 2.[...][...]**ska vara** ledamöter **i styrelsen. De ska utse en företrädare och en suppleant i styrelsen.**

Företrädarna ska vara chefen, eller en biträdande chef, för det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. [...] Suppleanten ska utses [...] bland regleringsorganets ledning eller styrelse eller, om detta inte är möjligt, bland dess personal.

3. Styrelseledamöterna [...] ska agera oberoende och objektivt i unionens intresse, oavsett eventuella särskilda nationella eller personliga intressen. De får varken be om eller ta emot instruktioner från någon regering, institution, person eller något organ.

4. En uppdaterad förteckning över **företrädarna för** styrelseledamöterna och deras suppleanter, tillsammans med deras intresseförklaringar, ska offentliggöras av ENRRB:s sekretariat.
 5. **Efter samråd med kommissionen ska styrelsen anta och offentliggöra sin arbetsordning. I arbetsordningen får närmare bestämmelser om omröstningar fastställas, särskilt för förfarandet för omröstning i brådskande frågor.**
 6. **Styrelsen ska fatta beslut med en majoritet bestående av två tredjedelar av dess ledamöter, om inte annat anges i arbetsordningen. Varje ledamot ska ha en röst. Om en företrädare som är ledamot är frånvarande ska suppleanten ha rätt att utöva rösträtten.**
 7. **Kommissionen ska vara ledamot utan rösträtt i styrelsen. Den ska samordna och stödja arbetet i styrelsen och i förekommande fall utfärda rekommendationer till styrelsen.**
 8. **Sekretariatet ska tillhandahålla de tjänster som behövs för att organisera styrelsens möten och arbete.**
 9. **I enlighet med styrelsens arbetsordning får styrelsen besluta att inrätta arbetsgrupper för att organisera ENRRB:s arbete i särskilda frågor som rör genomförandet av denna förordning, särskilt i frågor som rör järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda.**
- Arbetsgrupperna ska vara öppna för deltagande av experter från regleringsorgan på järnvägsområdet och kommissionen. Experter från operativa berörda parter och från andra offentliga eller privata organ får bjudas in att delta i dessa arbetsgrupper på ad hoc-basis.**

Artikel 68

Styrelsens roll och uppgifter

1. Styrelsen ska fullgöra alla de uppgifter som åläggs ENRRB i denna förordning.
2. Styrelsen ska i synnerhet

- a) **i enlighet med de förfaranderegler som fastställs eller avses i artikel 67**, anta **ENRRB:s** yttranden och rekommendationer om klagomål eller utredningar [...] **som översänds** till den av [...] ett eller flera regleringsorgan [...] **i enlighet med** artikel [...] **64.3**,
- b) utarbeta och anta en årsrapport om ENRRB:s verksamhet,
- c) inrätta arbetsgrupper och utse gruppernas ordföranden.

Artikel 69 [...]

[...]

Artikel 70 [...]

[...]

KAPITEL VII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 71

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 10.8, 11.2, 21.9, 38.3, 39.9 *[...]* och [...] **48.3** ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [1 januari [...] **2029**]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
- 3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 10.8, 11.2, 21.9, 38.3, 39.9 och 48.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.**
- 4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.**
- 5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.**
- 6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 10.8, 11.2, 21.9, 38.3, 39.9 och 48.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag**

då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 72

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
- 2[...]3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel[...] 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
- 3.[...]Om [...] **kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket** i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 73

Rapport och översyn

[...] **Senast /tio år efter det att denna förordning trätt i kraft/** ska kommissionen utvärdera denna förordnings effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Rapporten ska särskilt utvärdera

- a) denna förordnings inverkan på järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda,
 - b) denna förordnings inverkan på utvecklingen av järnvägs**transport**tjänster, särskilt internationell trafik, fjärrtrafik och godstrafik,
- ba) de finansiella och administrativa konsekvenserna av denna förordning för infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och medlemsstaternas myndigheter,**

- c) det arbete som utförs av [...] **ENIM**, nätverkssamordnaren [...] **och** [...] **ENRRB** i allmänhet och i samband med utveckling, antagande och genomförande av gemensamma kriterier, metoder och förfaranden [...],
- d) [...] samordningsmekanismernas **effektivitet** [...] **inom** den europeiska [...] **ram för kapacitetsförvaltning** som avses i [...] **artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44** [...] **och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50,**

[...]

- e) hur de socioekonomiska, driftsmässiga och miljömässiga kriterierna fungerar och behovet av att vid behov lägga fram ett förslag till eventuella ändringar av artiklarna 25 och 37.**

Artikel 74

Ändringar av direktiv 2012/34/EU

1. Direktiv 2012/34/EU ska ändras på följande sätt:
 - a) I artikel 1 ska led c ersättas med följande:

”c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som anges i kapitel IV.”.
 - b) I artikel 2 ska punkt 6 utgå.
 - c) **I artikel 3** ska leden 20, 22, 23, 27 och 28 utgå.
 - d) Artikel 7b ska utgå.

da) Artikel 27.2 ska ersättas med följande:

”2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till

infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.”.

- e) Artikel 36 ska utgå.
 - f) Artiklarna 38–54 ska utgå.
 - g) I bilaga IV ska punkterna 1 och 3 utgå.
 - h) Bilaga VII ska utgå.
2. Hänvisningar till de strukna bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i avsnitt 1 i bilaga X.

Artikel 75

Övergångsbestämmelser

1. Ramavtal som ingåtts i enlighet med artikel 42 i direktiv 2012/34/EU ska fortsätta att gälla tills de löper ut.
2. Artikel 3.20, 3.22, 3.23, 3.27 och 3.28, artiklarna 7b, 36 och 38–54, punkt 3 i bilaga IV samt bilaga VII till direktiv 2012/34/EU ska inte tillämpas på aktiviteter och uppgifter som utförs i samband med de tågplaner som träder i kraft [...] **den [13 december 2031]** eller senare.
3. **Kommissionen ska senast [2 år efter det datum som avses i artikel 77.2 första stycket] överlämna en rapport till rådet och Europaparlamentet om övervakningen av de övergångsbestämmelser som avses i artikel 75.**

Artikel 76

Upphävande

1. Förordning (EU) 913/2010 upphör att gälla med verkan från och med den [...] **8** december 2029].
2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i avsnitt 2 i bilaga X.

Artikel 77

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den [1 januari [...] **2029**]. Dock gäller följande:
 - a) Artiklarna 1, 2 och 3, kapitel II, med undantag för artikel 9.1 och 9.2 och artikel 27.4, och kapitel III, med undantag för artikel 48, i denna förordning ska endast tillämpas på aktiviteter och uppgifter som utförs i samband med de tågplaner som träder i kraft efter **den** [...] **13** december [...] **2031**] eller senare.
 - b) Artikel 9.1 och 9.2 ska tillämpas från och med den [1 januari [...] **2030**].
 - c) [...] [...]
 - d) Artiklarna **27.4, 28.0**, 48 och 62 ska tillämpas från och med den [...] **31** december [...] **2029**].
 - e) Artikel 74 ska tillämpas från och med den [...] **13** december [...] **2031**].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i [...] ...

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA I

RESULTAT OCH TIDSPLAN FÖR DEN KAPACITETSFÖRVALTNING

SOM AVSES I ARTIKLARNA 11, 16, 18 OCH 38

1. **RESULTAT SOM SKA UTARBETAS AV INFRASTRUKTURFÖRVALTARE I DEN STRATEGISKA KAPACITETSPLANERING SOM AVSES I ARTIKLARNA 11, 16, 17 OCH 18**

Resultat	Innehåll
Kapacitetsstrategi (Artikel 16)	<ul style="list-style-type: none">– <u>Kapacitetsstrategins geografiska tillämpningsområde: linjer som omfattas av den strategiska kapacitetsplaneringen i enlighet med artikel 12.6.</u>– Planerad utveckling av fysisk infrastruktur, inbegripet nybyggnation, uppgradering, förnyelse och nedläggning/avveckling, <u>med en beskrivning av denna infrastrukturens egenskaper.</u>– Förväntad utveckling av efterfrågan på järnvägstransporttjänster.– [...] <u>Den strategiska</u> vägledningen om medlemsstaternas kapacitetsutnyttjande, [...] <u>om medlemsstaterna har tillhandahållit sådan vägledning.</u>– Kapacitet som tilldelats genom ramavtal och kapacitet som <u>kan komma att</u> krävas för att tillhandahålla transporttjänster enligt avtal om allmän trafik.– [...] <u>Information om järnvägsinfrastrukturens tillgänglighet och användning, inbegripet infrastruktur</u> som förklarats vara starkt trafikerad eller överbelastad.– [...] <u>Planerade infrastrukturarbeten som resulterar i kapacitetsbegränsningar [...] med betydande inverkan.</u>
Kapacitetsmodell (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none">– All information som ingår i kapacitetsstrategin, i förekommande fall uppdaterad och mer detaljerad.– [...] <u>Den totala kapacitetsvolym, inbegripet kapacitet för flera nät, som är tillgänglig för sökande per banavsnitt, inbegripet kapacitetsvolym som är tillgänglig per marknadssegment för järnvägstransport för olika segment av järnvägstransporttjänsterna</u> och/eller per tilldelningsprocess.

	<ul style="list-style-type: none"> – Kapacitetsvolym [...] <u>som reserverats för kapacitetsbegränsningar till följd av</u> infrastrukturarbeten efter inverkan på <u>den uppskattade trafik[...][...]volymen, i enlighet med vad som fastställs i [...]</u> <u>avsnitt 3 i bilaga I.</u> – – Geografisk uppgift: uppdelning i lämpliga planeringssektioner som återspeglar infrastrukturens och efterfrågans egenskaper. – Tidsmässig omfattning: en tågplanepериод. – Tidsuppgift: minst en årlig översikt (kapacitetsbegränsningar) och en eller flera representativa dagar (kapacitet tillgänglig för ansökningar).
<p>Plan för kapacitetsförsörjning. (Artikel 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – All information som ingår i kapacitetsmodellen, i förekommande fall uppdaterad <u>och</u> mer detaljerad. – [...] <u>Kapacitet tillgänglig för tilldelning till sökande för den tågplanepериод som anges i kapacitetsförsörjningsplanen:</u> <ul style="list-style-type: none"> – <u>i) I tillämpliga fall enligt artikel 18.4 och i enlighet med artikel 18.4 och 18.5, förplanerad kapacitet som är tillgänglig för begäranden, inbegripet kapacitet för flera nät, definierad i form av kapacitetsobjekt i enlighet med artikel 18.5.</u> <u>ii) Kapacitet som inte har förplanerats av infrastrukturförvaltaren.</u> <u>iii) Kapacitet som finns tillgänglig i de anläggningar för tjänster som avses i artikel 29.1.</u> – Kapacitet <u>som inte är tillgänglig för tilldelning till sökande:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) Kapacitetsbegränsningar, definierade i form av kapacitetsobjekt, inbegripet kapacitetsbegränsningar enligt punkt 1 avsnitt 3 i denna bilaga.</u> <u>ii) Kapacitet som redan tilldelats genom ramavtal i enlighet med artikel 31 eller genom den fleråriga rullande planeringsprocessen i enlighet med artikel 33.</u>

	<p><u>iii) Kapacitet som reserverats för andra ändamål än de som anges i leden i och ii, vilka tydligt ska anges av infrastrukturförvaltaren.</u></p> <p><u>iv) Annan kapacitet som redan tilldelats vid uppdateringen av kapacitetsförsörjningsplanen under den tågplan som kapacitetsförsörjningsplanen avser.</u></p> <p>– Alternativ tillgänglig kapacitet under kapacitetsbegränsningar.</p> <p>– Alternativ tillgänglig kapacitet vid nätavbrott.</p> <p>– <u>Begränsningar för användning av särskild infrastruktur som avses i artikel 24.</u></p>
--	---

2. PLAN FÖR DEN STRATEGISKA KAPACITETFÖRVALTNING SOM AVSES I ARTIKLARNA 11, 16, 17 OCH 18

1. När infrastrukturförvaltarna utarbetar resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringen för en viss tågplanperiod ska de följa den tidsplan som anges i detta avsnitt.

Infrastrukturförvaltare får fastställa kortare tidsfrister. Dessa **tidigare** tidsfrister ska [...] **samordnas av ENIM** och ingå i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

Samrådet med berörda parter **rörande frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå** ska genomföras i enlighet med artikel 54 och ska omfatta[...] **alla** operativa berörda parter [...]. Infrastrukturförvaltarna ska samordna resultaten kontinuerligt [...] **inom ramen för den samordningsprocess som föreskrivs i** artikel 53.

Resultat	Delmål	Tidsfrist (senast)
Kapacitetsstrategi (artikel 16)	[...] <u>Inledandet</u> av kapacitetsstrategifasen	X-60
	Första samrådet med <u>operativa</u> berörda parter.	X-58
	<u>Offentliggörande av utkastet till strategi</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Andra</u> samrådet med <u>operativa</u> berörda parter <u>om utkastet till strategi</u>	X[...]38

	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsstrategin efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-36
Kapacitetsmodell (Artikel 17)	Förberedelser inleds.	X-36
	[...] <u>Tillkännagivanden av kapacitetsbehov från sökande och potentiella sökande och samråd med</u> operativa berörda parter	X-24
	Offentliggörande av utkast till kapacitetsmodell.	X-21
	Samordning med sökande och operativa berörda parter.	X-19
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsmodellen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-18
Plan för kapacitetsförsörjning. (Artikel 18)	Förberedelser inleds.	X-18
	Samråd med sökande och operativa berörda parter.	X-14
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3.1 i denna bilaga.	X-12
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsförsörjningsplanen efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-11
	Offentliggörande av de kapacitetsbegränsningar som avses i avsnitt 3.5 i denna bilaga.	X-4
	Ändrad användning av kapacitet som reserverats för tilldelning genom tågplanen för andra tilldelningsförfaranden.	X-2
	Uppdatering av kapacitetsförsörjningsplanen för att återspegla eventuella ändringar av förplanerad eller tilldelad kapacitet.	Till och med X + 12 utan dröjsmål.
Anmärkning: 1) Med X-m avses m månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen (X), i enlighet med avsnitt 4.		

2. Genom undantag från punkt 1 ska följande förenklade och förkortade tidtabell tillämpas på resultatet "Kapacitetsstrategi" för de tågplanep perioder som inleds i december [...] **2030** och december [...] **2031**:

Kapacitetsstrategi (artikel 16)	Offentliggörande av utkastet till strategi [...]	X-38
	<u>Samråd med operativa berörda parter om utkastet till strategi</u>	<u>X-37</u>
	Offentliggörande av den slutliga kapacitetsstrategin efter slutlig samordning mellan infrastrukturförvaltare.	X-36

3. **TIDSPLAN OCH KRAV FÖR SAMORDNING, SAMRÅD OCH OFFENTLIGGÖRANDE AV KAPACITETSBEGRENSNINGAR TILL FÖLJD AV DE INFRASTRUKTURARBETEN SOM AVSES I ARTIKLARNA 10 OCH 35**

- 0. Kapacitetsbegränsningar ska klassificeras beroende på deras varaktighet i antal på varandra följande dagar och deras inverkan på trafiken (uppskattad trafikvolym på en järnvägslinje per dag som inställs, leds om eller ersätts med andra transportslag) i enlighet med följande tabell.**

	<u>Varaktighet</u>	<u>Inverkan på trafiken</u>
<u>Betydande inverkan</u>	<u>Mer än 30 dagar i följd</u>	<u>Över 50 %</u>
<u>Stor inverkan</u>	<u>Mer än 7 dagar i följd</u>	<u>Över 30 %</u>
<u>Medelstor inverkan</u>	<u>Högst 7 dagar i följd</u>	<u>Över 50 %</u>
<u>Mindre inverkan</u>	<u>Ospecificerat</u>	<u>Över 10 %</u>

1. När det gäller [...] **begränsningar av järnvägslinjernas kapacitet**, till exempel på grund av infrastrukturarbeten, inbegripet därmed sammanhängande hastighetsbegränsningar, axellast, tåglängd, dragkraft eller fria rummet (*kapacitetsbegränsningar*) [...] **med stor eller betydande inverkan** ska de berörda infrastrukturförvaltarna offentliggöra alla kapacitetsbegränsningar och de preliminära resultaten av ett samråd med de sökande för första gången minst 24 månader, **i den mån de är kända**, och, i en uppdaterad form, för andra gången minst tolv månader före ändringen av den berörda tågplanen. [...]

2. Som en del av samordningen **dem sinsemellan** [...] ska [...] infrastrukturförvaltarna [...] gemensamt diskutera dessa kapacitetsbegränsningar, om effekterna av kapacitetsbegränsningarna inte är begränsade till ett enda nät, med berörda sökande och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna när de offentliggörs för första gången.
3. När infrastrukturförvaltaren för första gången offentliggör kapacitetsbegränsningar i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltaren inleda ett samråd om kapacitetsbegränsningarna med de sökande och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna. Om det krävs samordning i enlighet med punkt 4 mellan det första och andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningar ska de [...] **infrastrukturförvaltare som omfattas av denna förordning** samråda en andra gång med de sökande och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna mellan slutet av den samordningen och det andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningen.
4. Om effekterna av kapacitetsbegränsningarna inte är begränsade till ett enda järnvägsnät ska de [...] **infrastrukturförvaltare som omfattas av denna förordning**, inklusive infrastrukturförvaltare som kan påverkas av omdirigeringen av tåg, innan de offentliggör kapacitetsbegränsningar i enlighet med punkt 1, sinsemellan samordna kapacitetsbegränsningar som kan innebära en inställelse, en ruttomläggning av ett tågläge eller en ersättning med andra transportslag.

Samordningen före det andra offentliggörandet ska vara avslutad

- a) senast 18 månader före ändringen av tågplanen [...] **för kapacitetsbegränsningar med betydande inverkan,**
- b) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplaneperioden [...] **för kapacitetsbegränsningar med [...] stor inverkan,**
- c) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplaneperioden [...] **för kapacitetsbegränsningar med medelstor inverkan.**

De enheter som utför samordningen mellan infrastrukturförvaltarna i enlighet med artikel 53.[...]4 ska, om så är nödvändigt, bjuda in de sökande som är verksamma på de berörda linjerna och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna att delta i denna samordning.

5. När det gäller kapacitetsbegränsningar [...] **med mindre inverkan** som uppstår under den följande tågplaneperioden och som infrastrukturförvaltaren får kännedom om senast sex månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen, ska infrastrukturförvaltaren samråda med de berörda sökandena om de planerade kapacitetsbegränsningarna och meddela de uppdaterade kapacitetsbegränsningarna minst fyra månader före ändringen av tågplanen. Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, om inte infrastrukturförvaltaren och de berörda sökandena kommer överens om en kortare ledtid.

6. Infrastrukturförvaltaren får besluta att tillämpa strängare tröskelvärden för kapacitetsbegränsningar på grundval av lägre procentsatser av uppskattade trafikvolymerna eller kortare varaktighet än vad som anges i avsnitt 3 i denna bilaga eller att tillämpa ytterligare kriterier utöver dem som nämns i denna bilaga, efter samråd med sökande och tjänsteleverantörer. De ska offentliggöra tröskelvärdena och kriterierna för gruppering av kapacitetsbegränsningar i sina beskrivningar av järnvägsnätet enligt punkt [...] **2** i bilaga IV [...].
7. [...] **I**nfrastrukturförvaltaren får besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 1–5 om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik, om tidpunkten för begränsningarna är utanför infrastrukturförvaltarens kontroll, om tillämpningen av dessa frister skulle vara kostnadsineffektiv eller onödigt skadlig när det gäller tillgångens livslängd eller skick eller om alla berörda sökande samtycker. I sådana fall och vid alla andra kapacitetsbegränsningar som inte är föremål för samråd i enlighet med andra bestämmelser i denna bilaga ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med de sökande och de huvudsakliga berörda tjänsteleverantörerna.
8. Den information som ska lämnas av infrastrukturförvaltaren när de agerar i enlighet med punkterna 1, 5 eller 7 ska omfatta
- a) den planerade dagen,
 - b) tid på dygnet och, så snart som det kan fastställas, klockslag för kapacitetsbegränsningens början och slut,
 - c) vilket banavsnitt som påverkas av begränsningen,
 - d) i tillämpliga fall, kapaciteten hos alternativa linjer.

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra denna information, eller en länk där den kan hittas, i sin beskrivning av järnvägsnätet enligt punkt [...] **2** i bilaga IV [...].

Infrastrukturförvaltaren ska hålla denna information uppdaterad. Dessutom ska infrastrukturförvaltarna offentliggöra denna information i digitalt format i enlighet med artiklarna 9 och 62.

9. När det gäller [...] kapacitetsbegränsningar [...] **med** [...] **betydande inverkan** ska infrastrukturförvaltaren, på begäran av de sökande under första samrådsrundan, tillhandahålla en jämförelse av de förhållanden som gäller vid minst två alternativa kapacitetsbegränsningar. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta dessa [...] **alternativ** på grundval av återkopplingen från de sökande i samband med deras ansökan och tillsammans med dem.

Jämförelsen ska för varje alternativ minst innehålla följande:

- a) Kapacitetsbegränsningens varaktighet.
- b) Förväntade preliminära infrastrukturavgifter.
- c) Tillgänglig kapacitet på alternativa linjer.
- d) Tillgängliga alternativa linjer.
- e) Ungefärliga restider.

Innan infrastrukturförvaltaren gör ett val mellan de alternativa kapacitetsbegränsningarna ska infrastrukturförvaltaren rådgöra med berörda sökande samt ta hänsyn till effekterna av de olika alternativen på dessa sökande och på användarna av tjänsterna.

Analysen av alternativa kapacitetsbegränsningar ska omfatta situationer som berör mer än en infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska i detta fall samordna planeringen av den alternativa kapacitetsbegränsningen i enlighet med artikel 53.

10. När det gäller [...] kapacitetsbegränsningar [...] **med** [...] **betydande inverkan** ska infrastrukturförvaltaren fastställa kriterier för vilka tåg för varje typ av trafik som ska ledas om, med beaktande av den sökandes kommersiella och operativa begränsningar, såvida inte dessa operativa begränsningar härrör från den sökandes förvaltningsmässiga eller organisatoriska beslut, och utan att det påverkar målet att minska kostnaderna för infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 30.1 i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra dessa kriterier i beskrivningen av järnvägsnätet.
11. Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare ska på sin webbplats offentliggöra den information som krävs enligt punkt 8.
12. [...]

4. TIDSPLAN FÖR KAPACITETSTILLDELNING GENOM DEN ÅRLIGA TILLDELNINGSPROCESS SOM AVSES I ARTIKLARNA 32 OCH 38

1. Infrastrukturförvaltaren och de sökande ska följa följande tidsplan:

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet ⁽¹⁾
Tågplanens giltighetstid (<i>tågplanepriod</i>).	[...] <u>Med början vid midnatt den andra lördagen i december fram till och med midnatt den andra lördagen i december följande år.</u>
Ikraftträdande av tågplanen.	Midnatt den andra lördagen i december.

Offentliggörande av plan för kapacitetsförsörjning.	I enlighet med avsnitt 2 i denna bilaga.
Offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten.	I enlighet med avsnitten 2 och 3 i denna bilaga.
Tidsfrist för sökande att lämna in ansökningar om kapacitetsrättigheter.	X-8,5
Utarbetande av utkast till tågplan. Tidsfrist för infrastrukturförvaltare att lämna in ett utkast till kapacitetserbudande till sökande.	X-6,5
Slutförande av samordningen med de sökande.	X-[...]5,5
Sista dag för infrastrukturförvaltare att lämna in slutligt kapacitetserbudande till sökande.	X-[...]4,5
Offentliggörande av [...] tågplanen. Tidsfrist för infrastrukturförvaltaren att tilldela sökande kapacitetsrättigheter.	X-[...]4,25
Omvandling av kapacitetsspecifikationer för tåglagen.	Ska specificeras [...] av infrastrukturförvaltarna med beaktande av den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
Anmärkning: 1) Med X-m avses m månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen (X).	

[...]

3. Tidsfristen för sökande att lämna in ansökningar om kapacitetsrättigheter enligt tabellen i punkt 1 ska vara den tidsfrist för ansökningar om infrastrukturkapacitet som avses i artikel 27.4 i direktiv 2012/34/EU.

5. TIDSPLAN FÖR KAPACITETSTILLDELNING GENOM DE RAMAVTAL SOM AVSES I ARTIKLARN 31 OCH 38

Infrastrukturförvaltaren ska följa följande tidsplan:

Tidsperiod	Varaktighet⁽¹⁾
Standardgiltighetstid för ramavtal.	5 år.
Omvandling av kapacitetspecifikationer för tåglägen.	Mellan X–8,5 och X–6,5 (tillsammans med samordning inom ramen för den årliga tilldelningsprocess som avses i avsnitt 4).
Anmärkning: 1) Med X–m avses m månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen (X), i enlighet med avsnitt 4.	

6. TIDSPLAN FÖR DEN RULLANDE PLANERINGSPROCESS FÖR KAPACITETSTILLDELNING SOM AVSES I ARTIKLARN 33 OCH 38

Infrastrukturförvaltaren och de sökande ska följa följande tidsplan under den rullande planeringsprocessen [...]:

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet⁽¹⁾
Tidigaste tidpunkt för sökande att lämna in kapacitetsansökningar inom ramen för den rullande planeringstilldelningsprocessen.	4 månader före den första tåggången.
Sista tidpunkt för sökande att lämna in kapacitetsansökningar inom ramen för den rullande planeringstilldelningsprocessen.	1 månad före den första tåggången.
Maximal varaktighet för kapacitetsrättigheter som beviljas inom ramen för den rullande planeringstilldelningsprocessen.	36 månader från och med den första tåggången.
Omvandling av kapacitetspecifikationer i tåglägen för kapacitetsrättigheter som beviljats i enlighet med artikel 33.2 a.	Mellan X–8,5 och X–6,5 (tillsammans med samordning inom ramen för den årliga tilldelningsprocess som avses i avsnitt 4).
Omvandling av kapacitetspecifikationer i tåglägen för kapacitetsrättigheter som beviljats i enlighet med artikel 33.2 b.	Ska specificeras av infrastrukturförvaltarna med beaktande av den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

<u>Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter enligt den rullande planeringsprocessen</u>	<u>15 dagar.</u>
Anmärkning: 1) Med X–m avses m månader före dagen för ikraftträdandet av tågplanen (X), i enlighet med avsnitt 4.	

4. [...]

7. TIDSPLAN FÖR KAPACITETSTILLDELNING GENOM DEN AD HOC-PROCESS SOM AVSES I ARTIKLARNÄ 34 OCH 38

Vid tilldelning av infrastrukturkapacitet genom ad hoc-processen ska infrastrukturförvaltaren följa följande tidsplan:

Tidsperiod	Varaktighet
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter för ett enda järnvägsnät.	[...] <u>5 dagar.</u>
Längsta tid för infrastrukturförvaltare att utarbeta ett erbjudande om kapacitetsrättigheter för flera nät.	[...] <u>8 dagar.</u>

8. TIDSPLAN FÖR ÄNDRINGAR AV DEN TILLDELADE KAPACITET SOM AVSES I ARTIKEL 39

När infrastrukturkapacitetsrättigheter ändras ska infrastrukturförvaltaren följa följande tidsplan:

Delmål eller tidsperiod	Tidsfrist eller varaktighet
Längsta tid för infrastrukturförvaltaren att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt som omfattar ett enda järnvägsnät.	[...] <u>5 dagar.</u>
Längsta tid för berörda infrastrukturförvaltare att erbjuda en alternativ kapacitetsrätt för flera nät.	[...] <u>8 dagar.</u>

BILAGA II

[...]

Tröskelvärden för deklARATION av starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur som avses i artikel 21

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

Utnyttjande	Klassificering	Kapacitetsutnyttjande	Referensperiod
Heterogen trafik	Starkt trafikerad	> [...] 85 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Heterogen trafik	Överbelastad	> 95 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år
Homogen trafik	Starkt trafikerad	> [...] 90 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 200 dagar per år
Homogen trafik	Överbelastad	> 95 % av den teoretiska kapaciteten	Mer än fyra timmar under mer än 250 dagar per år

[...]

Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till den metod som avses i artikel 21.1a för att fastställa utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

Homogen trafik innebär att tåg på den berörda sträckan i allmänhet har liknande egenskaper som är relevanta för kapacitetsutnyttjandet, särskilt hastighet, stoppmönster och acceleration.

Heterogen trafik innebär att tåg på den berörda sträckan skiljer sig åt i fråga om egenskaper som är relevanta för kapacitetsutnyttjandet, särskilt hastighet, stoppmönster och acceleration.

2. [...]

BILAGA III

INNEHÅLL I DEN EUROPEISKA RAM FÖR KAPACITETSFÖRVALTNING SOM AVSES I ARTIKEL 6

Den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6 ska minst innehålla följande:

Del	Hänvisning(ar)
[...]	[...]
Typer och beskrivning av järnvägstransporttjänster som ska användas för strategisk planering av järnvägsinfrastrukturens kapacitet.	Artikel 12.2
Gemensamma principer, förfaranden och metoder för strategisk kapacitetsplanering, inbegripet för samordning mellan infrastrukturförvaltare och samråd med berörda parter [...], <u>inbegripet för tillkännagivanden om kapacitetsbehov.</u>	Artikel 12.4, <u>artikel 12.9,</u> artikel 13, artikel 14, <u>artikel 17.1, artikel 54</u>
<u>Riktlinjer för förfaranden och metoder som ska användas vid analysen av transportmarknaden</u>	<u>Artikel 15.3</u>
Metoder för offentliggörande av planen för kapacitetsförsörjning och förfarandet för samråd med sökande.	Artikel 18.10
Regler och förfaranden för tilldelning av förplanerad kapacitet som ingår i planen för kapacitetsförsörjning.	Artikel 20.3
<u>Gemensam metod för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet</u>	<u>Artikel 21.1a</u>
Egenskaper hos kapacitetsspecifikationer.	Artikel 26.1
Intervall för tröskelkvoter för indragning av outnyttjade kapacitetsrättigheter.	Artikel 27.6
Förfaranden och metoder för att samordna tilldelningen av kapacitetsrättigheter för flera nät, inbegripet minimikrav på kvalitet.	Artikel 28.5
Riktlinjer för <u>fastställandet av</u> gränserna vad gäller skillnaderna mellan ansökningar om kapacitet från sökande och infrastrukturkapacitet som föreslås av infrastrukturförvaltare i konfliktlösningsprocessen i godo.	Artikel 36.2
<u>Riktlinjer för den frivilliga mekanism för konfliktlösning för konflikter som omfattar minst en begäran om kapacitet i</u>	<u>Artikel 36.8</u>

<u>flera nät.</u>	
<u>Förfaranden och metoder för att lösa konflikter om infrastrukturkapacitet på grundval av socioekonomiska och miljömässiga kriterier.</u>	<u>Artikel 37.1b</u>
Förfaranden för att hantera ändringar av kapacitetsrättigheter efter tilldelning.	Artikel 39.8
[...] <u>Riktlinjer för fastställandet av villkor</u> som ger upphov till [...] <u>straffavgifter</u> för ändringar av kapacitetsrättigheter.	Artikel 40.3
[...]	[...]

BILAGA IV

Innehållet i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU – avsnittet om kapacitetsförvaltning och trafikledning

Utöver de inslag som avses i artikel 27.2 i direktiv 2012/34/EU [...] ska den beskrivning av järnvägsnätet som avses i den artikeln [...] även innehålla följande:

- (1) Ett avsnitt som visar beskaffenheten på den infrastruktur som järnvägsföretag har tillträde till och villkoren för att få tillträde till den. Detta avsnitt ska hänvisa till information som finns tillgänglig i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
- (2) Ett avsnitt om principerna och kriterierna för kapacitetsförvaltning. I detta ska anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillträde till och alla eventuella begränsningar i fråga om användningen av den, inbegripet sannolika behov av kapacitet för underhåll. I detta avsnitt ska också anges de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetsförvaltningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika kriterier som används i det förfarandet, särskilt följande:
 - a) De förfaranden enligt vilka sökande rådfrågas om strategisk kapacitetsplanering **och tillhandahålla tillkännagivanden av kapacitetsbehov.**
 - b) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
 - c) De krav som ställs på sökande.
 - d) Tidsramen för strategisk kapacitetsplanering, för ansöknings-, tilldelnings-, anpassnings- och omlägningsprocesser och de förfaranden som ska följas vid begäran om information om planeringen och förfarandena för planering av planerade och oförutsedda underhållsarbeten.
 - e) De principer som styr den mekanism för konfliktlösning i godo som avses i artikel 36, inbegripet det tvistlösningssystem som görs tillgängligt som en del av denna process, och den formella tvistlösningsmekanism som avses i artikel 37.
 - f) Strukturen för och nivån på [...] **straffavgifter** för ändringar av kapacitetsrättigheter.
 - g) De förfaranden och kriterier som ska användas när infrastrukturen är starkt trafikerad eller överbelastad.
 - h) Närmare upplysningar om begränsningar av infrastrukturutnyttjande.
 - i) En förklaring till eventuella avvikelser från den europeiska ram som avses i artikel 6.
- (3) Ett avsnitt om drift, inbegripet om trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering. I avsnittet ska genomförandet av de krav som anges i denna förordning och i

direktiv (EU) 2016/797, direktiv (EU) 2016/798 och direktiv 2007/59/EG fastställas, inbegripet

- a) driftsregler, däribland prioriteringsregler eller prioritetsprinciper för trafikledning, en förteckning över eller hänvisningar till tekniska regler, drifts- och säkerhetsbestämmelser och regler för operativ personal,
- b) operativa åtgärder, inbegripet regler och förfaranden för störningshantering och krishantering, operativ kommunikation och datautbyte med järnvägsföretag och andra operativa berörda parter,
- c) en förteckning över och hänvisningar till informationssystem som används i verksamheten,
- d) En förklaring till eventuella avvikelser från den europeiska ram som avses i artikel 44.

(4) Ett avsnitt om de viktigaste delarna av resultatstyrningen, särskilt följande:

- a) Hänvisningar till prestationsmål som anges i den affärsplan som avses i artikel 8.[...]3 i direktiv 2012/34/EU och i den avtalsöverenskommelse som avses i artikel 30 i det direktivet.
- b) Förfaranden för att övervaka och rapportera om framstegen mot uppnåendet av målen, identifiera orsakerna till prestationsbrister med operativa berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan.
- c) En förklaring till eventuella avvikelser från den europeiska ram som avses i artikel 50.

BILAGA V

INNEHÅLLET I DEN EUROPEISKA RAM FÖR GRÄNSÖVERSKRIDANDE SAMORDNING AV TRAFIKLEDNING, STÖRNINGSHANTERING OCH KRISHANTERING SOM AVSES I ARTIKEL 44

Den europeiska ramen för samordning av gränsöverskridande trafik, störningshantering och krishantering ska innehålla åtminstone följande delar:

Del	Hänvisning(ar)
Gemensamma principer för trafikledning, störningshantering och krishantering som ska beaktas av infrastrukturförvaltare när de fastställer regler och förfaranden för trafikledning.	Artikel 43
Gemensamma regler och förfaranden för samordning av trafikledning, störningshantering och krishantering mellan infrastrukturförvaltare och med operativa berörda parter.	Artikel 42, artikel 43, artikel 44.2 , artikel 45 , artikel 46 [...]
Gemensamma regler och förfaranden för förvaltning och tilldelning av kapacitet i händelse av nätavbrott och krissituationer.	Artikel 41.1, artikel 41.2
Fastställande av ansvarsområden för operativa berörda parter som deltar i förvaltningen av gränsöverskridande trafik, på grundval av en uppsättning överenskomna operativa förfaranden, delmål och gränssnitt.	Artikel 45
Förfaranden, regler, verktyg och gränssnitt för kommunikation och informationsutbyte, inbegripet harmoniserade digitala verktyg och gränssnitt, mellan infrastrukturförvaltare, operativa berörda parter och andra berörda parter, särskilt offentliga myndigheter.	Artikel 45, artikel [...] 62
[...]	[...]
[...] <u>Gemensam metod för att uppskatta villkoren för varaktighet och den sannolika inverkan på trafiken samt innehållet i nätverkssamordnarens incidentrapport</u>	[...] Artikel 47. 5a
[...] <u>Riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter i frågor på europeisk och gränsöverskridande nivå</u>	Artikel [...] 54.1

BILAGA VI

Nätstörningar som avses i artikel 46

Typ av incident	Beräknad sannolik varaktighet	Beräknad sannolik inverkan
Nätstörning	Återgången till de nivåer av tillgänglig kapacitet för utnyttjande av tåg som rådde före incidenten kräver tre eller fler dagar.	– Det krävs en operativ hantering av 50 % eller mer av de tåg på det berörda avsnittet som trafikerar ett enda järnvägsnät. – Mindre än 50 % av de tåg på det berörda avsnittet som trafikerar mer än ett järnvägsnät behöver eller förväntas behöva en operativ behandling.
Avbrott i flera nät	Återgången till de nivåer av tillgänglig kapacitet för utnyttjande av tåg som rådde före incidenten kräver tre eller fler dagar.	– En operativ hantering behövs eller förväntas behövas för 50 % eller mer av de tåg på det berörda avsnittet som trafikerar mer än ett järnvägsnät.

Villkoren för varaktighet och den sannolika inverkan på trafiken är kumulativa.

BILAGA VII

[...]

INNEHÅLL I DEN EUROPEISKA RAM FÖR PRESTATIONSGRANSKNING SOM AVSES I ARTIKEL 50

Prestationsområde	Relevanta frågor (vägledande)
Infrastruktur och utrustning	<ul style="list-style-type: none">– Kapaciteten hos den fysiska infrastrukturen och dess utrustning, inbegripet införande av TEN-T-standarder.– Minskningar av infrastrukturens kapacitet på grund av att förnyelse, underhåll eller reparation av infrastruktur skjuts upp.
Infrastrukturkapacitet	<ul style="list-style-type: none">– Kapacitetserbjudande i fråga om kvantitet och kvalitet.– Kapacitetsutnyttjande, outnyttjad kapacitet för att hantera trafikökning.– Överensstämmelse mellan tillgänglig kapacitet (planerad eller oplanerad) och marknadens behov <u>på en- och flernättsnivå</u>– Stabilitet i kapacitetserbjudandet, särskilt i samband med infrastrukturarbeten.– Överbelastad infrastruktur.– Planerade tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Trafikledning	<ul style="list-style-type: none">– Punktlighet/förseningar för olika typer av järnvägstrafik, vid avreseorten, mellanliggande hållplatser och bestämmelseorter och på operativt viktiga platser.– Inställd tågtrafik.– Faktiska tider för stationsuppehåll för tåg vid gränsstationer.
Störningshantering och krishantering	<ul style="list-style-type: none">– Andel trafik som kan omdirigeras eller läggas om under störningen eller krisen.– Störningarnas inverkan på järnvägstrafiken i form av förseningar och inställda avgångar.– Störningarnas inverkan på järnvägsoperatörerna och deras

	<p>kunder.</p> <p>– Särskilda problem som påträffats (kvalitativa).</p>
<p>Införande av och prestanda hos digitala tjänster, verktyg och gränssnitt</p>	<p>– Stöd för processerna i samband med kapacitetsförvaltning, trafikledning och störningshantering.</p> <p>– Informationens och uppgifternas fullständighet och kvalitet.</p> <p>– Anpassning till den europeiska arkitektur som utvecklats i [...] <u>det gemensamma företaget för Europas järnvägar</u> och till relevanta tekniska specifikationer i enlighet med direktiv (EU) 2016/797.</p>
<p>Efterlevnad av förordningen. Efterlevnad av förordningen, tillsyn</p>	<p>– Processindikatorer för övervakning av efterlevnaden av regler och förfaranden.</p> <p>– Klagomål som lämnats in till regleringsorgan och det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB).</p>

BILAGA VIII

Information som ska lämnas till operativa berörda parter som avses i artikel 48

Följande information som, **i tillämpliga fall**, tillhandahålls i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och **de** relevanta genomförandeakter [...] **som antas på grundval av det direktivet, och är föremål för de berörda parternas respektive ansvarsområden som avses i** **[kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 och kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 i deras ändrade lydelse]** ska [...] **tillhandahållas i enlighet med** artikel 48:

Information från infrastrukturförvaltaren

- Tåg[...] nummer
- Tågrapportering.
- **Tilldelning av tågläge**
- **Tågföringsinformation och tågföringsprognos.**
- **Information om trafikstörning.**
- **Datautväxling för kvalitetsförbättring.**

Information från andra operativa berörda parter:

- Uppgifter på fraktsedeln.
- Ansökan om tågläge [...]
- Iordningställande av tåg.
- Tågföringsinformation och tågföringsprognos.
- Information om trafikstörning.
- Sändningens beräknade avgångstid (ETD), beräknade tidpunkt för utväxling (ETI), beräknade ankomsttid (ETA).
- Vagnrörelse.
- Datautväxling för kvalitetsförbättring.

BILAGA IX [...]

[...]

[...]

BILAGA X

Jämförelsetabeller

1. JÄMFÖRELSETABELL FÖR DE BESTÄMMELSER SOM STRUKITS I DIREKTIV 2012/34/EU

Direktiv 2012/34/EU	Denna förordning
Artikel 2.6	Artikel [...]38.2
Artikel 3.20	Artikel 21 <u>och bilaga II</u>
Artikel 3.22	[...] <u>Artiklarna 36 och 37</u>
Artikel 3.23	<u>Artikel 4.5 och</u> artikel 31
Artikel 3.27	Artikel 4.8
Artikel 3.28	Artikel 4.13
Artikel 7b.1	Artikel 3.1
Artikel 7b.2	Artikel 3.2
Artikel 7b.3	Artikel 3.3 och artikel 2.3 b
Artikel 36	Artikel 40
Artikel 38.1	Artikel 26.1 andra stycket och artikel 26.6
Artikel 38.2	Artikel 26.3
Artikel 38.3	Artikel 26.4
Artikel 38.4	Artiklarna 26.[...]7
Artikel 39.1	Artikel 11.3
Artikel 39.2	Artikel [...]3.1a
Artikel 40.1	Artikel 14 [...], <u>artikel 28</u> och artikel [...]53
Artikel 40.2	Artikel 55.7, artikel 57.2, artiklarna 63.1 [...], 64.1 och 64.7
Artikel 40.3	Artikel 55.[...]2 och 55.[...]5
Artikel 40.4	Artikel 57.1
Artikel 40.5	

Artikel 41.1	Artikel 7.1
Artikel 41.2	Artikel 7.2
Artikel 41.3	Artikel 7.3
Artikel 42.1	Artikel 31.1
Artikel 42.2	Artikel 31.4
Artikel 42.3	Artikel 31.5
Artikel 42.4	Artikel 31.5[...]
Artikel 42.5	Artikel 31.7 och bilaga I, avsnitt 5
Artikel 42.6	Artikel 31.8
Artikel 42.7	Artikel 31.10
Artikel 42.8	Artikel 31.11
Artikel 43.1	Artikel 38.1, artikel 32.6, 32.7, 32.8[...], artikel 33.1 och 33.2 <u>samt avsnitten 2, 4, 5, 6 och 7 i bilaga I</u>
Artikel 43.2	Artikel 10.8, artikel 11.2, artikel 21.9, artikel 38.3 och artikel 39.9
Artikel 43.3	[...]
Artikel 44.1	Artikel 26.1
Artikel 44.2	Artikel 32.7 och 32.[...]8
Artikel 44.3	Artikel 31.2
Artikel 44.4.	Artikel 28 <u>och artikel 62.5</u>
Artikel 45.1	Artikel 32.2
Artikel 45.2	Artikel [...]25
Artikel 45.3	Artikel 32.10
Artikel 45.4	Artikel 32.11
Artikel 46.1	Artikel 8.2 <u>a och 8.3</u> [...], artikel 20.3 [...] <u>och</u> artikel [...] <u>36.1</u>
Artikel 46.2	Artikel 36.2
Artikel 46.3	Artikel 36.3

Artikel 46.4	Artikel 36.4
Artikel 46.5	Artiklarna 36.[...]2
Artikel 46.6	Artikel [...]37
Artikel 47.1	Artikel 21.1 <u>och bilaga II</u>
Artikel 47.2	Artikel 21.4
Artikel 47.3	Artikel 21.[...]6, artikel 25.1
Artikel 47.4	Artikel 8.1 <u>och</u> 8.2[...] samt artikel 11.3
Artikel 47.5	Artikel 8.1 och [...] <u>artikel 33</u>
Artikel 47.6	Artikel 21.6
Artikel 48.1	Artikel 34.1
Artikel 48.2	Artikel 18.2
Artikel 49.1	Artikel 24.1
Artikel 49.2	Artikel 24.2
Artikel 49.3	Artikel 24.3
Artikel 50.1	Artikel 22.1
Artikel 50.2	Artikel 22.2
Artikel 50.3	Artikel 22.1
Artikel 51.1	Artikel 23.1
Artikel 51.2	Artikel 23.1 och 23.2
Artikel 51.3	Artikel 23.4
Artikel 51.4	Artikel 23.5
Artikel 52.1	Artikel 12.8
Artikel 52.2	Artikel 27.6
Artikel 53.1	Artikel 35.1
Artikel 53.2	Artiklarna 10.2 och 10.4 och artikel 35.4

Artikel 53.3	Artikel 9.1
Artikel 54.1	Artikel 43.3
Artikel 54.2	Artikel 43.5
Artikel 54.3	Artikel 43.6

2. JÄMFÖRELSETABELL FÖR FÖRORDNING (EU) NR 913/2010

Förordning (EU) nr 913/2010	Denna förordning
Artiklarna 1–7	
Artikel 8	Artiklarna 55.1–55.4, 55.6, 55.7 och 55.8 samt artikel 56.1 a–c, f och artikel 56.2
Artikel 9.1	Artikel 14.1, artiklarna 22.3 och 22.4, artikel 23.3 och artikel 57
Artikel 9.1 a, c, d och e samt artiklarna 9.2, 9.3, 9.4 och 9.5	
Artikel 9.1 b	Artikel 15 och artiklarna 22.3 och 22.4
Artikel 10	
Artikel 11	Artikel 55.1–55.4 och artiklarna 55.6, 55.7 och 55.8
Artiklarna 12–18	
Artikel 19	Artikel 49 och artikel [...] <u>65.7 och 65.8</u>
Artiklarna 20–25	