

Bruxelles, 13. srpnja 2023.
(OR. en)

11718/23

Međuinstitucijski predmet:
2023/0271(COD)

TRANS 305
CODEC 1346

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	12. srpnja 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 443 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 913/2010

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 443 final.

Priloženo: COM(2023) 443 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 11.7.2023.
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

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

(Tekst značajan za EGP)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Željeznica je vrsta prijevoza pogodna za okoliš. U 2020. 5,1 % prijevoza putnika između zemalja EU-a i 11,5 % prijevoza robe između zemalja EU-a odvijalo se željeznicom, no emisije stakleničkih plinova iz željezničkog prijevoza činile su samo 0,4 % emisija iz prometa u EU-u. To proizlazi iz činjenice da je željeznički prijevoz izrazito energetske učinkovit (jer čini samo 1,9 % potrošnje energije u sektoru prijevoza) i jer se većina željezničkog prometa odvija na elektrificiranim prugama. Željeznički prijevoz toliko je pogodan za okoliš i ima brojne druge prednosti, kao što je visoka razina sigurnosti, da se kontinuirano promiče u okviru politike EU-a.

Ovaj je prijedlog ključno djelovanje u okviru europskog zelenog plana i Strategije za održivu i pametnu mobilnost. Njime se prije svega nastoji utvrditi okvir kojim će se omogućiti učinkovitije upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom, čime će se poboljšati kvaliteta usluga i povećati promet na željezničkoj mreži. Ostvarenje tog cilja ključno je kako bi se osiguralo da prometni sektor pridonese dekarbonizaciji.

Upravitelji infrastrukture moraju djelotvorno upravljati željezničkim prometom i kapacitetom kako bi se zajamčio visok stupanj koordinacije potreban za sigurno odvijanje prometa i učinkovitu upotrebu mreže. To se uglavnom odvija na razini nacionalnih mreža. Međutim, za prekogranične željezničke usluge potrebna je bolja koordinacija među mrežama. Zbog toga će se ovim prijedlogom utvrditi mehanizmi za koordinaciju između nacionalnih upravitelja infrastrukture i drugih aktera u području pružanja prekograničnih željezničkih usluga. Omogućit će se djelotvornija dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta uvođenjem fleksibilnosti i povećanjem uloge upravitelja infrastrukture u utvrđivanju prijevoznih potreba. Na primjer, upravitelji infrastrukture moći će izdvojiti određeni kapacitet za kasniju dodjelu. To će biti korisno za usluge željezničkog prijevoza robe koje se ne mogu uvijek zakazati dovoljno rano da bi se uklopile u godišnji vozni red. Prijedlogom će se uvesti poticaji upraviteljima infrastrukture i željezničkim prijevoznicima za ispunjavanje obveza povezanih s kapacitetom i izbjegavanje promjena u kratkom roku, koje bi inače negativno utjecale na druge korisnike mreže. Digitalizacija postupaka povezanih s kapacitetom povećat će učinkovitost i kvalitetu usluga. Ujedno će upraviteljima infrastrukture osigurati alate koji će im pomoći da reagiraju na neočekivane događaje. Prijedlogom se nastoji osigurati da postupak digitalizacije bude dosljedan u svim državama članicama i da omogućiti bolje koordinirane željezničke usluge u EU-u.

• Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području

Prijedlogom se mijenjaju pravila za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom, praćenje obavljanja željezničkog prijevoza, koordiniranje dionika i dodjelu kapaciteta u željezničkom prometu u okviru intermodalnog prijevoznog lanca. Stoga je usmjeren na željezničko tržište i željezničke operacije, koji su uređeni Direktivom 2012/34/EU. Prijedlog se bavi ključnim aspektom željezničkih operacija: planiranjem i dodjelom željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, koji su trenutačno obuhvaćeni dvama pravnim tekstovima, odnosno Direktivom 2012/34/EU i Uredbom (EU) br. 913/2010. Njime se predviđa i bolja koordinacija željezničkih usluga unutar EU-a i odgovarajući regulatorni nadzor. U skladu je s važnim načelima utvrđenima u Direktivi 2012/34/EU, kao što su neovisnost upravitelja željezničke infrastrukture, odvajanje upravljanja infrastrukturom od

pružanja usluga željezničkog prijevoza, olakšavanje nediskriminirajućeg pristupa željezničkoj infrastrukturi i željezničkim uslužnim objektima, ubiranje pristojbi za upotrebu željezničke infrastrukture te nadzor željezničkog tržišta. Prijedlogom će se staviti izvan snage i zamijeniti Uredba (EU) br. 913/2010, a relevantne odredbe o upravljanju kapacitetom iz Direktive 2012/34/EU prenijet će se u novu uredbu.

Aspekti planiranja prometne infrastrukture obuhvaćeni Uredbom (EU) br. 913/2010 uključeni su u Komisijin prijedlog revidirane Uredbe o mreži TEN-T, koji je objavljen 2021.

Prijedlogom se dopunjuje nekoliko aspekata željezničke i prometne politike EU-a. To obuhvaća politiku u području željezničkog tržišta utvrđenu u Direktivi 2012/34/EU i Smjernicama Zajednice o državnim potporama za željezničke prijevoznike, politiku prometne infrastrukture na temelju Uredbe o mreži TEN-T, interoperabilnost željeznica utvrđenu u Direktivi o interoperabilnosti i relevantne tehničke specifikacije za interoperabilnost željezničkog sustava, kao i politiku intermodalnog prijevoza koja se provodi Direktivom o kombiniranom prijevozu i drugim instrumentima.

- Dosljednost u odnosu na druge politike Unije

U Komunikaciji o europskom zelenom planu potvrđeni su cilj EU-a o postizanju klimatske neutralnosti do 2050. i potreba za smanjenjem emisija iz prometa za 90 % do 2050. Njome se poziva na uvođenje strožih mjera kako bi se potaknula upotreba multimodalnog prijevoza i na to da se znatan dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom počne prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnim putovima, pri čemu se prepoznaje da su za to potrebne „mjere [...] za bolje upravljanje kapacitetima željeznica [...] i njihovo povećanje”. Ključne etape Strategije za održivu i pametnu mobilnost obuhvaćaju povećanje željezničkog prijevoza robe od 50 % do 2030. i povećanje od 100 % do 2050., kao i udvostručenje putničkog prometa velikih brzina do 2030., odnosno utrostručenje do 2050. U strategiji se navodi da je potrebno jačanje prekogranične koordinacije i suradnje među upraviteljima željezničke infrastrukture, bolje opće upravljanje željezničkom mrežom te uvođenje novih tehnologija kako bi se unaprijedio željeznički prijevoz robe. Komisija je u strategiji najavila da će predložiti revidirana pravila za dodjelu željezničkog kapaciteta u skladu s trenutačnim inicijativama u željezničkom sektoru. Komisija je u Akcijskom planu za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika detaljnije iznijela svoje planove, najavljujući da će izraditi inicijativu za poboljšanje postupaka dodjele kapaciteta i upravljanja prometom radi bolje koordinacije načina dodjele kapaciteta u cjelokupnom željezničkom sustavu, koja će obuhvatiti usluge prijevoza putnika i prijevoza robe.

Inicijativom se pridonosi i ostvarenju cilja održivog razvoja br. 13 („poduzeti hitne mjere za borbu protiv klimatskih promjena i njihovih učinaka”) jer će bolje upravljanje kapacitetom potaknuti razvoj željezničkih usluga i omogućiti njihovu bolju prilagodbu potrebama korisnika. Time će se povećati dostupnost i upotreba željezničkog prijevoza kao vrste prijevoza pogodne za okoliš.

Ovaj zakonodavni prijedlog dio je paket prijedloga za ozelenjivanje prijevoza robe koji obuhvaća više vrsta prijevoza. Taj je paket značajno ostvarenje Strategije za održivu i pametnu mobilnost i dio godišnjeg programa rada Komisije za 2023. Njime se nastoji unaprijediti dekarbonizacija prijevoza robe, potaknuti intermodalni prijevoz i dovršiti jedinstveni europski željeznički prostor. Osim ovog prijedloga, paket uključuje:

– reviziju Direktive o kombiniranom prijevozu (Direktiva Vijeća 92/106/EEZ),

- reviziju Direktive o masama i dimenzijama (Direktiva Vijeća 96/53/EZ), i
- prijedlog inicijative CountEmissionsEU o usklađivanju načina obračunavanja emisija u području prometa.

Mjerama iz ovog zakonodavnog prijedloga dopunit će se poboljšanja željezničkog infrastrukturnog kapaciteta predviđena predloženom revizijom Uredbe o mreži TEN-T. Revizija uključuje dovršenje veza koje nedostaju u željezničkoj mreži TEN-T, ubrzano uvođenje Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom i dodavanje zahtjeva u pogledu željezničke infrastrukture za intermodalni prijevoz. Usporedno s time u okviru tehničkog stupa jedinstvenog europskog željezničkog prostora nastaviti će se provoditi aktivnosti za uklanjanje prepreka interoperabilnosti.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna je osnova prijedloga članak 91. Ugovora o funkcioniranju EU-a (UFEU). Promet je politika s dijeljenom nadležnosti. To znači da EU i njegove države članice mogu donositi i usvajati pravno obvezujuće akte o prometu. Države članice nadležne su samo u slučajevima i područjima u kojima EU ne izvršava ili odluči ne izvršavati svoju nadležnost.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

EU je već donio zakonodavne akte o upravljanju željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i upravljanju željezničkim prometom – Direktivu 2012/34/EU o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (posebno poglavlje IV.) i Uredbu (EU) br. 913/2010 o željezničkim teretnim koridorima (posebno poglavlje IV.). Njima se utjelovljuje cilj politike koji se odnosi na stvaranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora, u kojem željeznički prijevoznici mogu pružati usluge prijevoza, među ostalim prekogranične usluge, u sve integriranijoj i interoperabilnijoj mreži.

Djelovanje EU-a nužno je da bi se otklonile prepreke u zakonodavstvu EU-a koje onemogućuju provedbu sektorskih inicijativa za modernizaciju upravljanja kapacitetom. Poticaji i programi izvedbe u načelu bi se mogli preoblikovati na nacionalnoj razini, ali zbog svojeg područja primjene ne bi bili dovoljni za rješavanje prekograničnih pitanja. Djelotvornija međunarodna koordinacija ne može se postići bez jasnih zakonskih prava i obveza, koje je barem u određenoj mjeri potrebno uskladiti na razini EU-a. Naposljetku, ako se neusklađenost/nepostojanje interoperabilnosti digitalnih alata ne riješi na razini EU-a, to bi moglo dovesti do uvođenja različitih, nespojivih sustava u različitim državama članicama.

Djelovanje EU-a omogućit će uspostavu djelotvornih i učinkovitih instrumenata za koordinaciju strateškog planiranja infrastrukturnih kapaciteta, uklanjanje potencijalnih nedostataka u mandatima regulatornih tijela kad je riječ o prekograničnom željezničkom prometu te uvođenje usklađenih pravila kojima se potiče smanjenje otkazivanja i mijenjanja zahtjeva za dodjelu kapaciteta.

• Proporcionalnost

Intervencijom se otklanjaju nedostaci u pravilima EU-a za upravljanje kapacitetom utvrđeni evaluacijom Uredbe (EU) br. 913/2010 o željezničkim teretnim koridorima. Oni se mogu otkloniti samo na razini EU-a. Opcije politike odnose se na pitanja prekogranične koordinacije radi upravljanja kapacitetom i prometom, infrastrukturne radove, programe izvedbe koji utječu na prekogranični promet i stoga se ne mogu riješiti na nacionalnoj ili

bilateralnoj razini, kao i na njihov regulatorni nadzor. Predloženom Uredbom ojačat će se prekogranična koordinacija za upravitelje infrastrukture i željeznička regulatorna tijela, ali odgovornost za dodjelu kapaciteta prepušta se nacionalnim upraviteljima infrastrukture. Pri procjeni učinka odbačene su radikalnije opcije, među kojima bi bila i centralizacija dijelova postupka upravljanja kapacitetom.

- **Odabir instrumenta**

Zakonodavnim prijedlogom nastoji se poboljšati postojeći okvir za dodjelu željezničkog kapaciteta te uvesti nova pravila i postupke koji se odnose na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i upravljanje željezničkim prometom za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza, među ostalim upravljanje kriznim situacijama i upravljanje radnim učinkom. Kako bi se to postiglo, zakonodavnim prijedlogom stavit će se izvan snage Uredba o željezničkim teretnim koridorima i odredbe Direktive 2012/34/EU koje se odnose na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta¹. Revidirana pravila i postupci kojima se uređuje upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i upravljanje željezničkim prometom predstaviti će se u obliku uredbe.

Uredba je bolji instrument od direktive za ostvarenje ciljeva inicijative jer će se njome utvrditi usklađen i izravno primjenjiv okvir za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i željezničkim prometom. Uredbom će se otkloniti razlike između nacionalnih pravila i praksi koje trenutačno onemogućavaju učinkovitu upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, posebno na prekograničnim prugama. Osigurati će se i ujednačena provedba novih mjera predviđenih prijedlogom u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru. To je posebno važno i relevantno jer prekogranične željezničke usluge (posebno željeznički prijevoz robe) nisu pouzdane, točne ni predvidljive.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2018. izradila izvješće o primjeni Uredbe o željezničkim teretnim koridorima², a 2021. evaluaciju³.

Opći su zaključci evaluacije da je upotreba struktura koridora ograničena te da odvojeno upravljanje kapacitetom u željezničkim teretnim koridorima i ostatku mreže nije učinkovito. Krajnji je zaključak na temelju evaluacije da ciljevi Uredbe o željezničkim teretnim koridorima općenito nisu ostvareni.

U evaluaciji su utvrđena četiri ključna nedostatka Uredbe o željezničkim teretnim koridorima i njezine primjene.

Prvo, upotreba jedinstvenih kontaktnih mjesta i unaprijed određenih trasa nije bila u skladu s očekivanjima. Pristup jedinstvenih kontaktnih mjesta nije bio uspješan jer je njime koordinacija svedena na pojedinačne koridore umjesto na cijelu željezničku mrežu. Zbog toga

¹ Posebno odjeljak 3. poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU.

² COM(2018) 189 final od 16. travnja 2018. Izvješću je prethodilo izvješće Europskog revizorskog suda (Europski revizorski sud, Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravome putu, tematsko izvješće br. 8, Luxembourg, Ured za publikacije Europske unije, 2016.).

³ SWD(2021) 134 final od 2. lipnja 2021.

pružatelji usluga prijevoza robe i dalje moraju komunicirati s pojedinačnim upraviteljima infrastrukture ako žele osigurati trasu vlaka koja prolazi dijelovima koji nisu dio koridora. Zbog toga su jedinstvena kontaktna mjesta postala samo dodatan administrativni teret umjesto da se njima pojednostavni postupak.

Drugo, u Uredbi o željezničkim teretnim koridorima nije razmotrena potreba za usklađivanjem alata i postupaka koji se upotrebljavaju na nacionalnoj razini za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom. Time bi se poboljšalo upravljanje infrastrukturnim kapacitetom u prekograničnom željezničkom prijevozu robe. Uredbom o željezničkim teretnim koridorima nije propisana upotreba određenih digitalnih alata, a aplikacija Path Coordination System (Sustav koordinacije trasa), koju su izradili dionici iz željezničkog sektora i koja je uvedena kako bi pridonijela koordinaciji između podnositelja zahtjeva za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i jedinstvenih kontaktnih mjesta, nije predstavljala potpuno rješenje.

Treće, dionici nisu temeljito nadzirali učinkovitost usluga željezničkog prijevoza robe kako bi razvili i proveli djelotvorne planove poboljšanja rezultata. Uredbom o željezničkim teretnim koridorima izrijeком je uvedeno nadziranje učinkovitosti kao zadatak upravnih odbora teretnih koridora, no evaluacija je pokazala da je niz važnih aspekata, kao što je stizanje na vrijeme na svaku stanicu, zanemaren za vrijeme nadzora učinkovitosti.

Naposljetku, ostvaren je ograničen napredak u poboljšanju upravljanja prometom i koordinaciji s robnim terminalima. Za utovar i istovar robe teretnim vlakovima potreban je kapacitet u posebnim objektima, koji se nazivaju terminali. Jedan je od glavnih problema manjak koordinacije i usklađenosti kapaciteta dostupnih u željezničkoj mreži i kapaciteta dostupnih na terminalima. Zbog toga je Uredbom o željezničkim teretnim koridorima predviđena savjetodavna skupina upravitelja terminala koja savjetuje upravne odbore koridora te je propisana zadaća izrade i provedbe postupaka za koordinaciju kapaciteta između terminala i željezničke mreže. Međutim, čini se da upravitelji terminala mogu samo ograničeno utjecati na odluke upravnih odbora koridora. Zbog toga koordinacija s terminalima nije optimalna te uzrokuje netočnost i nepouzdanost teretnih vlakova.

• **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je za vrijeme postupka procjene učinka aktivno surađivala s dionicima i provodila opsežna savjetovanja.

Aktivnosti savjetovanja provedene su 2022. Uključivale su:

- savjetovanje o pozivu na očitovanje⁴,
- otvoreno javno savjetovanje⁵,
- dva sastanka fokusne skupine provedena uz pomoć vanjskih izvođača,
- ankete i razgovore provedene uz pomoć vanjskih izvođača,
- dva događanja s dionicima: jedan s upraviteljima infrastrukture (koji je Komisija organizirala putem platforme PRIME⁶) i jedan sa željezničkim prijevoznicima (koji je Komisija organizirala putem platforme Dijalog željezničkih prijevoznika⁷).

⁴ [Međunarodni prijevoz robe i putnika – povećanje udjela željezničkog prometa \(europa.eu\).](#)

⁵ [Međunarodni prijevoz robe i putnika – povećanje udjela željezničkog prometa \(europa.eu\).](#)

Dionici koji su sudjelovali u savjetovanju bili su upravitelji željezničke infrastrukture, željeznički prijevoznici (koji prevoze putnike i robu), članovi izvršnih i upravnih odbora željezničkih teretnih koridora, upravitelji terminala, špediteri, predstavnici ministarstava nadležnih za željeznice u državama članicama, nacionalna željeznička regulatorna tijela, nevladine organizacije, pripadnici akademske zajednice i građani.

Rezultati aktivnosti savjetovanja upotrijebljeni su za procjenu ukupne razine potpore inicijativi i relevantnosti utvrđenih problema koji se nastoje riješiti zakonodavnim prijedlogom, za procjenu relevantnosti predviđenih mjera politike i razine potpore tim mjerama te kao dodatne informacije stručnjaka u procjeni gospodarskih, društvenih i okolišnih učinaka mjera.

Odgovori na poziv na očitovanje i otvoreno javno savjetovanje pokazali su da se većina ispitanika slaže s utvrđenim problemima te da dionici općenito podupiru inicijativu.

Općenito, i dionici koji su sudjelovali u savjetovanju pozitivno su ocijenili mjere predložene u okviru inicijative. Primjerice, dionici koji su sudjelovali u savjetovanju uvelike podupiru uvođenje fleksibilnijih i pouzdanijih postupaka dodjele kapaciteta u skladu s potrebama tržišta (nadahnutih projektom preoblikovanja voznog reda za bolje upravljanje kapacitetom, koji se obično naziva projektom TTR). Podupiru i uvođenje mjera kojima bi se potaknuli razvoj i upotreba digitalnih alata za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom.

Međutim, stavovi dionika o opcijama politike koje su ispitane u okviru procjene učinka više su se razlikovali, pri čemu većina upravitelja infrastrukture daje prednost pristupu iz opcije politike prema kojoj se ciljevi prijedloga ostvaruju suradnjom između pojedinačnih upravitelja infrastrukture, dok brojni željeznički prijevoznici daju prednost pristupu iz opcije politike prema kojoj upravljanje kapacitetom i prometom koordinira središnje tijelo.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Vanjski izvođač izradio je popratnu studiju uz procjenu učinka prijedloga. Studija je pokrenuta u prosincu 2021., a završila je u veljači 2023. Komisija je iz nje dobila vrijedne informacije, prije svega o tome kako najbolje osmisliti opcije politike i ocijeniti njihove očekivane učinke te kako prikupiti stavove dionika na koje će prijedlog izravno utjecati.

- **Procjena učinka**

Mjere politike iz ovog prijedloga temelje se na rezultatima procjene učinka. Odbor za nadzor regulative⁶ dao je pozitivno mišljenje o izvješću o procjeni učinka⁹. Odbor je u svojem mišljenju naveo određene preporuke o načinu iznošenja argumenata u izvješću o procjeni učinka. Preporuke su uvažene, a u Prilogu 1. izvješću o procjeni učinka ukratko je opisano kako je to učinjeno.

U kontekstu procjene učinka razmotrene su četiri opcije politike.

⁶ Platforma za upravitelje željezničke infrastrukture u Europi (PRIME) koja služi za suradnju između upravitelja infrastrukture i službi Komisije.

⁷ Forum za željezničke prijevoznike u koji su uključene službe Komisije i Agencija Europske unije za željeznice.

⁸ SEC(2023) 443.

⁹ SWD(2023) 443.

Opcijom politike 1 dodatno se razvija trenutačni pravni okvir te zadržava koridorski pristup prekograničnoj koordinaciji upravljanja kapacitetom i prometom kako je utvrđeno u Uredbi o željezničkim teretnim koridorima.

Za razliku od toga, u okviru opcija politike 2, 3 i 4 primjenjuje se „mrežni pristup”, prema kojem se područje primjene mjera za upravljanje kapacitetom i prometom širi izvan okvira koridora¹⁰ te se uvodi sveobuhvatnije usklađivanje i modernizacija pravila i postupaka za upravljanje kapacitetom i prometom. Te opcije politika ponajprije se razlikuju po strogosti i ambicioznosti zahtjeva te stupnju centralizacije procesa donošenja odluka.

Opcija politike 2 temelji se na dobrovoljnoj suradnji upravitelja infrastrukture, pri čemu strukture za centraliziranu koordinaciju na razini EU-a ne postoje ili su vrlo ograničene.

Opcijom politike 3 proširuje se opcija politike 2, iz koje se preuzima većina mjera, na način da se dodatne odgovornosti za usklađivanje povjeravaju koordinacijskim tijelima na razini EU-a, pri čemu se u što većoj mjeri trebaju upotrebljavati postojeći subjekti.

Opcijom politike 4 proširuje se nadležnost koordinacijskog tijela iz opcije politike 3 na način da mu se daju operativne zadaće i zadaće odlučivanja, kao što je nadležnost da donosi konačne odluke u slučaju neslaganja/neusklađenosti između upravitelja infrastrukture i da uspostavi funkciju upravljanja europskim prometom za upravljanje velikim incidentima („krizni centar”).

Procjenom je utvrđeno da je opcija politike 3 najpoželjnija opcija jer se njome postiže najbolja ravnoteža između ciljeva koje se nastoji ostvariti, stupnja proporcionalnosti intervencije, njezinih troškova i prednosti te vjerodostojnosti procjene učinka.

Uvođenjem usklađenog, izravno primjenjivog okvira za upravljanje željezničkom infrastrukturom i prometom zakonodavni prijedlog pridonijet će ostvarivanju općeg cilja povećanja prometa na željezničkoj mreži u korist korisnika iz sektora željezničkog prijevoza i putnika i robe. Očekuje se da će dodatni kapacitet koji će proizaći iz prijedloga povećati željeznički promet (izražen u vlak-kilometrima) za 4 %, što čini gotovo 250 milijuna vlak-km dodatnog kapaciteta. U monetarnom smislu procjenjuje se da će se tim dodatnim kapacitetom stvoriti gospodarska vrijednost od 2 500 milijuna EUR za željezničke prijevoznike. Kad je riječ o krajnjim korisnicima, zbog dodatnog kapaciteta koji će proizaći iz zakonodavnog prijedloga putnici će ostvariti korist od više veza vlaka i češćih polazaka na postojećim vezama vlaka. Jednako tako, otpremnici u segmentu prijevoza robe imat će više izbora. Prijedlogom će se povećati i učinkovitost postupka dodjele kapaciteta tako što će se uvesti mjere za poboljšanje stabilnosti dodijeljenih trasa vlaka, čime će se ostvariti ušteda troškova od oko 420 milijuna EUR za željezničke prijevoznike i ušteda u sličnom iznosu za upravitelje infrastrukture. Prijedlogom će se poboljšati i prekogranična koordinacija privremenog ograničavanja kapaciteta, zbog čega će željeznički prijevoz biti pouzdaniji. Očekuje se i da će različite mjere iz prijedloga dovesti do poboljšanja točnosti, što će rezultirati procijenjenom gospodarskom dobiti od 658 milijuna EUR za željezničke prijevoznike. Usluge željezničkog prijevoza robe bit će privlačnije špediterima zbog veće pouzdanosti i točnosti, a to će pridonijeti povećanju konkurentnosti željezničkog prijevoza robe u odnosu na cestovni prijevoz. Osim toga, putnici će ostvariti korist od rjeđih otkazivanja i veće točnosti. To će u kombinaciji s očekivanim povećanjem dostupnih veza pridonijeti povećanju konkurentnosti

¹⁰ Međutim, mjere su usmjerene na najvažnije strateške pruge kako bi se izbjegla prekomjerna regulacija na prugama od regionalne važnosti i/ili s niskom gustoćom prometa.

željezničkog putničkog prijevoza u odnosu na zračni prijevoz putnika, posebno na prekograničnim rutama na kojima bi uvođenje usklađenog okvira za upravljanje kapacitetom i prometom trebalo donijeti znatnu dodanu vrijednost. Naposljetku, očekuje se da će prijedlog dovesti i do ušteda administrativnih troškova za nacionalna javna tijela zahvaljujući uvođenju usklađenog pravnog okvira za upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom te postupnom ukidanju željezničkih teretnih koridora. Te se uštede procjenjuju na 2,6 milijuna EUR, izraženo u sadašnjoj vrijednosti, u razdoblju 2025.–2050.

Očekuje se i da će zakonodavni prijedlog pozitivno utjecati na zaposlenost u željezničkom sektoru (procijenjeno na prosječno oko 42 000 dodatnih radnih mjesta godišnje u odnosu na polaznu vrijednost) zbog povećanja dostupnog infrastrukturnog kapaciteta i povezanog povećanja željezničkog prometa koje bi mjere trebale stvoriti.

Naposljetku, očekuje se da će zakonodavni prijedlog imati skromne, ali pozitivne učinke na klimu i okoliš (procjenjuje se da će najpoželjnija opcija dovesti do smanjenja emisija CO₂ od oko 26 milijuna tona u razdoblju 2025.–2050. u odnosu na polaznu vrijednost).

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ovaj zakonodavni prijedlog ima značajan aspekt primjerenosti propisa jer se njime nastoje pojednostavniti i ažurirati pravila za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom kako bi se bolje ispunile potrebe raznih segmenata željezničkog tržišta, posebno segmenta prekograničnog prijevoza robe. Prijedlogom će se zamijeniti postojeći pravni okvir za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom iz Uredbe o željezničkim teretnim koridorima i dijelova Direktive 2012/34/EU jedinstvenim izravno primjenjivim okvirom za cijelu mrežu EU-a.

Očekuje se da će primjenom najpoželjnije opcije, zbog provedbe usklađenog pravnog okvira za upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom te ukidanja željezničkih teretnih koridora, javna tijela ostvariti uštede administrativnih troškova procijenjene na 2,6 milijuna EUR u odnosu na polaznu vrijednost i izraženo u sadašnjoj vrijednosti, u razdoblju 2025.–2050. Inicijativom će se pojednostavniti postupci za podnositelje zahtjeva za dodjelu kapaciteta koji pružaju prekogranične željezničke usluge jer će dodjela kapaciteta postati učinkovitija. Smanjit će se i administrativni troškovi upravitelja infrastrukture za procijenjenih 8,2 milijuna EUR, u odnosu na polaznu vrijednost i izraženo u sadašnjoj vrijednosti, u razdoblju 2025.–2050.

- **Temeljna prava**

Prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Najpoželjnija opcija utjecat će na proračun Komisije.

Predložena Uredba o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru popraćena je trima komplementarnim koordinacijskim aktivnostima za koje će Komisija osigurati sufinanciranje.

Prvo, osigurat će se sufinanciranje EU-a za potporu koordiniranju upravitelja infrastrukture od strane koordinatora mreže. Zakonodavnim prijedlogom zahtijeva se i da pojedinačni upravitelji infrastrukture osiguraju sufinanciranje za aktivnosti koordinatora mreže.

Drugo, Komisija će osigurati sufinanciranje kojim će pridonijeti osnivanju tajništva za suradnju nacionalnih regionalnih tijela, koja su također obvezna osigurati sufinanciranje tajništva.

Treće, prijedlogom se zahtijeva osnivanje „Tijela za preispitivanje učinkovitosti”, neovisne skupine stručnjaka iz željezničkog sektora koja će savjetovati Europsku komisiju i čija će zadaća biti preispitivanje učinkovitosti željezničke infrastrukture i usluga prijevoza. Komisija će članovima Tijela za preispitivanje učinkovitosti osigurati financijska sredstva za pokrivanje svih troškova sudjelovanja u tom tijelu.

Za te tri koordinacijske aktivnosti predviđen je godišnji proračun od 5,5 milijuna EUR.

5. DRUGI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Službe Komisije pratit će provedbu i djelotvornost ovog prijedloga s pomoću niza mjera i pokazatelja kojima će se mjeriti napredak u ostvarenju operativnih ciljeva. Ti pokazatelji i operativni ciljevi osmislić će se na temelju savjeta Tijela za preispitivanje učinkovitosti. Podatke će dostavljati Europska mreža upravitelja infrastrukture, posebno operativno tijelo koje podupire njezin rad (koordinator mreže), koje će također sudjelovati u definiranju operativnih ciljeva.

Komisija očekuje da će dobivati podatke i analize o promjenama na željezničkom tržištu te provedbi i od Europske mreže željezničkih regulatornih tijela.

Ti pokazatelji uspješnosti osmislić će se kako bi se pratili učinci mjera iz prijedloga. Međutim, očekuje se da će možda odražavati i određene sinergije s drugim prometnim prijedlozima i politikama EU-a, kao što je prijedlog za reviziju Uredbe o mreži TEN-T.

Prijedlogom će se osigurati pravna osnova za izradu detaljnijih pravila, postupaka i predložaka, koji će se utvrditi u nezakonodavnim aktima. Stoga razdoblje provedbe mora obuhvaćati i stupanje na snagu nezakonodavnih akata koji proizlaze iz prijedloga. Komisija će provesti evaluaciju pet godina nakon završetka razdoblja provedbe kako bi provjerila u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative.

• Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)

Nje primjenjivo.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

Poglavlje I. sadržava opće odredbe. U njemu se opisuje predmet predložene Uredbe, kojom se utvrđuju pravila koja će omogućiti upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i željezničkim prometom na način kojim se optimizira upotreba mreža, čime se poboljšava kvaliteta usluga i omogućuje povećanje prometa. Poglavljem se utvrđuje područje primjene predložene Uredbe. Ujedno se utvrđuju opće odgovornosti upravitelja željezničke infrastrukture i načela kojih se moraju pridržavati pri izvršavanju svojih funkcija te se navode definicije koje su važne za predloženu Uredbu.

U poglavlju II. utvrđuju se opća pravila za upravljanje kapacitetom. U odjeljku 1., koji se odnosi na opća načela, utvrđuju se tri faze postupka planiranja i dodjele kapaciteta: strateško planiranje kapaciteta (detaljnije obrađeno u odjeljku 2. poglavlja II.), izrada rasporeda i dodjela kapaciteta (odjeljak 3.) te prilagodba i promjena rasporeda dodijeljenog kapaciteta

(odjeljak 4.). To poglavlje sadržava obveze upravitelja infrastrukture da zajednički izrade europski okvir za upravljanje kapacitetom. Posebne odredbe odnose se na upravljanje oskudnim infrastrukturnim kapacitetom i ograničenjima kapaciteta koja proizlaze iz radova na infrastrukturi i narušene kvalitete infrastrukture.

U poglavlju III. uvode se obveze za upravljanje prometom, upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama te se propisuje obveza upravitelja infrastrukture da zajednički izrade europski okvir za prekograničnu koordinaciju u pogledu tih pitanja. Posebnim odredbama osigurava se da u kriznoj situaciji države članice mogu primijeniti hitne mjere za upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom.

U poglavlju IV. uvodi se okvir za preispitivanje učinkovitosti. Da bi se poboljšala učinkovitost usluga željezničke infrastrukture u EU-u, Europskoj mreži upravitelja infrastrukture (ENIM) povjerena je zadaća praćenja raznih aspekata učinkovitosti i izrade javnih godišnjih izvješća o učinkovitosti. Novoosnovano Tijelo za preispitivanje učinkovitosti davat će savjete i preporuke o pitanjima povezanim s učinkovitosti.

Poglavlje V. sadržava odredbe o organizacijskoj strukturi za koordinaciju među upraviteljima infrastrukture. ENIM, osnovan Direktivom 2012/34/EU, ojačava se te dobiva potporu u obliku koordinatora mreže i imenovanih osoba za kontakt za upravitelje infrastrukture. Poglavlje sadržava i pravila o digitalizaciji upravljanja kapacitetom.

Poglavlje VI. sadržava odredbe o regulatornom nadzoru nad upravljanjem kapacitetom i prometom, kojima se proširuju zadaće i odgovornosti Europske mreže željezničkih regulatornih tijela (ENRRB) kad je riječ o pitanjima EU-a i prekograničnim pitanjima. Zbog toga će ENRRB imati Odbor regulatornih tijela kao tijelo za odlučivanje i Tajništvo koje pruža podršku Odboru.

Poglavlje VII. sadržava završne odredbe koje obuhvaćaju delegirane akte i buduću evaluaciju Uredbe. Sadržava izmjene Direktive 2012/34/EU te stavlja izvan snage Uredbu o željezničkim teretnim koridorima i određene članke Direktive 2012/34/EU zamijenjene novom Uredbom. Predviđene su prijelazne mjere kako bi se osigurao nesmetan prelazak na novi zakonodavni okvir.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) U Komunikaciji Komisije „Europski zeleni plan”³ utvrđen je cilj klimatske neutralnosti koji Unija treba ostvariti do 2050., kao i jasan cilj smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na razine iz 1990. Komunikacijom se poziva na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa od 90 %, uz rad na postizanju nulte stope onečišćenja⁴ kako bi se smanjili učinci emisija onečišćujućih tvari u zrak na zdravlje za više od 55 %, a udio osoba s kroničnim poremećajima uzrokovanim bukom iz prometa za 30 % do 2030. Promet čini oko 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u Uniji, koje su se posljednjih godina povećale. Jedan je od prioriteta europskog zelenog plana da se znatan dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom počne prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnim putovima. S obzirom na to da je željeznica uvelike elektrificirana i energetski učinkovita vrsta prijevoza, veća upotreba željezničkih usluga trebala bi pridonijeti smanjenju emisija i potrošnje energije u prometu.

¹ SL C , , str. . .

² SL C , , str. . .

³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europski zeleni plan”, COM(2019) 640 final od 11. prosinca 2019.

⁴ Komunikacija Komisije „Put prema zdravom planetu za sve Akcijski plan EU-a: Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”, COM(2021) 400 final od 12. svibnja 2021.

- (2) U Komunikaciji o Strategiji za održivu i pametnu mobilnost⁵ utvrđene su ključne etape koje pokazuju put kojim prometni sustav Unije mora ići kako bi se ostvarili ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti. Njome se predviđa da bi se željeznički prijevoz robe trebao povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050.; promet željeznicom velikih brzina trebao bi se udvostručiti do 2030. i utrostručiti do 2050., a planirana zajednička putovanja kraća od 500 km unutar Unije trebala bi biti ugljično neutralna do 2030. Da bi se ostvarili ti ciljevi, željeznički prijevoz mora postati privlačniji u smislu cjenovne pristupačnosti, pouzdanosti i usluga koje su prilagođenije potrebama putnika i otpremnika robe.
- (3) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁶ utvrđena su pravila primjenjiva na upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezin rad te načela i postupci primjenjivi na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza.
- (4) Uredbom (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća⁷ propisuje se uspostava željezničkih teretnih koridora i jedinstvenih kontaktnih mjesta radi olakšavanja podnošenja zahtjeva za dodjelu infrastrukturnih kapaciteta za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza robe.
- (5) Upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom ključni su za dobro funkcioniranje željezničkog sektora. Upravljanje uslugama željezničkog prijevoza treba se oprezno planirati i koordinirati kako bi vlakovi s vrlo različitim obilježjima, kao što su brzina i zaustavni put, mogli sigurno dijeliti istu prugu. Optimalno upravljanje kapacitetom omogućuje povećanje broja željezničkih usluga i njihove pouzdanosti. Uredba bi upraviteljima infrastrukture trebala omogućiti dovoljnu fleksibilnost za djelotvorno upravljanje kapacitetom, istodobno osiguravajući da se prema željezničkim prijevoznicima postupa bez diskriminacije kad je riječ o pristupu mreži.
- (6) Direktivom 2012/34/EU prepoznato je pravo država članica da ne primjenjuju pravila za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na određene dijelove željezničke mreže ili na određene željezničke usluge ako to isključenje iz područja primjene prava Unije ne bi utjecalo na funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Ta isključenja iz područja primjene trebala bi se i dalje primjenjivati, a države članice trebale bi zadržati pravo da u budućnosti zatraže isključenja i u odnosu na ovu Uredbu.
- (7) U pravilima i postupcima koji se odnose na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom trebale bi se bolje uzimati u obzir potrebe svih segmenata željezničkog tržišta. Posebno bi se trebala uzeti u obzir potreba za dugoročnom stabilnošću dostupnog kapaciteta za prijevoz putnika i kratkoročnom fleksibilnošću za prijevoz robe kako bi se zadovoljila tržišna potražnja. Stoga postupak upravljanja kapacitetom više ne bi trebao biti pretežito godišnji, nego bi se trebao sastojati od tri uzastopne faze strateškog planiranja kapaciteta; izrade rasporeda željezničkih usluga i dodjele kapaciteta te prilagodbe i promjene rasporeda dodijeljenog kapaciteta. Uvođenje bolje

⁵ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti”, COM(2020) 789 final od 9. prosinca 2020.

⁶ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora, pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

⁷ Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.).

definiranih i strukturiranih faza koje omogućuju dugoročno planiranje i kratkoročne prilagodbe u upravljanju kapacitetom bilo bi posebno korisno za usluge koje je teže planirati unaprijed ili ih je složenije organizirati, kao što su teretni vlakovi i prekogranični putnički vlakovi.

- (8) Sve veći udio željezničke mreže Unije zakrčen je ili je blizu zakrčenosti te ne može zadovoljiti potrebe za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom svih podnositelja zahtjeva i podržati dodatno povećanje obujma željezničkog prijevoza. Očekuje se da će razvoj infrastrukture i digitalizacija, u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost razvijenima u okviru Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća, posebno Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS), srednjoročno i dugoročno dovesti do povećanja dostupnog kapaciteta. Međutim, upravitelji infrastrukture morat će odrediti prioritete za upotrebu zakrčenih dijelova infrastrukture. Ne dovodeći u pitanje opća načela određivanja prioriteta koja su države članice utvrdile u okviru za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, upravitelji infrastrukture trebali bi donositi odluke o prioritetima primjenom transparentnih i usklađenih metodologija kojima se pojašnjava kako su društveni i gospodarski čimbenici te čimbenici povezani s okolišem uzeti u obzir i kako utječu na njihovu odluku.
- (9) Strateškim planiranjem kapaciteta trebala bi se poboljšati iskorištenost željezničke infrastrukture predviđanjem potražnje za željezničkim uslugama i uzimanjem u obzir planiranog razvoja, obnove i održavanja infrastrukture. Ono bi trebalo osigurati da se željeznički infrastrukturni kapacitet dodjeljuje na način kojim se maksimalno povećava vrijednost željezničkih usluga za društvo. Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati da strateško planiranje omogućuje pružanje sve više pojedinosti o dostupnom kapacitetu i da bude temelj za dodjelu kapaciteta.
- (10) Kako bi se osigurala dostupnost kapaciteta za dodjelu raznim segmentima željezničkog tržišta, posebno za usluge prijevoza robe i prekogranične željezničke usluge, upraviteljima infrastrukture trebalo bi dopustiti da unaprijed planiraju upotrebu kapaciteta na zakrčenim ili visoko iskorištenim dijelovima željezničke mreže i da prošire to planiranje na druge dijelove mreže ako to smatraju potrebnim. Pri planiranju kapaciteta unaprijed bi se trebali uzeti u obzir različite metode dodjele kapaciteta i obilježja raznih segmenata željezničkog tržišta. Njime bi se trebala omogućiti bolja iskorištenost željezničke infrastrukture grupiranjem vlakova sa sličnim performansama u fazi dodjele kapaciteta.
- (11) Pri dodjeli kapaciteta upravitelji infrastrukture trebali bi se pridržavati strateških planova za opskrbu kapacitetom i ujedno osigurati da se kapacitet dodjeljuje u skladu s tržišnom potražnjom na pravedan i nediskriminirajući način. Zbog toga će neki zahtjevi za dodjelu kapaciteta možda biti odbijeni, a plan za opskrbu kapacitetom mora se redovito ažurirati kako bi odražavao stvarnu potražnju.
- (12) Različiti segmenti željezničkog tržišta razlikuju se po mogućnosti predviđanja potreba za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom. Neki pružatelji usluga prijevoza robe možda neće moći utvrditi svoje potrebe za kapacitetom na vrijeme da ih se uvrsti u vozni red, odnosno u godišnji plan kretanja vlakova i željezničkih vozila, i možda se neće moći uklopiti u godišnji raspored. Stoga bi upravitelji infrastrukture trebali moći ponuditi kapacitet dovoljne kvalitete te kvantitete i onim željezničkim uslugama kod kojih potražnja nije stabilna, organiziraju se u relativno kratkom roku, obuhvaćaju više od jedne vožnje vlaka te mogu obuhvaćati više opetovanih vožnji za razdoblja koje se ne podudara s razdobljem valjanosti voznog reda.

- (13) Podnositelji zahtjeva za željeznički infrastrukturni kapacitet trebali bi moći planirati i zatražiti dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na godišnjoj osnovi u okviru voznog reda. Podnositelji zahtjeva trebali bi moći zatražiti i dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta znatno unaprijed za stabilne, višegodišnje željezničke usluge na temelju okvirnih sporazuma. Naposljetku, podnositelji zahtjeva trebali bi moći zatražiti kapacitet neposredno prije vožnje za pojedinačne vlakove na temelju *ad hoc* zahtjeva za dodjelu kapaciteta ili za opetovane željezničke usluge na temelju zahtjeva za ponavljajuće planiranje.
- (14) Znatna udio željezničkog prijevoza robe odvija se na velikim udaljenostima i zahtijeva prekograničnu koordinaciju upravitelja infrastrukture. I cilj politike koji se odnosi na povećanje željezničkog prometa temelji se na prekograničnom prijevozu putnika. Da bi se olakšao i potaknuo sve veći prekogranični promet u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, potrebno je osigurati veću dosljednost i usklađenost pravila i postupaka za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom. U skladu s tim, potrebno je ojačati Europsku mrežu upravitelja infrastrukture kako bi joj se povjerila izrada smjernica za usklađenu provedbu ove Uredbe o postupcima i metodologijama za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, kao i aktivno koordiniranje prekograničnih kapaciteta i prometa. Europska mreža upravitelja infrastrukture posebno bi trebala izraditi europske okvire za upravljanje kapacitetom, koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama te za preispitivanje učinkovitosti.
- (15) Europski okviri koje izradi Europska mreža upravitelja infrastrukture trebali bi pružiti smjernice koje bi upravitelj infrastrukture trebao nastojati što više slijediti, zadržavajući pritom odgovornost za svoje operativne odluke. Upravitelji infrastrukture trebali bi obrazložiti sva odstupanja od okvira koje je izradila Europska mreža upravitelja infrastrukture. Smatra se da se tim pristupom postiže ravnoteža između potrebe za koordinacijom i primjenom usklađenih pristupa u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru te potrebe za prilagođavanjem postupaka i metodologija posebnim okolnostima određenog zemljopisnog područja. Nakon pet godina primjene ove Uredbe Komisija bi trebala ocijeniti zahtijevaju li stanje konvergencije postupaka i metodologija te djelotvornost postupka koordinacije između upravitelja infrastrukture, kao i opći napredak u uspostavljanju jedinstvenog europskog željezničkog prostora, donošenje sekundarnog zakonodavstva kojim bi se zamijenili elementi europskih okvira koje je izradila Europska mreža upravitelja infrastrukture.
- (16) Pravilima o upravljanju prekograničnim željezničkim prometom u normalnim uvjetima i u slučaju poremećaja trebalo bi promicati neprekinuto, pouzdano i neometano pružanje usluga željezničkog prijevoza. Njima bi se trebao osigurati sustav strukturiranog koordiniranja između upravitelja infrastrukture i drugih dionika.
- (17) Za upravljanje željezničkom infrastrukturom potrebna je bliska suradnja između upravitelja infrastrukture te intenzivna komunikacija sa željezničkim prijevoznicima i drugim dionicima koji izravno sudjeluju u željezničkom i multimodalnom prijevozu te logističkim operacijama. Stoga je potrebno osigurati strukturiranu koordinaciju između upravitelja infrastrukture i drugih dionika.
- (18) Pouzdanost željezničkih usluga jedan je od aspekata koje korisnici željeznica najviše cijene. I pouzdanost rasporeda kritična je za nesmetano funkcioniranje željezničkog sustava, u kojem usluge izrazito utječu na vanjske učinke mreže. Stoga bi odstupanja od rasporeda trebalo svesti na najmanju mjeru. Osim toga, trebalo bi uvesti sustav odgovarajućih poticaja kako bi se upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike i

druge relevantne dionike potaknulo da ispunjavaju svoje obveze. Ti poticaji trebali bi biti gospodarski i negospodarski.

- (19) Kontinuirano nadziranje kvalitete željezničke infrastrukture i usluga prijevoza preduvjet je za poboljšanje učinkovitosti tih usluga. Stoga je potrebno uspostaviti transparentan i objektivan sustav pokazatelja koji daje povratne informacije o aspektima rada koji su relevantni za razne operativne dionike i krajnje korisnike usluga željezničkog prijevoza. Glavna funkcija tog sustava trebala bi biti praćenje ispunjavanja obveza koje su preuzeli operativni dionici i poboljšanja učinkovitosti s vremenom, uzimajući u obzir različite okolnosti i obilježja u željezničkom sektoru. Za uspostavu tog sustava i analizu njegovih rezultata Komisija bi se trebala moći osloniti na neovisne stručnjake okupljene u Tijelu za preispitivanje učinkovitosti. To bi tijelo trebalo moći neovisno savjetovati Komisiju u svim područjima koja utječu na pružanje željezničkih usluga i upravljanje infrastrukturom.
- (20) Upravitelji infrastrukture u bliskoj suradnji s Komisijom, Tijelom za preispitivanje učinkovitosti i relevantnim dionicima trebali bi uspostaviti i primijeniti zajednički okvir za preispitivanje učinkovitosti kako bi poboljšali učinkovitost usluga željezničke infrastrukture na jedinstvenom europskom željezničkom prostoru. Tim bi se okvirom trebalo osigurati da svi upravitelji infrastrukture u EU-u primjenjuju zajednička načela i metodologije za mjerenje učinkovitosti s pomoću dogovorenih pokazatelja. Okvir bi trebao omogućiti utvrđivanje nedostataka u radu unutar željezničke mreže EU-a. Njime bi se trebalo osigurati da upravitelji infrastrukture postavljaju ciljeve učinkovitosti na način kojim se uzimaju u obzir posebnosti mreže kojom upravljaju, ali ujedno osigurava dosljednost u utvrđivanju najvažnijih nedostataka u radu. Okvir bi upraviteljima infrastrukture trebao omogućiti da surađuju na razini EU-a kako bi utvrdili mjere za otklanjanje nedostataka u radu i pratili njihove učinke. Upravitelji infrastrukture, surađujući s Europskom mrežom upravitelja infrastrukture i uzimajući u obzir mišljenje Tijela za preispitivanje učinkovitosti i Komisije, trebali bi redovito revidirati taj okvir kako bi osigurali njegovu prikladnost.
- (21) Europska mreža upravitelja infrastrukture, uspostavljena Direktivom 2012/34/EU, trebala bi postati operativnija kako bi se osigurao djelotvoran okvir EU-a za koordinaciju upravitelja željezničke infrastrukture. Trebala bi imati i mehanizme za odlučivanje koji bi upraviteljima željezničke infrastrukture u EU-u omogućili da djelotvorno koordiniraju strateško planiranje željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.
- (22) Željeznička regulatorna tijela trebala bi surađivati na razini Unije kako bi se osigurala usklađena primjena regulatornog okvira i dosljedno postupanje prema podnositeljima zahtjeva na cijelom jedinstvenom europskom željezničkom prostoru. Trebala bi surađivati u okviru Europske mreže željezničkih regulatornih tijela kako bi razvila zajedničke prakse za donošenje odluka koje su ovlaštena donositi na temelju Uredbe. U tu bi svrhu Europska mreža željezničkih regulatornih tijela trebala obavljati zadaće koordinacije i donositi neobvezujuće preporuke i mišljenja, ali to ne bi trebalo utjecati na nadležnosti željezničkih regulatornih tijela ili upravitelja infrastrukture.
- (23) Za učinkovito upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom potrebna je razmjena podataka i informacija između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i drugih operativnih dionika. Ta razmjena može biti znatno djelotvornija i učinkovitija s pomoću interoperabilnih digitalnih alata i, po mogućnosti, automatizacije. Stoga bi trebalo prioritetno primijeniti specifikacije za interoperabilnost i unaprijediti ih kako bi bile usklađene s tehnološkim razvojem i novim postupcima iz ove Uredbe.

- (24) Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati usklađenost, posebno u pogledu digitalizacije, s radom Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog u glavi IV. Uredbe Vijeća (EU) 2021/2085, s obzirom na glavni plan iz članka 86. stavka 5. i sistemski stup iz članka 85. stavka 2. točke (c) te putem skupine za uvođenje iz članka 97. Uredbe (EU) 2021/2085.
- (25) Potrebno je osigurati mehanizam za utvrđivanje kriterija, načela i postupaka povezanih s upravljanjem kapacitetom, suradnjom između dionika iz željezničkog sektora i koordinacijom na razini EU-a, za upravitelje infrastrukture i u području regulatornog nadzora. Za mehanizam je potrebno da upravitelji infrastrukture i željeznička regulatorna tijela u suradnji s relevantnim dionicima izrade i primijene europske okvire i smjernice. Nakon evaluacije izrade i provedbe europskih okvira i ako se dobrovoljnom primjenom sektorskih smjernica ne postigne potrebna razina regulatorne usklađenosti, Komisija bi, prema potrebi, trebala moći otkloniti takve regulatorne nedostatke provedbenim ili delegiranim aktima.
- (26) Kako bi se osiguralo nesmetano upravljanje kapacitetom i prometom za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza, smanjilo otkazivanje dodijeljenog kapaciteta i prekidi u željezničkim operacijama zbog smetnji na željezničkoj mreži te kako bi se uzele u obzir promjene u praksama upravitelja infrastrukture i upotreba novih metoda dodjele kapaciteta te informacijskih i komunikacijskih tehnologija, Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora. Te bi se ovlasti trebale odnositi na dokumente koji proizlaze iz strateškog planiranja infrastrukturnog kapaciteta; raspored za strateško planiranje kapaciteta i postupak dodjele kapaciteta; rokove za promjenu dodijeljenog kapaciteta i izradu alternativnih rješenja za podnositelje zahtjeva; raspored za koordinaciju, savjetovanje i objavljivanje ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova; definiciju visoko iskorištene i zakrčene infrastrukture te postupke i metode izračuna stupnja iskorištenosti kapaciteta; kriterije za utvrđivanje i proglašavanje smetnji na mreži; informacije koje je potrebno pružiti operativnim dionicima te područja u kojima se upravitelji infrastrukture trebaju koordinirati i posebne dogovore za takvu koordinaciju. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁸ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi primiti sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica, a njihovi stručnjaci sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (27) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za provedbu ove Uredbe, provedbene ovlasti potrebno je prenijeti na Komisiju radi uvođenja tehničkih i operativnih zahtjeva kojima bi se olakšalo nesmetano funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora povezanih s jedinstvenim kriterijima za zahtjeve koje upravitelji infrastrukture određuju u odnosu na podnositelje zahtjeva; zajedničkim postupcima, kriterijima i metodologijama za upravljanje oskudnim kapacitetom, za izradu planova za izvanredne situacije te za dodjelu kapaciteta izvan razdoblja obuhvaćenog voznim redom; zajedničkim pristupom naknadama koje se isplaćuju za promjenu dodijeljenog kapaciteta; zajedničkim kriterijima i postupcima za promjenu rasporeda; definiranjem

⁸

SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

tehničkih elemenata sustava za nadziranje učinkovitosti željezničkih usluga i usluga povezanih sa željeznicom, uključujući metodologije i zahtjeve za podatke te njihovo preispitivanje. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁹.

- (28) Pravila za dodjelu kapaciteta utvrđena u Direktivi 2012/34/EU zamjenjuju se pravilima utvrđenima u ovoj Uredbi. Stoga bi u ovoj Uredbi trebalo utvrditi pravila za suradnju između upravitelja infrastrukture, pravila za suradnju između željezničkih regulatornih tijela, zahtjeve za elemente izvješća o mreži u kojima se opisuje priroda željezničke infrastrukture dostupne željezničkim prijevoznicima, uvjete za pristup infrastrukturi te načela i kriterije za dodjelu kapaciteta. Pravila za suradnju i koordinaciju, kao i elementi izvješća o mreži, koji se ne odnose na upravljanje kapacitetom trebali bi ostati u Direktivi 2012/34/EU.
- (29) U *ex post* evaluaciji Uredbe (EU) br. 913/2010¹⁰ zaključeno je da je učinak te uredbe previše ograničen da bi pridonijela prelasku s cestovnog na željeznički prijevoz. Nadalje, suradnja između država članica i upravitelja infrastrukture na upravljanju željezničkom infrastrukturom i dalje je nedjelotvorna kad je riječ o prekograničnom prometu. Evaluacija je pokazala i da zasebno upravljanje kapacitetom za željezničke teretne koridore i za ostatak mreže nije učinkovito. Na upravljanje kapacitetom željezničke mreže potrebno je primijeniti jedinstven regulatorni okvir u kojem se objedinjuju povezane odredbe iz Direktive 2012/34/EU i Uredbe (EU) br. 913/2010. Stoga bi Uredbu (EU) br. 913/2010 i odredbe iz Direktive 2012/34/EU koje se odnose na dodjelu kapaciteta trebalo staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom.
- (30) Za izradu voznog reda potrebno je provesti pripremne aktivnosti u godinama koje prethode stupanju tog voznog reda na snagu. Stoga prelazak s regulatornog okvira utvrđenog Direktivom 2013/34/EU i Uredbom (EU) br. 913/2010 na okvir utvrđen ovom Uredbom podrazumijeva da bi pripreme za vozne redove izrađene na temelju novog okvira trebale započeti usporedno s primjenom pravila iz postojećeg okvira. Prema tome, u prijelaznom razdoblju mora se primjenjivati dvojni režim u kojem bi potrebni pripremni koraci za izradu određenog voznog reda trebali biti usklađeni sa zakonodavnim okvirom primjenjivim na taj vozni red. Za okvirne sporazume sklopljene na temelju postojećeg regulatornog okvira trebala bi postojati mogućnost da se nastave primjenjivati u prijelaznom razdoblju u okviru novog režima.
- (31) U skladu s novim okvirom pripremni koraci za vozni red trebali bi započeti objavom strategije za kapacitet pet godina prije stupanja na snagu tog voznog reda. Radi rane primjene novog regulatornog okvira i uzimajući u obzir pripreme koje su već provedene u sektoru, raspored aktivnosti koje vode do utvrđivanja prva dva vozna reda mogao bi se skratiti na 38 mjeseci skraćivanjem faze izrade strategije za kapacitet. U skladu s time prvi vozni red na temelju novog regulatornog okvira trebao bi biti vozni red koji počinje [9. prosinca 2029.]. Svi dionici trebali bi bez odgode započeti potrebne pripreme radi usklađivanja s novim okvirom,

⁹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

¹⁰ SWD(2021) 134 final od 2. lipnja 2021.

POGLAVLJE I.

Opće odredbe

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju načela, pravila i postupci primjenjivi na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i koordinaciju s uslužnim objektima, upravljanje prometom, upravljanje kriznim situacijama i upravljanje radnim učinkom za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza. Utvrđuju se i pravila za Europsku mrežu za koordinaciju između upravitelja infrastrukture i s drugim relevantnim dionicima te za nadzor nad upravljanjem kapacitetom i prometom.
2. Uredba se primjenjuje na upotrebu željezničke infrastrukture za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza iz članka 1. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, uključujući uslužne objekte definirane u članku 3. točki 11. te direktive.
3. Poglavlja od II. do V. ove Uredbe ne primjenjuju se na željezničku infrastrukturu ili željezničke usluge isključene iz primjene poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU u skladu s člankom 2. stavcima 3., 3.a, 4., 8., 8.a i 10. te direktive u razdoblju valjanosti relevantnih isključenja.
4. Ova se Uredba ne primjenjuje na Cipar i Maltu dok god na njihovu državnom području ne postoji željeznički sustav.

Članak 2.

Opće odgovornosti i načela

1. Ne dovodeći u pitanje članak 7.c Direktive 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture odgovorni su za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i željezničkim prometom.
Upućivanja na upravitelja infrastrukture u svim odredbama koje se odnose na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u ovoj Uredbi tumače se kao upućivanja na tijelo za dodjelu kapaciteta iz članka 7.a stavka 3. Direktive 2012/34/EU.
2. Radi olakšavanja učinkovitog i djelotvornog upravljanja željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom unutar Unije upravitelji infrastrukture surađuju u okviru Europske mreže upravitelja infrastrukture (ENIM) iz članka 7.f Direktive 2012/34/EU i u skladu s odredbama ove Uredbe o suradnji.
3. Pri ispunjavanju svojih odgovornosti u skladu sa stavcima 1. i 2. upravitelji infrastrukture:
 - (a) optimalno učinkovito upotrebljavaju dostupni infrastrukturni kapacitet u skladu s člankom 26. Direktive 2012/34/EU;
 - (b) maksimiziraju vrijednost usluga željezničkog prijevoza omogućenih željezničkom infrastrukturom za društvo u društvenom, gospodarskom i okolišnom smislu;

- (c) osiguravaju nediskriminirajuće upravljanje infrastrukturnim kapacitetom i transparentan pristup tom kapacitetu, među ostalim za vrijeme radova, radi poticanja poštenog tržišnog natjecanja;
- (d) omogućuju nesmetan željeznički promet na više mreža;
- (e) osiguravaju transparentnost u pogledu stanja i dostupnosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta;
- (f) preispituju i poboljšavaju učinkovitost usluga željezničke infrastrukture i željezničkog prijevoza, blisko surađujući sa subjektima iz željezničkog sektora;
- (g) pridonose provedbi i razvoju jedinstvenog europskog željezničkog prostora.

Članak 3.

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

1. Upravitelji infrastrukture izvršavaju funkcije upravljanja prometom i kapacitetom, uključujući planiranje održavanja, na transparentan i nediskriminirajući način, a osobe zadužene za donošenje odluka u pogledu tih funkcija ne ulaze u nikakav sukob interesa.
2. Kad je riječ o upravljanju prometom, upravitelji infrastrukture osiguravaju željezničkim prijevoznicima, u slučajevima smetnji koje se na njih odnose, puni i pravodobni pristup relevantnim informacijama. Kad upravitelj infrastrukture za dotične željezničke prijevoznike odobrava dodatni pristup procesu upravljanja prometom, to čini na transparentan i nediskriminirajući način.
3. Kad je riječ o upravljanju kapacitetom i dugoročnom planiranju opsežnog održavanja, obnove i modernizacije infrastrukture, upravitelj se savjetuje s podnositeljima zahtjeva, definiranim u članku 3. točki 19. Direktive 2012/34/EU, u skladu s ovom Uredbom te uzima u obzir iskazane primjedbe koliko je to moguće.

Članak 4.

Definicije

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

Primjenjuju se i sljedeće definicije:

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

- (2) „interoperabilnost” znači interoperabilnost kako je definirana u članku 2. stavku 2. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹;
- (3) „operativni dionik” znači podnositelj zahtjeva, željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, operator željezničkog uslužnog objekta, pružatelj usluga povezanih sa željeznicom i bilo koji drugi subjekt koji izravno sudjeluje u pružanju usluge željezničkog prijevoza;
- (4) „europski koordinator” znači koordinator iz članka 51. Uredbe [... nova Uredba o mreži TEN-T];
- (5) „okvirni sporazum” znači pravno obvezujući opći sporazum u skladu s javnim ili privatnim pravom u kojem se utvrđuju prava i obveze podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture u vezi s infrastrukturnim kapacitetom koji će se dodjeljivati i pristojbama koje će se ubirati u razdoblju dužem od jednog razdoblja valjanosti voznog reda;
- (6) „istovremena dodjela kapaciteta” znači postupak u kojem upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet na temelju skupa zahtjeva za dodjelu kapaciteta zaprimljenih do određenog roka i koordiniranjem tih zahtjeva kako bi se osigurala najbolja iskorištenost infrastrukture i najveće podudaranje sa zahtjevima;
- (7) „prvi po redoslijedu” znači načelo za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta prema kojemu se prednost u postupku dodjele daje na temelju kronološkog redoslijeda zaprimanja zahtjeva za dodjelu kapaciteta;
- (8) „trasa vlaka” znači infrastrukturni kapacitet koji je potreban za vožnju vlaka između dva mjesta u određenom vremenu, koji se opisuje kao točan pravac s voznim redom za taj vlak, uključujući polazište i odredište, datum i vrijeme dolaska i polaska, uključujući sva mjesta zaustavljanja i povezana vremena polaska;
- (9) „specifikacija kapaciteta” znači pravo na kapacitet u kojem se navode komercijalna i operativna obilježja infrastrukturnog kapaciteta relevantna za dotičnog podnositelja zahtjeva i koje upravitelju infrastrukture pruža dovoljno informacija za pripremu konkretnih trasa vlaka koje su u skladu s tim obilježjima;
- (10) „višemrežna željeznička usluga” znači usluga željezničkog prijevoza robe ili putnika, domaćeg ili međunarodnog, koja se pruža na dvije ili više mreža kojima upravljaju različiti upravitelji infrastrukture. Vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uvjetom da svi vagoni prelaze u barem jednu mrežu kojom upravlja drugi upravitelj infrastrukture;
- (11) „višemrežno pravo na kapacitet” znači sva prava na kapacitet koja omogućuju pružanje višemrežne željezničke usluge;
- (12) „dioba infrastrukturnog kapaciteta” znači dodjeljivanje udjela ukupnog dostupnog kapaciteta nekog elementa infrastrukture za različite vrste usluga željezničkog prijevoza i ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova;
- (13) „vozni red” znači skup podataka koji se kontinuirano ažurira o svim planiranim kretanjima vlakova i željezničkih vozila na određenoj infrastrukturi, izraženima dodijeljenim pravima na kapacitet, za razdoblja valjanosti voznog reda;

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

- (14) „razdoblje valjanosti voznog reda” znači razdoblje u kojem je određeni vozni red valjan;
- (15) „infrastrukturni radovi” znači intervencije na željezničkoj infrastrukturi radi razvoja, održavanja, obnove i modernizacije željezničke infrastrukture definiranih u članku 3. točkama 2.a, 2.c, 2.d i 2.e Direktive 2012/34/EU;
- (16) „regulatorno tijelo” znači regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU;
- (17) „incident” znači svaki događaj ili niz događaja istog podrijetla koji uzrokuju smetnje u željezničkom prometu.

POGLAVLJE II.

UPRAVLJANJE INFRASTRUKTURNIM KAPACITETOM

ODJELJAK 1.

Opća načela za upravljanje infrastrukturnim kapacitetom

Članak 5.

Upravljanje kapacitetom

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

Članak 6.

Europski okvir za upravljanje kapacitetom

1. Upravitelji infrastrukture nastoje slijediti zajednička načela i postupke za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom. U tu svrhu ENIM izrađuje i donosi „europski okvir za upravljanje kapacitetom” u skladu s odredbama iz poglavlja II. do [12 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe].
2. Europskim okvirom za upravljanje kapacitetom utvrđuju se zajednička načela i postupci za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i za koordinaciju

između upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih podnositelja zahtjeva, operatora željezničkog uslužnog objekta i drugih operativnih dionika.

3. Europski okvir za upravljanje kapacitetom sadržava barem elemente navedene u Prilogu III. i prema potrebi se ažurira kako bi se uzelo u obzir iskustvo upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih podnositelja zahtjeva te na temelju aktivnosti ENIM-a.
4. Upravitelji infrastrukture pri izradi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU što više uzimaju u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom, posebno sadržaj Priloga IV. ovoj Uredbi. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih načela i postupaka utvrđenih u europskom okviru za upravljanje kapacitetom.

Članak 7.

Podnositelji zahtjeva

1. Zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta podnosi podnositelj zahtjeva. Kako bi mogli upotrebljavati infrastrukturni kapacitet, podnositelji zahtjeva imenuju željezničkog prijevoznika koji će sklopiti sporazum s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 28. Direktive 2012/34/EU. To ne dovodi u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da sklapaju okvirne sporazume s upraviteljima infrastrukture na temelju članka 31. ove Uredbe.
2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete podnositeljima zahtjeva kako bi osigurao ostvarenje svojih opravdanih očekivanja o budućim prihodima te korištenju infrastrukture. Ti uvjeti moraju biti odgovarajući, transparenti i nediskriminirajući. Objavljaju se u izvješću o mreži iz točke 1. podtočke (b) Priloga IV. Oni mogu uključivati samo uvjet financijskog jamstva koji ne smije prelaziti određeni iznos koji je proporcionalan očekivanoj količini aktivnosti podnositelja zahtjeva i potvrdu o sposobnosti pripreme sukladnih ponuda za infrastrukturni kapacitet.
3. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju pojedini kriteriji koji se moraju slijediti za primjenu stavka 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 8.

Upravljanje oskudnim infrastrukturnim kapacitetom

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se oskudnim infrastrukturnim kapacitetom upravlja u skladu s načelima utvrđenima u članku 26. Direktive 2012/34/EU i članku 2. ove Uredbe u svim fazama postupka upravljanja kapacitetom iz članka 5.
2. Pri donošenju odluka o oskudnom kapacitetu upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir strateške smjernice o iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta koje pružaju države članice u skladu s člankom 11. stavkom 3.

Ne dovodeći u pitanje pravila o državnim potporama, države članice mogu prema potrebi upravitelju infrastrukture dodijeliti naknadu koja odgovara bilo kakvom gubitku prihoda koji je nastao isključivo zbog potrebe da poštuje strateške smjernice o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.
3. Upravitelji infrastrukture planiraju i dodjeljuju oskudni kapacitet u najvećoj mjeri putem mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36., koji uključuje

podnositelje zahtjeva o kojima je riječ te dovodi do sporazumnih rješenja za suprotstavljene potrebe za kapacitetom i suprotstavljene zahtjeve.

4. Ako mehanizam iz stavka 3. ne završi zadovoljavajućim rješavanjem suprotstavljenih potreba za kapacitetom i suprotstavljenih zahtjeva, upravitelji infrastrukture upravljaju oskudnim kapacitetom ili rješavaju sporove objektivnim, transparentnim i nediskriminirajućim postupcima.

U tim postupcima procjenjuju se alternativne mogućnosti upotrebe infrastrukturnog kapaciteta na temelju sljedećih socioekonomskih i okolišnih kriterija, podložno dostupnosti podataka:

- (a) operativnih troškova pružatelja usluga željezničkog prijevoza i posljedičnog učinka na cijene za korisnike usluga željezničkog prijevoza;
- (b) troškova za korisnike usluga željezničkog prijevoza povezanih s vremenom;
- (c) povezanosti i pristupačnosti za osobe i regije kojima se usluge željezničkog prijevoza pružaju;
- (d) emisija stakleničkih plinova, lokalnih onečišćujućih tvari u zraku, buke i drugih vanjskih troškova usluga željezničkog prijevoza te njihovih izglednih alternativa;
- (e) implikacija za sigurnost i javno zdravlje usluga željezničkog prijevoza te njihovih izglednih alternativa.

5. ENIM izrađuje i donosi postupke iz stavka 4. i uvrštava ih u okvir EU-a za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Ti postupci uključuju sljedeće korake:

- (a) osmišljavanje alternativnih scenarija za diobu kapaciteta dostupnog za različite vrste usluga željezničkog prijevoza, koji po mogućnosti uključuju osiguravanje alternativnog kapaciteta na drugim pravcima ili alternativnog vremena s usporedivim obilježjima;
- (b) ocjenjivanje i rangiranje scenarija na temelju objektivnih i transparentnih metodologija uzimajući u obzir socioekonomske i okolišne kriterije utvrđene u stavku 4.;
- (c) odabir najviše rangiranog scenarija na temelju evaluacije iz točke (b) te izmjenu definicije modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom u skladu s time.

6. ENIM razvija metodologije iz stavka 5. točke (b). Parametri tih metodologija omogućuju uzimanje u obzir lokalnih ili nacionalnih okolnosti na temelju prihvaćenih pristupa i empirijskih dokaza. ENIM uvrštava te metodologije u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

7. Uzimajući u obzir iskustva u pripremi i provedbi okvira iz stavka 6., Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju određeni postupci, kriteriji i metodologije koji se primjenjuju pri upravljanju oskudnim kapacitetom. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 9.

Informacije o infrastrukturnom kapacitetu

1. Upravitelji infrastrukture zainteresiranim stranama, posebno podnositeljima zahtjeva, potencijalnim podnositeljima zahtjeva i regulatornim tijelima, daju točne i ažurirane

informacije o dostupnosti infrastrukturnog kapaciteta za vrijeme cijelog postupka upravljanja kapacitetom, među ostalim u fazi strateškog planiranja iz odjeljka 2., za vrijeme postupaka izrade rasporeda i dodjele kapaciteta iz odjeljka 3. i kad god dođe do promjene dodijeljenog kapaciteta kako je navedeno u odjeljku 4.

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

2. Upravitelji infrastrukture objavljuju informacije navedene u stavku 1. u skladu s člankom 62. stavkom 5. i pridonose izradi relevantnih specifikacija u skladu s člankom 62. stavkom 3.
3. Na zahtjev podnositelja zahtjeva upravitelji infrastrukture dostavljaju informacije iz stavka 1. na temelju konkretnih specifikacija komercijalnih i operativnih potreba („procjene izvedivosti”). Kad je riječ o prekograničnim uslugama, upravitelji infrastrukture primaju te zahtjeve i odgovaraju na njih na jedinstvenom mjestu i u okviru jedinstvenog postupka ili putem jedinstvenog sučelja.

Članak 10.

Ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na infrastrukturi i narušene kvalitete infrastrukture

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

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

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

Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta koja znatno utječu na kapacitet dostupan podnositeljima zahtjeva, podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture zatražiti da osiguraju alternativno planiranje ograničenja kapaciteta u okviru kojeg bi se utvrdila i odabrala opcija kojom se na uravnotežen način uzimaju u obzir učinci na podnositelje zahtjeva i upravitelje infrastrukture. Upravitelji infrastrukture tim podnositeljima zahtjeva dostavljaju indikativni plan alternativnog kapaciteta dostupnog za vrijeme ograničenja kapaciteta.

Indikativno planiranje obuhvaća zahvaćenu prugu i alternativne pruge te se uvrštava u model kapaciteta iz članka 17. i plan opskrbe kapacitetom iz članka 18.

5. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir i ublažavaju učinak infrastrukturnih radova na prekogranični promet. Upravitelji infrastrukture u skladu s člankom 53. koordiniraju sve infrastrukturne radove na prugama iz članka 53. stavka 3. i sve druge infrastrukturne radove koji imaju znatan prekogranični učinak.

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

6. I smanjenja kapaciteta ili učinkovitosti infrastrukture ispod projektne vrijednosti koja su posljedica degradacije imovine, kao što su smanjenja najveće dopuštene brzine ili osovinskog opterećenja, smatraju se ograničenjima kapaciteta. Obveze obavješćivanja utvrđene u članku 9. primjenjuju se na ta ograničenja.
7. Upravitelji infrastrukture što ranije objavljuju informacije i savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o planiranim privremenim ograničenjima kapaciteta te njihovu učinku na kapacitet dostupan u komercijalne svrhe i o alternativnom kapacitetu.
8. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene odjeljka 3. Priloga I. u svrhu smanjenja učinka ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova na željeznički promet, pritom uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike zahvaćenih dionika.

ODJELJAK 2.

STRATEŠKO PLANIRANJE KAPACITETA

Članak 11.

Strateško planiranje kapaciteta

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

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

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

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene odjeljaka 1. i 2. Priloga I. kako bi se osigurao učinkovit postupak strateškog planiranja i uvažila operativna pitanja upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, uzimajući u obzir iskustvo ENIM-a, upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i drugih operativnih dionika, regulatornih tijela i ENRRB-a u provedbi ovog odjeljka.

3. Podložno načelu neovisnog upravljanja utvrđenom u članku 4. Direktive 2012/34/EU države članice upravitelju infrastrukture mogu dati strateške smjernice na temelju indikativnih strategija za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU. Te smjernice mogu posebno obuhvaćati/sadržavati:
- (a) opće ciljeve nacionalne željezničke politike relevantne za strateško planiranje kapaciteta u okviru područja primjene ove Uredbe;
 - (b) izgleda za razvoj željezničke infrastrukture, uzimajući u obzir relevantne planove i strategije na nacionalnoj ili regionalnoj razini te planove rada za europske prometne koridore iz članka 53. [nove Uredbe o mreži TEN-T];
 - (c) opće zahtjeve i smjernice o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, koje upravitelj infrastrukture uzima u obzir pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u odnosu na visoko iskorištenu i zakrčenu infrastrukturu iz članka 21.;
 - (d) izgleda za planirani razvoj željezničkih usluga koje se pružaju na temelju obveza pružanja javne usluge, prema potrebi uzimajući u obzir stajališta uključenih regionalnih ili lokalnih tijela.
- Države članice međusobno se koordiniraju kako bi osigurale dosljednost između svojih strateških smjernica koje pružaju u skladu s ovim stavkom radi podupiranja razvoja usluga međunarodnog prijevoza putnika i robe.
4. Strateško planiranje kapaciteta ne obuhvaća dodjeljivanje prava na kapacitet pojedinačnim podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 26.

Članak 12.

Opći zahtjevi za strateško planiranje kapaciteta

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

ENIM prema potrebi i s obzirom na iskustvo stečeno pri provedbi ove Uredbe može utvrditi detaljniji popis kojim se dodatno razlikuju razne vrste usluga željezničkog prijevoza. Kako bi se potaknula prekogranična dosljednost postupka strateškog planiranja, u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. uključuje se usklađeni popis usluga.
3. Pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u modelu kapaciteta iz članka 17. i u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18., upravitelji infrastrukture navode unaprijed planirani kapacitet prikladan za pružanje usluga višemrežnog prijevoza.
4. U okviru strateškog planiranja kapaciteta uzimaju se u obzir i:

- (a) zapažena struktura i promjene potražnje za infrastrukturnim kapacitetom, kako je utvrđeno na temelju dodjele kapaciteta u prethodnim razdobljima valjanosti voznog reda i na temelju nadzora tržišta iz članka 15. Direktive 2012/34/EU;
 - (b) očekivani razvoj prijevoznih potreba te posljedične potražnje za uslugama željezničkog prijevoza i infrastrukturnim kapacitetom, kako je utvrđeno na temelju analize iz članka 15. ove Uredbe;
 - (c) informacije prikupljene savjetovanjem s trenutačnim i potencijalnim podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 13.;
 - (d) očekivani ili planirani razvoj infrastrukturnog kapaciteta, posebno kako je utvrđeno u indikativnoj strategiji za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i poslovnom planu upravitelja infrastrukture iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU;
 - (e) planirani infrastrukturni radovi za koje se očekuje da će utjecati na mrežu;
 - (f) obilježja raznih tržišta željezničkog prijevoza, posebno u pogledu:
 - i. brzine;
 - ii. učestalosti;
 - iii. dopuštenih odstupanja od dodijeljene trase vlaka;
 - iv. mogućnosti da se usluge preusmjere, pruže u drugo vrijeme ili zamijene drugim vrstama prijevoza u slučaju smetnji na mreži;
 - v. nestabilnosti potražnje za željezničkim prijevozom i posljedične potrebe da se željezničke usluge planiraju u drukčijem vremenskom okviru.
5. U strateško planiranje kapaciteta uvršten je kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma i ponavljajućeg planiranja.
6. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T iz članka 6. [nove Uredbe o mreži TEN-T] i Priloga I. toj uredbi. Upravitelji infrastrukture mogu uključiti druge pruge i čvorišta mreže kojom upravljaju.
- Strateško planiranje kapaciteta provodi se na dovoljno detaljnoj razini da omogućuje planiranje kapaciteta za pojedine dionice mreže. U tu svrhu mrežu predstavljaju čvorišta i dionice koje omogućuju uzimanje u obzir relevantnih obilježja potražnje i opskrbe kapacitetom.
- Ta čvorišta i dionice navode se u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.
7. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća razdoblje od najmanje pet godina u budućnosti. Upravitelji infrastrukture mogu proširiti to razdoblje na više od pet godina, posebno kako bi poduprli razvoj infrastrukture u okviru indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU.
8. Upravitelji infrastrukture redovito preispituju i ažuriraju rezultate strateškog planiranja kapaciteta posebno uzimajući u obzir sljedeće:
- (a) razvoj željezničke infrastrukture;
 - (b) promjene potražnje za infrastrukturnim kapacitetom na tržištu;

- (c) rezultate postupaka dodjele kapaciteta iz odjeljaka 3. i 4. u prethodnim razdobljima valjanosti voznog reda, uključujući stupanj iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta od strane podnositelja zahtjeva;
 - (d) spoznaje iz upravljanja prometom provedenog u skladu s poglavljem III.;
 - (e) rezultate upravljanja smetnjama na mreži i kriznim situacijama provedenog u skladu s poglavljem III.;
 - (f) rezultate preispitivanja učinkovitosti u skladu s poglavljem IV.
9. ENIM razvija smjernice kojima se utvrđuju zajednička načela, postupci i metodologije za strateško planiranje kapaciteta. Uvrštava te smjernice u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. ove Uredbe. Te smjernice trebale bi sadržavati barem elemente navedene u Prilogu III. ovoj Uredbi. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mjeri uzimaju u obzir te smjernice u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih načela, postupaka i metodologija utvrđenih u smjernicama.

Članak 13.

Savjetovanje s dionicima o strateškom planiranju kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture savjetuju se sa svim operativnim dionicima o strateškom planiranju kapaciteta u skladu s člankom 7.e Direktive 2012/34/EU.
2. Upravitelji infrastrukture savjetuju se sa svim operativnim dionicima koji pružaju višemrežne željezničke usluge o strateškom planiranju kapaciteta u skladu s člancima 53. i 54.

Članak 14.

Koordiniranje strateškog planiranja kapaciteta između upravitelja infrastrukture

1. Upravitelji infrastrukture koordiniraju svoje aktivnosti povezane sa strateškim planiranjem kapaciteta u skladu s člankom 53.
Koordinacijom se posebno osigurava:
 - (a) dosljednost strateškog planiranja u svim uključenim mrežama, posebno u pogledu strategije za kapacitet, modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom, planiranja infrastrukturnih radova i planiranja za izvanredne situacije;
 - (b) odgovarajuće razmatranje potreba za kapacitetom za višemrežne željezničke usluge u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i planu opskrbe kapacitetom;
 - (c) preispitivanje učinkovitosti strateškog planiranja kapaciteta i njegovih ishoda u skladu s poglavljem IV.;
 - (d) sudjelovanje svih operativnih dionika, regulatornih tijela i Europske mreže željezničkih regulatornih tijela (ENRRB), europskih koordinatora i, prema potrebi, tijela država članica i drugih dionika.
2. ENIM uzima u obzir sve relevantne pritužbe podnositelja zahtjeva ili potencijalnih podnositelja zahtjeva o dokumentima za planiranje iz članka 11. stavka 2. i traži dodatne informacije od subjekata uključenih u koordinaciju u skladu s člankom 53. i operativnih dionika s kojima je provedeno savjetovanje u skladu s člankom 54. prije nego što donese mišljenje ili preporuku za poboljšanje dosljednosti tih dokumenata

za planiranje. ENIM dijeli svoje mišljenje o nacrtima dokumenata za planiranje s ENRRB-om ili ga obavješćuje da nije donio mišljenje. ENRRB djeluje u skladu s člankom 65. stavkom 3.

3. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir sve preporuke koje je ENIM donio u skladu sa stavkom 2. Ako upravitelji infrastrukture ne postupaju u skladu s preporukom, to obrazlažu u dokumentima za planiranje. ENRRB nadzire postupak koordinacije i njegovu provedbu. Obavješćuje Komisiju o svojim stajalištima o tome je li potrebno otkloniti neke nedostatke u postupku koordinacije.

Članak 15.

Analiza očekivanih promjena na tržištima prijevoza

1. Upravitelji infrastrukture i ENIM redovito nadziru i analiziraju tržišta prijevoza kako bi prema tome oblikovali svoju opću poslovnu strategiju, upravljanje kapacitetom i izvanrednim situacijama te odluke o ulaganjima. Upravitelji infrastrukture obavješćuju druge dionike o rezultatima te analize u slične svrhe, uključujući europske koordinate.
2. Za potrebe ove Uredbe informacije dobivene analizom tržišta prijevoza iz stavka 1. posebno se upotrebljavaju u strateškom planiranju kapaciteta iz članka 11., diobi infrastrukturnog kapaciteta iz članka 25. i dodjeli kapaciteta na temelju mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 37.
3. ENIM provodi istraživanje europskog tržišta prijevoza koje obuhvaća prijevoz putnika i robe u multimodalnom kontekstu najkasnije do [31. prosinca 2028.]. Istraživanjem će se posebno obuhvatiti:
 - (a) predviđanja potražnje za prijevozom putnika i robe za sve vrste prijevoza u Uniji;
 - (b) procjene potencijala za povećanje obujma željezničkog prijevoza i putnika i robe, kao i uvjeta potrebnih da bi se postigao taj rast;
 - (c) po mogućnosti zemljopisna raščlamba predviđenih tokova prijevoza kako bi se mogla upotrijebiti za strateško planiranje kapaciteta.
4. ENIM se savjetuje s podnositeljima zahtjeva, korisnicima usluga željezničkog prijevoza i njihovim udrugama, nacionalnim javnim tijelima i javnim tijelima EU-a o referentnom okviru istraživanja, posebno u pogledu svrhe istraživanja i postupka uključivanja dionika.
5. ENIM prema potrebi preispituje i ažurira istraživanje, a u svakom slučaju najmanje svakih pet godina.

Članak 16.

Strategija za kapacitet

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

Strategija za kapacitet služi kao alat za komunikaciju, savjetovanje i koordinaciju između operativnih dionika.

2. Strategija za kapacitet sadržava informacije o budućem razvoju željezničke infrastrukture, izgleda za razvoj potražnje za različitim uslugama željezničkog prijevoza i sve druge relevantne informacije o dostupnosti i iskorištenosti željezničke infrastrukture.
3. Strategija za kapacitet sastoji se od karte strateških pravaca u kojoj se definira sljedeće:
 - (a) zemljopisno područje primjene strategije za kapacitet iz članka 16., modela kapaciteta iz članka 17. i plana opskrbe kapacitetom iz članka 18.;
 - (b) alternativne pruge razmatrane u slučaju ograničenja kapaciteta iz članka 10. i u kontekstu planiranja za izvanredne situacije iz članka 19.Karta strateških pravaca unosi se u registar infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.
4. Upravitelj infrastrukture priprema, objavljuje i redovito ažurira strategiju za kapacitet u skladu s rasporedom i sadržajem utvrđenim u odjeljku 2. Priloga I.
5. Upravitelji infrastrukture savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o strategiji za kapacitet u skladu s člankom 13. i koordiniraju strategije za kapacitet s drugim upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 14.

Članak 17.

Model kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture uspostavlja model kapaciteta kojim se dorađuje strategija za kapacitet na temelju ishoda aktivnosti savjetovanja i koordiniranja iz članaka 13. i 14.

Modelom kapaciteta podupire se uravnoteženo razmatranje potreba za kapacitetom u različitim segmentima usluga željezničkog prijevoza i potreba upravitelja infrastrukture da održavaju, obnavljaju i razvijaju (modernizacijom i novom gradnjom) željezničku infrastrukturu. Ujedno služi kao alat za komunikaciju, savjetovanje i koordinaciju strateškog planiranja kapaciteta između operativnih dionika.
2. Model kapaciteta pruža barem informacije o ukupnoj količini dostupnog kapaciteta po dionici mreže te udjelima kapaciteta rezerviranog za različite segmente usluga željezničkog prijevoza i za ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova. Upravitelji infrastrukture pripremaju i objavljuju model kapaciteta za svako razdoblje valjanosti voznog reda te ga redovito ažuriraju u skladu sa sadržajem i rasporedom utvrđenima u odjeljcima 1. i 2. Priloga I.
3. Upravitelji infrastrukture dokumentiraju i prema potrebi opravdavaju sva odstupanja između modela kapaciteta i strategije za kapacitet koji se odnose na isto razdoblje valjanosti voznog reda. Strategija za kapacitet prema potrebi se revidira u skladu s promjenama koje su nastupile od donošenja ili zadnjeg ažuriranja strategije za kapacitet.
4. Upravitelji infrastrukture savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o modelu kapaciteta u skladu s člankom 13. i koordiniraju strategije za kapacitet s drugim upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 14.

Članak 18.

Plan opskrbe kapacitetom

1. Upravitelj infrastrukture izrađuje plan opskrbe kapacitetom radi pružanja sveobuhvatnih informacija o:

- (a) infrastrukturnom kapacitetu dostupnom za dodjelu podnositeljima zahtjeva;
- (b) infrastrukturnom kapacitetu koji nije dostupan za dodjelu.

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

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

3. Upravitelji infrastrukture izrađuju plan opskrbe kapacitetom na temelju rezultata postupka strateškog planiranja kapaciteta iz članka od 11. do 17. i u odjeljcima 1. i 2. Priloga I.

Upravitelji infrastrukture dokumentiraju i prema potrebi opravdavaju sva odstupanja između plana opskrbe kapacitetom i modela kapaciteta koji se odnose na isto razdoblje valjanosti voznog reda.

4. Upravitelji infrastrukture u planu opskrbe kapacitetom mogu navesti da je infrastrukturni kapacitet unaprijed planiran. Unaprijed planirani kapacitet znači kapacitet u odnosu na koji upravitelj infrastrukture određuje obilježja i količine kapaciteta za koji podnositelji mogu podnijeti zahtjeve, utvrđuje pravila za dodjelu tog kapaciteta i određuje postupak u okviru kojeg se kapacitet može zatražiti, u skladu s člankom 20. Ta određena obilježja, pravila i postupci dodjele uzimaju se u obzir pri dodjeli unaprijed planiranog kapaciteta.

5. Unaprijed planirani kapacitet prikazuje se u planu opskrbe kapacitetom u obliku objekata kapaciteta iz članka 20., u kojima se navode količine i obilježja kapaciteta te koji su povezani s pravilima i postupcima za dodjelu kapaciteta u okviru kojih se taj kapacitet stavlja na raspolaganje.

6. Podložno stavku 7. plan opskrbe kapacitetom sastoji se od sljedećih elemenata:

- (a) kapaciteta dostupnog za dodjeljivanje podnositeljima zahtjeva za razdoblje valjanosti voznog reda na koje se plan opskrbe kapacitetom odnosi:

- i. kapaciteta za koji upravitelj infrastrukture nije unaprijed izradio plan;
- ii. kapaciteta za koji je upravitelj infrastrukture unaprijed izradio plan;

- (b) kapaciteta koji nije dostupan za dodjelu podnositeljima zahtjeva:

- i. kapaciteta rezerviranog za infrastrukturne radove sa znatnim komercijalnim i operativnim učinkom na podnositelje zahtjeva i željezničke prijevoznike kako je navedeno u odjeljku 3. Priloga I.;
- ii. kapaciteta rezerviranog za redovna vremenska razdoblja kojima se omogućuje zakazivanje infrastrukturnih radova s ograničenim učinkom u kasnijoj fazi;

- iii. kapaciteta koji je već dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31. ili u okviru postupka višegodišnjeg ponavljajućeg planiranja u skladu s člankom 33.;
- iv. kapaciteta rezerviranog za potrebe osim onih navedenih u podtočkama i., ii. i iii., koji upravitelj infrastrukture jasno navodi.

U planu opskrbe kapacitetom navode se ograničenja primjenjiva na upotrebu specijalizirane infrastrukture iz članka 24.

7. Upravitelji infrastrukture u plan opskrbe kapacitetom uključuju elemente navedene u stavku 6. točki (b) za željezničku infrastrukturu kojom upravljaju.

Upravitelji infrastrukture u plan opskrbe kapacitetom uključuju sve elemente navedene u stavku 6. za sve pruge i čvorišta u osnovnoj i proširenoj osnovnoj mreži TEN-T kako je definirano u [novoj Uredbi o mreži TEN-T].

Upravitelji infrastrukture u plan opskrbe kapacitetom mogu uključiti elemente iz stavka 6. za druge pruge i čvorišta mreže kojom upravljaju.

8. Pri planiranju kapaciteta unaprijed u skladu sa stavkom 6. točkom (a) podtočkom ii. upravitelji infrastrukture poštuju načela utvrđena u članku 8. stavku 4.

Upravitelji infrastrukture unaprijed planiraju kapacitet na temelju strateških smjernica država članica u skladu s člankom 11. stavkom 3., rezultata savjetovanja s podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 13. i koordinacije između upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 14.

9. Regulatorno tijelo analizira plan opskrbe kapacitetom i može donijeti odluku kojom se od upravitelja infrastrukture traži da izmijeni plan opskrbe kapacitetom. U odluci regulatornog tijela uzimaju se u obzir sva mišljenja ili preporuke ENIM-a, ako postoje.

10. ENIM donosi smjernice i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6., utvrđujući sljedeće:

- (a) sredstva za objavljivanje plana opskrbe kapacitetom, uključujući digitalne usluge, alate, funkcije i sučelja;
- (b) postupak za savjetovanje s podnositeljima zahtjeva o planu opskrbe kapacitetom.

Članak 19.

Planiranje za izvanredne situacije

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

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

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

2. Planiranje za izvanredne situacije posebno obuhvaća:

- (a) određivanje alternativnih pravaca na koje se može preusmjeriti promet u slučaju nedostupnosti pruga koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T kako je utvrđeno u članku 6. [nove Uredbe o mreži TEN-T] i Prilogu I. toj uredbi;
 - (b) indikativno planiranje infrastrukturnog kapaciteta dostupnog na alternativnim pravcima određenima u skladu s točkom (a) kojim se osigurava transparentnost u pogledu infrastrukturnog kapaciteta dostupnog na tim prugama, koji se može iskoristiti u slučaju incidenata i posebno smetnji na mreži u skladu s člankom 46.;
 - (c) definiranje pravila i postupaka za upravljanje prometom i kriznim situacijama, među ostalim za dijeljenje informacija između upravitelja infrastrukture, drugih operativnih dionika i drugih dionika kao što su javna tijela nadležna za željeznicu, sigurnost ili hitne intervencije, kao i kriterija za pokretanje tih postupaka;
 - (d) utvrđivanje i navođenje tijela koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u kretanjima vlakova;
 - (e) sve druge pripreme potrebne za upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama u skladu s člankom 42. i europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.
3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju usklađenost planiranja za izvanredne situacije sa strateškim planiranjem kapaciteta, posebno strategijom za kapacitet, modelom kapaciteta i planom opskrbe kapacitetom te s planiranjem infrastrukturnih radova kako je navedeno u članku 10.
 4. Rezultati planiranja za izvanredne situacije, posebno određivanje alternativnih pruga u skladu sa stavkom 2. točkom (a) i indikativno planiranje kapaciteta na alternativnim prugama u skladu sa stavkom 2. točkom (b), uključuju se u model kapaciteta i plan opskrbe kapacitetom.
 5. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju pojedinosti postupka i kriterija koje treba slijediti za primjenu stavka 2., posebno kad je riječ o situacijama koje potencijalno mogu utjecati na prekogranični promet. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 20.

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

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju unaprijed planirani kapacitet uvršten u plan opskrbe kapacitetom iz članka 18. na temelju transparentnih i nediskriminirajućih kriterija i postupaka.
2. Objektima planiranja kapaciteta definiraju se obilježja i svojstva različitih vrsta unaprijed planiranog kapaciteta, uključujući kapacitet za koji podnositelji mogu podnijeti zahtjev, kapacitet rezerviran za infrastrukturne radove i kapacitet koji je već dodijeljen. Ta obilježja i svojstva obuhvaćaju sve aspekte relevantne za posebne vrste unaprijed planiranog kapaciteta, kao što su pravac, vozni red, zajamčena ili propisana minimalna brzina te tehnička kompatibilnost između željezničkih vozila s navedenom infrastrukturuom, parametrima i brojem mjesta.

3. ENIM izrađuje zajednički okvir za kriterije i postupke iz stavka 1. i uključuje ga u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. Tim zajedničkim okvirom uspostavlja se ravnoteža između prednosti rezerviranja kapaciteta za posebne vrste željezničkih usluga ili postupaka dodjele i potrebe da se osigura fleksibilnost radi zadovoljavanja potreba tržišta pri dodjeli kapaciteta. U tu svrhu zajedničkim okvirom predviđa se mogućnost uzimanja u obzir zahtjeva za dodjelu prava na kapacitet koji nisu u skladu s unaprijed planiranim kapacitetom u kontekstu mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36.
4. ENIM izrađuje i donosi formalne specifikacije za objekte planiranja kapaciteta u obliku čitljivom ljudima i strojno čitljivom obliku. ENIM uvrštava te specifikacije u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. ENIM na temelju iskustva u primjeni ovog članka Komisiji dostavlja informacije o mogućim izmjenama tehničkih specifikacija o interoperabilnosti kako je predviđeno Direktivom (EU) 2016/797 i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive, u skladu s člankom 62. stavkom 3. ove Uredbe.

Članak 21.

Visoko iskorištena i zakrčena infrastruktura

1. Upravitelji infrastrukture bez odgode proglašavaju da je element infrastrukture visoko iskorišten ili zakrčen ako je ispunjen barem jedan od sljedećih uvjeta:
 - (a) iskorištenost kapaciteta premašila je granične vrijednosti za visoko iskorištenu ili zakrčenu infrastrukturu u referentnom razdoblju utvrđenom u točki 1. Priloga II. u prethodnom ili trenutačnom razdoblju valjanosti voznog reda;
 - (b) rezultati strateškog planiranja kapaciteta provedenog u skladu s ovim odjeljkom ukazuju na to da potrebe za kapacitetom iznesene u fazama strateškog planiranja kapaciteta premašuju kapacitet dostupan za dodjelu u određenom razdoblju valjanosti voznog reda;
 - (c) infrastrukturni radovi koji dovode do ograničenja kapaciteta zakazanih u skladu s člankom 10. uzrokuju oskudan kapacitet.
2. U izjavi iz stavka 1. navode se razdoblje valjanosti voznog reda, element infrastrukture i konkretna vremenska razdoblja na koja se izjava odnosi.
3. Suprotstavljeni pojedinačni zahtjevi podneseni radi dodjele kapaciteta za vrijeme razdoblja valjanosti voznog reda nisu temelj za izjavu da je element infrastrukture visoko iskorišten ili zakrčen, osim ako su ispunjeni uvjeti iz stavka 1.
4. Kad je infrastruktura proglašena visoko iskorištenom ili zakrčenom, upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta u skladu s člankom 22., osim ako se već ne provodi plan povećanja kapaciteta predviđen člankom 23.
5. Za elemente infrastrukture koji su proglašeni visoko iskorištenima ili zakrčenima upravitelji infrastrukture rezerviraju kapacitet u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18., uzimajući u obzir ishod analize kapaciteta iz članka 22.
6. Ako pristojbe u skladu s člankom 31. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU nisu naplaćene ili nisu ostvarile zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture primjenjuje postupak za diobu ili dodjelu oskudnog infrastrukturnog kapaciteta na temelju transparentnih i objektivnih

kriterija. Taj se postupak provodi u skladu s člankom 8. ove Uredbe i utvrđuje se, zajedno s primjenjivim kriterijima, u izvješću o mreži.

7. Upravitelji infrastrukture navode koja je infrastruktura proglašena visoko iskorištenom ili zakrčenom u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.
8. Postupci koje treba slijediti i kriteriji koje treba primjenjivati ako je infrastruktura zakrčena utvrđuju se u izvješću o mreži te su usklađeni sa svim mjerama i kriterijima donesenima u skladu sa stavkom 7.
9. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene Priloga II. kako bi se osiguralo učinkovito upravljanje kapacitetom na visoko iskorištenoj i zakrčevoj infrastrukturi i uvažila operativna pitanja upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, uzimajući u obzir iskustvo ENIM-a, upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i drugih operativnih dionika, regulatornih tijela i ENRRB-a u provedbi ovog članka.

Članak 22.

Analiza kapaciteta u slučaju visoko iskorištene ili zakrčene infrastrukture

1. Upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta u roku od šest mjeseci od proglašenja infrastrukture visoko iskorištenom ili zakrčenom.

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

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

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

Upravitelj infrastrukture objavljuje rezultate analize kapaciteta. ENIM osigurava da te publikacije budu lako dostupne.

4. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir rezultate analize kapaciteta provedene u skladu s ovim člankom u strateškom planiranju kapaciteta, posebno u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i planu opskrbe kapacitetom.

Rezultati analize kapaciteta dostavljaju se tijelima država članica zaduženima za izradu indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i europskom koordinatoru zaduženom za europski prometni koridor o kojem je riječ.

Članak 23.

Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci od dovršetka analize kapaciteta u skladu s člankom 22., upravitelj infrastrukture izrađuje plan povećanja kapaciteta.

U okviru plana povećanja kapaciteta utvrđuju se:

- (a) razlozi zakrčenosti;
- (b) vjerojatan razvoj prometa u budućnosti;
- (c) ograničenja za razvoj infrastrukture;
- (d) mogućnosti i troškovi povećanja kapaciteta, uključujući vjerojatne promjene pristojbi za pristup infrastrukturi.

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

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

Plan može ovisiti o prethodnom odobrenju države članice.

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

Europski koordinator dotičnog europskog prometnog koridora uzima u obzir plan povećanja kapaciteta u svojem planu rada iz članka 53. [nove Uredbe o mreži TEN-T].

4. Ne dovodeći u pitanje članak 40. ove Uredbe, upravitelj infrastrukture prestaje ubirati sve pristojbe za odgovarajuću infrastrukturu u skladu s člankom 31. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU ako nastupi jedna od sljedećih situacija:

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

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

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

Članak 24.

Specijalizirana infrastruktura

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., infrastrukturni kapacitet smatra se dostupnim za sve vrste prometa kompatibilnog s pravcem namijenjenim za prometovanje u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i specifikacijama utvrđenima u provedbenim aktima donesenima na temelju nje.

2. Upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, može odlučiti da se određena infrastruktura upotrebljava za određene vrste prometa kad postoje odgovarajući alternativni pravci i kad se u skladu s postupkom utvrđenim u članku 25. može dokazati da je to opravdano iz društvene, gospodarske i okolišne perspektive. U tom slučaju upravitelj infrastrukture to navodi u dokumentima za planiranje iz članka 11. stavka 2. i rezervira kapacitet za određene vrste prometa u planu opskrbe kapacitetom.

Takvo određivanje infrastrukture ne sprečava korištenje navedene infrastrukture za druge vrste prijevoza kad za to postoji raspoloživ kapacitet.

3. Infrastruktura određena u skladu sa stavkom 2. navodi se u izvješću o mreži, u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797, u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i u planu opskrbe kapacitetom.

Članak 25.

Dioba infrastrukturnog kapaciteta na temelju socioekonomskih i okolišnih kriterija

1. Kad je element infrastrukture proglašen visoko iskorištenim ili zakrčenim u budućem razdoblju valjanosti voznog reda, upravitelj infrastrukture dijeli kapacitet na tom elementu infrastrukture u modelu kapaciteta iz članka 17. i planu opskrbe kapacitetom iz članka 18. koji se odnose na dotično razdoblje valjanosti voznog reda.
2. Pri diobi infrastrukturnog kapaciteta u skladu sa stavkom 1. upravitelj infrastrukture postupa u skladu s člankom 8.

Upravitelj infrastrukture uzima u obzir potrebu za kapacitetom za višemrežne željezničke usluge.

ODJELJAK 3.

Izrada rasporeda i dodjela kapaciteta

Članak 26.

Prava na kapacitet

1. Podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture u skladu s javnim ili privatnim pravom zatražiti sporazum kojim se dodjeljuju prava upotrebe željezničke infrastrukture uz pristojbu kako je predviđeno u odjeljku 2. poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU.

Upravitelji infrastrukture podnositeljima zahtjeva dodjeljuju pravo na upotrebu infrastrukturnog kapaciteta u obliku:

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

ENIM definira obilježja specifikacija kapaciteta i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

2. Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacije kapaciteta u prava na kapacitet u obliku trase vlaka prije stvarne vožnje vlaka u skladu s rokovima utvrđenima u odjeljcima 4., 5. i 6. Priloga I.
3. Prava na kapacitet u obliku trase vlaka mogu se dodijeliti podnositeljima zahtjeva najdulje na jedno razdoblje valjanosti voznog reda. Prava na kapacitet u obliku

specifikacije kapaciteta mogu se dodijeliti na razdoblje dulje od jednog razdoblja valjanosti voznog reda u skladu s člancima 31. i 33.

4. Osim ako je drukčije određeno ovom Uredbom, prava i obveze upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u donosu na dodjelu kapaciteta propisana su u ugovorima ili u propisima država članica.
5. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti infrastrukturni kapacitet radi obavljanja usluge prijevoza putnika u državi članici u kojoj je pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi ograničeno u skladu s člankom 11. Direktive 2012/34/EU, on će o tome obavijestiti upravitelje infrastrukture i dotična regulatorna tijela najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se odnosi zahtjev za dodjelu kapaciteta. Kako bi dotična regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javnih usluga, regulatorna tijela osiguravaju da se o tome bez neopravdanog odlaganja u roku od najviše deset dana obavijeste nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o javnim uslugama dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na tom pravcu, sva druga zainteresirana nadležna tijela s pravom ograničenja pristupa u skladu s člankom 11. Direktive 2012/34/EU i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga na pravcu te usluge putničkog prijevoza.
6. Kad je podnositelju zahtjeva dodijeljeno pravo na kapacitet, on ga ne smije prenositi na drugog prijevoznika ili uslugu.

Bilo koji oblik prijenosa prava dovodi do isključenja iz daljnje dodjele kapaciteta.

Prijenosom se ne smatra kad željeznički prijevoznik upotrebljava kapacitet pri obavljanju poslova podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik.

Članak 27.

Metode dodjele kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju prava na kapacitet podnositeljima zahtjeva u okviru postupka dodjele iz članaka od 31. do 34.
Sve promjene dodijeljenog kapaciteta također se smatraju dodjelom kapaciteta.
2. Podnositelji zahtjeva imaju pravo zatražiti višemrežna prava na kapacitet i dobiti odgovor na takav zahtjev na jedinstvenom mjestu i u okviru jedinstvenog postupka. Upravitelji infrastrukture surađuju pri dodjeli kapaciteta za višemrežne željezničke usluge, posebno međunarodne usluge željezničkog prijevoza robe i međunarodne usluge željezničkog prijevoza putnika.
Upravitelji infrastrukture dodjeljuju višemrežna prava na kapacitet i upravljaju njima u skladu s člankom 28.
3. Upravitelji infrastrukture poštuju poslovnu povjerljivost podataka koji su im dostavljeni.
4. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju infrastrukturni kapacitet s pomoću digitalnih alata i digitalnih usluga u skladu s člankom 62.

ENIM za višemrežna prava na kapacitet uspostavlja jedinstveno sučelje ili zajednički sustav u skladu s člankom 62., kako bi se dodjelom kapaciteta upravljalo na jedinstvenom mjestu i u okviru jedinstvenog postupka.

5. Kad traže ili provode promjene dodijeljenog kapaciteta, podnositelji zahtjeva i upravitelji infrastrukture postupaju u skladu s člankom 39.
6. Upravitelj infrastrukture ukida pravo na kapacitet koje je, u razdoblju od barem mjesec dana, upotrijebljeno ispod kvote koja je propisana u izvješću o mreži, osim ako je to posljedica negospodarskih razloga koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva. ENIM definira raspone kvote i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

Regulatorno tijelo nadzire je li primjena ovog stavka transparentna i nediskriminirajuća te istražuje sve zaprimljene pritužbe.
7. Kad upravitelj infrastrukture u skladu sa stavkom 6. ukine višemrežna prava na kapacitet, regulatorno tijelo odgovorno za tog upravitelja infrastrukture o tome obavješćuje relevantna regulatorna tijela i ENRRB.

Članak 28.

Koordiniranje dodjele višemrežnih prava na kapacitet

1. Kad upravitelj infrastrukture zaprimi zahtjev za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet u skladu s člankom 27. stavkom 2., koordinira se s drugim dotičnim upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53.
2. Koordinacijom se posebno osigurava:
 - (a) imenovanje jedinstvene kontaktne točke zadužene za komunikaciju s podnositeljem zahtjeva povezanu sa zahtjevom za dodjelu višemrežnog prava na kapacitet, o kojoj se podnositelja zahtjeva obavješćuje bez odgode nakon zaprimanja zahtjeva;
 - (b) usklađenost višemrežnog prava na kapacitet s minimalnim kriterijima kvalitete u smislu dosljednosti među mrežama i u pogledu aspekata kao što su određivanje pravca, vozni red, dostupnost na različite dane vožnje i status dodjele;
 - (c) dosljedna provedba postupka dodjele višemrežnih prava na kapacitet, među ostalim posebno mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. i mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 37.;
 - (d) koordiniranje svih promjena dodijeljenih višemrežnih prava na kapacitet u skladu s odjeljkom 4. kako bi se osigurao kontinuirani integritet višemrežnih prava na kapacitet.

Ako upravitelji infrastrukture ne imenuju jedinstvenu kontaktnu točku, upravitelj infrastrukture na čijoj se mreži nalazi prvo polazište odgovoran je postupati kao jedinstvena kontaktna točka za upite povezane s određenim zahtjevom za dodjelu kapaciteta.

3. Upravitelji infrastrukture ne dodjeljuju manje kvalitetna prava na kapacitet na temelju zahtjeva za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet u usporedbi sa zahtjevima za dodjelu kapaciteta koji se odnose na jednu mrežu.
4. Kad je riječ o naknadi koja se isplaćuje za promjenu prava na kapacitet iz članka 40., višemrežno pravo na kapacitet smatra se jednim pravom na kapacitet. Naime, ukidanje prava zbog više sile na jednoj mreži smatra se ukidanjem prava na kapacitet zbog više sile na cijelom pravcu obuhvaćenom tim pravom.

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

Članak 29.

Suradnja pri dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i kapaciteta uslužnih objekata

1. Operatori uslužnih objekata koji daju indikativne informacije o dostupnom kapacitetu uslužnog objekta u skladu s člankom 6. stavkom 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2177¹² surađuju s upraviteljima infrastrukture kako bi potonji mogli ponuditi trase vlaka koje uključuju kapacitet željezničkog objekta. Drugi operatori uslužnih objekata mogu sklopiti sporazum s upraviteljima infrastrukture za zajedničko pružanje kapaciteta.
2. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži navode popis uslužnih objekata iz stavka 1.
3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da podnositelji zahtjeva mogu na jednom mjestu i u okviru jednog postupka zatražiti prava na kapacitet željezničke infrastrukture i uslužnih objekata iz stavka 1.
4. Za potrebe stavka 3. upravitelji infrastrukture i operatori uslužnih objekata koordiniraju kapacitet i dodjeljuju prava na kapacitet, uključujući kapacitet željezničkog objekta koji ispunjava zahtjeve podnositelja zahtjeva ili ulažu trud kako bi osigurali izvedivu alternativu.
5. Operatori uslužnih objekata iz stavka 1. na zahtjev ili prema potrebi u stvarnom vremenu upravitelju infrastrukture daju informacije o dostupnom kapacitetu u digitalnom obliku u skladu s člankom 62.
6. Za potrebe ovog članka i u skladu s člankom 62. ENIM pruža smjernice o funkcionalnim i tehničkim zahtjevima za razmjenu informacija između operatora željezničkih objekata i upravitelja infrastrukture. Ne dovodeći u pitanje članak 2. Provedbene uredbe (EU) 2017/2177, operatori uslužnih objekata mogu zatražiti izuzeće od primjene ovog članka. Takvi se zahtjevi podnose regulatornom tijelu i moraju biti propisno obrazloženi. Regulatorna tijela mogu odlučiti produžiti izuzeće u opravdanim slučajevima.
7. ENRRB nadzire primjenu stavka 7. i daje preporuke o kriterijima koje je potrebno primijeniti pri ocjenjivanju zahtjeva za izuzeće.

Članak 30.

Vozni red

1. Upravitelji infrastrukture izrađuju novi vozni red prije početka svakog razdoblja valjanosti voznog reda. Razdoblje valjanosti voznog reda traje godinu dana.
Upravitelji infrastrukture pokreću izradu voznog reda pri dodjeli kapaciteta u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz stavka 32., uzimajući u obzir prava na

¹² Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/2177 od 22. studenoga 2017. o pristupu uslužnim objektima i uslugama povezanim sa željeznicom (SL L 307, 23.11.2017., str. 1.).

kapacitet dodijeljena na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31. i u postupku ponavljajućeg planiranja iz članka 33.

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

Članak 31.

Dodjela kapaciteta na temelju okvirnih sporazuma

1. Podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta u razdoblju duljem od jednog razdoblja valjanosti voznog reda. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, upravitelj infrastrukture dodjeljuje taj kapacitet na temelju okvirnih sporazuma sklopljenih s tim podnositeljem zahtjeva, podložno stavcima 3. i 4.

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

Države članice mogu zahtijevati da regulatorno tijelo prethodno odobri okvirne sporazume.

2. Podnositelj zahtjeva koji je stranka okvirnog sporazuma podnosi zahtjev za pretvorbu specifikacija kapaciteta iz okvirnog sporazuma u odgovarajuću trasu vlaka u skladu sa sporazumom.
3. Upravitelji infrastrukture sklapaju okvirne sporazume samo kad je zatraženo pravo na kapacitet u skladu s dokumentima za planiranje iz postupka strateškog planiranja kapaciteta iz članka 11. stavka 2. Upravitelji infrastrukture u tim dokumentima za planiranje navode kapacitet koji planiraju rezervirati za dodjelu na temelju okvirnih sporazuma.
4. Okvirni sporazumi ne isključuju korištenje infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili usluga. Zbog toga upravitelji infrastrukture određuju maksimalne udjele u ukupnom kapacitetu koji se mogu dodijeliti na temelju okvirnih sporazuma i navode ih u izvješću o mreži.
5. Moguće je izmijeniti uvjete okvirnog sporazuma kako bi se bolje iskoristila željeznička infrastruktura, ne dovodeći u pitanje članke 39. i 40.
6. Za promjene prava na kapacitet dodijeljenih na temelju okvirnih sporazuma isplaćuje se naknada u skladu s člankom 40., osim u situaciji iz stavka 5.
7. Okvirni sporazumi u načelu obuhvaćaju razdoblje navedeno u odjeljku 5. Priloga I. Upravitelj infrastrukture u određenim slučajevima može pristati na dulje ili kraće razdoblje. Svako razdoblje dulje od razdoblja navedenog u odjeljku 5. Priloga I. opravdava se zahtjevom za namjenska ulaganja novih sudionika ili činjenicom da je usluga bitno nova.
8. Za usluge za koje se upotrebljava specijalizirana infrastruktura iz članka 24. koja zahtijeva znatna i dugoročna ulaganja, koja podnositelj zahtjeva mora opravdati, okvirni sporazumi mogu se sklapati na razdoblje od 15 godina. Bilo koje razdoblje

duže od 15 godina može se ugovoriti samo u iznimnim slučajevima, kad se radi o velikom i dugoročnom ulaganju te kad je takvo ulaganje obuhvaćeno ugovornim obvezama koje uključuju višegodišnji plan amortizacije.

9. Upravitelji infrastrukture uvrstavaju kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma u model kapaciteta iz članka 17. i plan opskrbe kapacitetom iz članka 18.
10. Opće odredbe svakog okvirnog sporazuma moraju biti dostupne svakoj zainteresiranoj strani uz poštovanje poslovne povjerljivosti podataka.
11. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika te na temelju aktivnosti ENRRB-a Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se utvrđuju pojedinosti postupka i kriterija koji se moraju slijediti za ujednačenu primjenu ovog članka i članka 33. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 32.

Dodjela kapaciteta u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture izrađuje prvu operativnu verziju voznog reda za određeno razdoblje valjanosti voznog reda na temelju sljedećeg:
 - (a) zahtjeva za dodjelu pravâ na kapacitet zaprimljenih u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta;
 - (b) prava na kapacitet povezanih s dotičnim razdobljem valjanosti voznog reda i dodijeljenih na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31.;
 - (c) prava na kapacitet povezanih s dotičnim razdobljem valjanosti voznog reda i dodijeljenih u postupku ponavljajućeg planiranja u skladu s člankom 33.
2. Upravitelj infrastrukture dodjeljuje kapacitet istovremenom dodjelom kapaciteta kako bi, u mjeri u kojoj je to moguće, ispunio sve zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta iz stavka 1., podložno stavcima 5. i 6. Upravitelj infrastrukture uzima u obzir, u mjeri u kojoj je to moguće, sve ograničenja za podnositelje zahtjeva, uključujući gospodarski učinak na njihovo poslovanje.
3. Ako su dva ili više zahtjeva za dodjelu kapaciteta suprotstavljena, upravitelji infrastrukture prvo pokušavaju riješiti spor u okviru mehanizma sporazumnog savjetovanja iz članka 36.
4. Ako mehanizmom sporazumnog rješavanja sporova iz stavka 3. nije riješen spor povezan s kapacitetom, upravitelji infrastrukture primjenjuju mehanizam formalnog rješavanja sporova iz članka 37.
5. U skladu s člancima 18. i 20. upravitelj infrastrukture daje prednost zahtjevima koji su u skladu s unaprijed planiranim kapacitetom definiranim u planu opskrbe kapacitetom. Stoga upravitelj infrastrukture može prihvatiti ili odbiti zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom.

Kad prihvaća zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom, upravitelj infrastrukture nastoji zadržati opću ravnotežu između elemenata plana opskrbe kapacitetom navedenih u članku 18. stavku 6.

Kad odbija zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom, upravitelj infrastrukture bez odgode obavještuje dotičnog podnositelja zahtjeva o namjeri da odbije zahtjev. Podnositelj ima pravo podnijeti pritužbu regulatornom tijelu.

6. Prava na kapacitet dodijeljena u godišnjem postupku dodjele kapaciteta mogu obuhvaćati:
 - (a) trase vlaka;
 - (b) specifikacije kapaciteta.Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacija kapaciteta u trase vlaka u skladu s odjeljkom 4. Priloga I.
7. Upravitelj infrastrukture dužan je poštovati raspored za postupak dodjele kapaciteta utvrđen u odjeljku 4. Priloga I.
8. Upravitelj infrastrukture razmatra zahtjeve podnesene nakon početnog roka i prije konačnog roka utvrđenog u odjeljku 4. Priloga I. U tim slučajevima upravitelji infrastrukture dodjeljuju prava na kapacitet u skladu s odjeljkom 4. točkom 2. Priloga I.
9. Kad je riječ o zahtjevima za dodjelu kapaciteta za vrijeme razdoblja valjanosti voznog reda zaprimljenima nakon početnog roka koji se ne mogu ispuniti bilo dodjelom preostalog kapaciteta rezerviranog za vozni red ili dodjelom dostupnog neplaniranog kapaciteta, upravitelj infrastrukture pokušava ponuditi alternative na drugim trasama.
10. Upravitelj infrastrukture savjetuje se sa zainteresiranim stranama o nacrtu voznog reda. Zainteresirane strane jesu svi oni koji su zatražili infrastrukturni kapacitet i druge strane koje žele imati priliku komentirati kako vozni red može utjecati na njihovu sposobnost pružanja željezničkih usluga u razdoblju valjanosti voznog reda.
11. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi se pozabavio svim iznesenim problemima.

Članak 33.

Dodjela kapaciteta u okviru postupka ponavljajućeg planiranja

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju kapacitet u okviru postupka ponavljajućeg planiranja u skladu s rokovima utvrđenima u odjeljku 6. Priloga I. Upravitelji infrastrukture u tu svrhu rezerviraju kapacitet u planu opskrbe kapacitetom iz članka 18.
2. Prava na kapacitet dodijeljena u postupku ponavljajućeg planiranja mogu obuhvaćati:
 - (a) trase vlaka ili specifikacije kapaciteta za sve dane vožnje u razdoblju valjanosti voznog reda koje obuhvaća prvi dan vožnje iz zahtjeva;
 - (b) specifikacije kapaciteta za sve dane vožnje izvan razdoblja valjanosti voznog reda koje obuhvaća prvi dan vožnje iz zahtjeva, na najdulje razdoblje navedeno u odjeljku 6. Priloga I.Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacija kapaciteta u trase vlaka u skladu s odjeljkom 6. Priloga I.
3. Ne dovodeći u pitanje članak 18., upravitelji infrastrukture dodjeljuju kapacitet rezerviran za postupak dodjele kapaciteta ponavljajućim planiranjem na temelju načela dodjele kapaciteta utvrđenog u odjeljku 5. točki 2. Priloga I.
4. U skladu s pravilima i postupcima utvrđenima u članku 20. upravitelji infrastrukture mogu odbiti dodijeliti kapacitet za zahtjeve za dodjelu kapaciteta ponavljajućim

planiranjem ako zahtjevi nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom donesenim u skladu s člankom 18. Podnositelja zahtjeva odmah se obavješćuje o odbijanju zahtjeva. Podnositelj ima pravo podnijeti pritužbu regulatornom tijelu.

5. Upravitelji infrastrukture obavješćuju regulatorno tijelo o svim zaprimljenim zahtjevima za dodjelu kapaciteta koji se nisu uklapali u parametre dostupnog kapaciteta definiranog u planu opskrbe kapacitetom, neovisno o tome jesu li prihvaćeni ili odbijeni. Na temelju tih informacija regulatorno tijelo izdaje mišljenje najmanje svake dvije godine u kojem upravitelju infrastrukture može preporučiti da izmijeni model kapaciteta.
6. Upravitelj infrastrukture, nakon slanja obavijesti regulatornom tijelu ili nakon zaprimanja preporuke regulatornog tijela, odbija zahtjeve za dodjelu kapaciteta ponavljajućim planiranjem ako su repetitivni i sadržavaju obilježja kapaciteta koji se obično dodjeljuje na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 31. Regulatorno tijelo obavješćuje ENRRB o tim odlukama i preporukama, a potonji osigurava usklađenu primjenu ovog stavka.

Članak 34.

Dodjela kapaciteta u okviru *ad hoc* postupka

1. Upravitelj infrastrukture odgovara odmah, a u svakom slučaju u rokovima utvrđenima u odjeljku 7. Priloga I., na *ad hoc* zahtjeve za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta podnesene u bilo kojem trenutku za vrijeme valjanosti voznog reda. Informacije o raspoloživim rezervnim kapacitetima stavljaju se na raspolaganje u skladu s člankom 9. svim podnositeljima zahtjeva koji bi možda biti zainteresirani za upotrebu tih kapaciteta.

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

2. Dodjela infrastrukturnog kapaciteta na temelju *ad hoc* zahtjeva temelji se na načelu „prvi po redoslijedu”.

Članak 35.

Izrada rasporeda za ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova

1. Upravitelji infrastrukture što prije zakazuju ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova koji nisu obuhvaćeni planom opskrbe kapacitetom iz članka 18.
2. Pri zakazivanju infrastrukturnih radova upravitelji infrastrukture što više ograničavaju učinak na unaprijed planirani kapacitet obuhvaćen modelom kapaciteta ili planom opskrbe kapacitetom.
3. Ako je za zakazivanje ograničenja kapaciteta koje proizlazi iz infrastrukturnih radova potrebna promjena dodijeljenog prava na kapacitet u smislu članka 39., dotični podnositelj ili podnositelji zahtjeva imaju pravo na naknadu iz članka 40.
4. Ako je za zakazivanje ograničenja kapaciteta koje proizlazi iz infrastrukturnih radova potrebna promjena dodijeljenog prava na kapacitet u smislu članka 39., upravitelj infrastrukture čini sve što je u njegovoj moći da zahvaćenim podnositeljima zahtjeva osigura alternativni kapacitet.

U tu svrhu upravitelj infrastrukture obavješćuje sve zahvaćene podnositelje zahtjeva o planiranoj promjeni dotičnih prava na kapacitet. Zahvaćenim podnositeljima nudi

alternativna prava na kapacitet ili se koordinira s njima kako bi dogovorili alternativna prava na kapacitet.

5. Pri zakazivanju infrastrukturnih radova u skladu s ovim člankom, upravitelji infrastrukture pridržavaju se rasporeda utvrđenog u odjeljku 3. Priloga I.
6. Upravitelji infrastrukture uvrštavaju sva ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz infrastrukturnih radova u model kapaciteta i plan opskrbe kapacitetom, neovisno o tome kad su zakazani.

Članak 36.

Mehanizam sporazumnog rješavanja sporova i usuglašavanje zahtjeva

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

Ne dovodeći u pitanje članak 27. stavak 3. i podložno suglasnosti svih podnositelja zahtjeva, upravitelj infrastrukture može uspostaviti kontakt među svim podnositeljima zahtjeva koji bi mogli sudjelovati u rješavanju sporova kako bi se olakšalo usuglašavanje zahtjeva.

4. Načela na kojima se temelji postupak usuglašavanja zahtjeva za dodjelu kapaciteta za domaće željezničke usluge navedena su u izvješću o mreži.
5. Kad je zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta nemoguće udovoljiti bez usuglašavanja, upravitelj infrastrukture pokušava izaći u susret svim zahtjevima putem usuglašavanja.
6. Ne dovodeći u pitanje postojeće žalbene postupke i odredbe članka 56. Direktive 2012/34/EU, u slučaju sporova povezanih s dodjelom infrastrukturnog kapaciteta države članice osiguravaju dostupnost sustava za rješavanje sporova radi brzog rješavanja takvih sporova. Taj se sustav utvrđuje u izvješću o mreži koje se odnosi na zahtjeve za dodjelu kapaciteta za domaće željezničke usluge. U slučaju primjene tog sustava odluka se donosi u roku od 10 radnih dana.

7. U slučaju zahtjeva za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet mehanizam sporazumnog rješavanja sporova iz stavaka 1., 2. i 3. primjenjuje se u skladu s člankom 53. i uključuje koordinatora mreže.
8. ENIM izrađuje smjernice za primjenu mehanizma sporazumnog rješavanja sporova na zahtjeve za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

Članak 37.

Mehanizam formalnog rješavanja sporova na temelju socioekonomskih i okolišnih kriterija

1. Ako mehanizmima sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. nije riješen spor povezan s kapacitetom, upravitelji infrastrukture dodjeljuju infrastrukturni kapacitet u skladu s člankom 8.
2. U okviru postupka formalnog rješavanja sporova zahtjevi za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet u cijelosti se uzimaju u obzir. Ako se u skladu s člankom 8. stavkom 6. primjenjuju različiti nacionalni parametri, ti se parametri upotrebljavaju za odgovarajuće dionice.
3. U slučaju suprotstavljenih zahtjeva za dodjelu kapaciteta koji se odnose na željezničke usluge sa sličnim obilježjima i socioekonomskim profilom, upravitelj infrastrukture dodjeljuje kapacitet na temelju dražbe ili na drugi način kojim se omogućuje pristup najvećem broju podnositelja zahtjeva. Potonja metoda primjenjuje se uz odobrenje regulatornog tijela.

Članak 38.

Raspored za postupke dodjele kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva dužni su poštovati raspored za postupke dodjele kapaciteta utvrđene u odjeljcima 4., 5., 6. i 7. Priloga I.
2. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti o vremenskim razdobljima i rokovima za dodjelu kapaciteta koji su drukčiji od onih iz ove Uredbe i točke 2. podtočke (b) Priloga VI. Direktivi 2012/34/EU ako uspostavljanje međunarodnih trasa vlaka u suradnji s upraviteljima infrastrukture iz trećih zemalja na mreži čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji ima značajan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta općenito.
3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene odjeljaka 4., 5., 6. i 7. Priloga I. kako bi se osigurao učinkovit postupak dodjele i ostvarili operativni, tehnički i komercijalni interesi dotičnih dionika povezani s izradom rasporeda i dodjelom kapaciteta.

ODJELJAK 4.

Prilagodba i promjena rasporeda

Članak 39.

Promjene prava na kapacitet nakon dodjele

1. Upravitelji infrastrukture mogu na svoju inicijativu promijeniti prava na kapacitet dodijeljena podnositelju zahtjeva samo u skladu s ovom Uredbom. Podnositelji

zahtjeva mogu u bilo kojem trenutku zatražiti promjene dodijeljenog kapaciteta. Ukidanje prava smatra se posebnom vrstom promjene.

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

2. Upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva što više ograničavaju promjene prava na kapacitet nakon dodjele, u skladu s ciljevima utvrđenima u članku 2. stavku 3.

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

Upravitelji infrastrukture mogu navesti različite rokove za dodjelu prava na kapacitet na jednoj mreži i dodjelu višemrežnih prava na kapacitet. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži daju informacije o vremenu potrebnom za izradu trase vlaka. To vrijeme ne smije biti duže od rokova navedenih u odjeljku 8. Priloga I.

4. U pravilima i postupcima koji se primjenjuju u slučaju promjene prava na kapacitet uzima se u obzir učinak promjene prava na kapacitet na podnositelja zahtjeva u operativnom i komercijalnom smislu. U tu svrhu promjene se kategoriziraju na temelju njihova učinka u skladu sa stavkom 8. ovog članka i za njih se isplaćuju različite razine naknade iz članka 40.
5. U slučaju promjene višemrežnog prava na kapacitet dotični upravitelji infrastrukture ulažu sav razuman trud kako bi osigurali dosljednost između prava na kapacitet za vrijeme cijele vožnje vlaka.

Upravitelj infrastrukture koji mijenja višemrežno pravo na kapacitet odgovoran je za koordiniranje dodjele alternativnog višemrežnog prava na kapacitet s drugim uključenim upraviteljima infrastrukture te obavještuje podnositelja zahtjeva i sve uključene strane o ishodu tog koordiniranja. Taj ishod može biti dodjela alternativnog višemrežnog prava na kapacitet ili obavijest da nije dostupno nijedno alternativno pravo na kapacitet.

6. Za potrebe ove Uredbe, ako željeznički prijevoznici ne upotrijebe dodijeljeno pravo na kapacitet, to će se smatrati istovjetnim otkazivanju na dan dotične vožnje vlaka.
7. Ako upravitelj infrastrukture promijeni dodijeljeno pravo na kapacitet, o tome odmah obavještuje dotičnog podnositelja zahtjeva i željezničkog prijevoznika.

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

8. ENIM izrađuje i donosi usklađene postupke za upravljanje promjenama prava na kapacitet nakon dodjele i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.

U tim usklađenim postupcima razlikuju se promjene koje imaju velik učinak na podnositelje zahtjeva i željezničke prijevoznike u komercijalnom i operativnom smislu te promjene s malim učinkom. Kriteriji koji se upotrebljavaju za

kategorizaciju velike promjene odnose se, među ostalim, na sposobnost željezničkog prijevoznika da pruža usluge u skladu sa svojim ugovornim obvezama, kašnjenja u polasku ili promjene pravca koje uzrokuju povećanje udaljenosti, vremena putovanja, pristojbi za pristup pruži ili drugih povezanih troškova, kao i na granične vrijednosti za te promjene. Na promjene s velikim učinkom primjenjuju se stroži kriteriji.

9. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene odjeljka 8. Priloga I. u svrhu osiguravanja učinkovitih postupaka prilagodbe i promjene rasporeda, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike zahvaćenih dionika.

Članak 40.

Naknada za promjene prava na kapacitet

1. Kad upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva ne ispuní svoje obveze u pogledu dodijeljenog prava na kapacitet i kad to uzrokuje promjenu koja se kategorizira kao velika u skladu s člankom 39., strana koja pokreće promjenu plaća naknadu drugoj strani.
2. Naknada iz stavka 1. ne plaća se u slučaju više sile.
3. ENIM nakon savjetovanja s ENRRB-om definira usklađene uvjete koji dovode do plaćanja naknade. U tim se uvjetima uzimaju u obzir pravila utvrđena u članku 39. stavcima 4. i 8. ENIM uvrštava te uvjete u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6. ENRRB objavljuje mišljenje o uvjetima koje je definirao ENIM.
4. Nakon odobrenja regulatornog tijela upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži utvrđuju razine naknade koju plaćaju podnositelji zahtjeva.

Nakon zaprimanja prijedloga upravitelja infrastrukture te nakon savjetovanja s podnositeljima zahtjeva i potencijalnim podnositeljima zahtjeva regulatorno tijelo određuje razine naknade koju plaća upravitelj infrastrukture. Upravitelj infrastrukture objavljuje te informacije u izvješću o mreži.

Razine naknade određuju se u iznosu kojim se djelotvorno potiče upravitelja infrastrukture i podnositelje zahtjeva da poštuju planiranu upotrebu kapaciteta i smanje poremećaje. Razine naknade razmjerne su i nediskriminirajuće.

Upravitelji infrastrukture i regulatorna tijela mogu odrediti drukčije razine naknade ovisno o učinku promjene te o tome može li se kapacitet ponovno dodijeliti i može li ga upotrijebiti drugi podnositelj zahtjeva. Pri određivanju tih razina posebno se uzimaju u obzir pravila iz članka 39. stavaka 4. i 8., preostalo vrijeme od trenutka kad je promjena zatražena ili provedena do vožnje vlaka te stopa iskorištenosti željezničke infrastrukture obuhvaćene pravom na kapacitet.

5. Kad je riječ o višemrežnim pravima na kapacitet, obvezu plaćanja naknade podnositelju zahtjeva snosi upravitelj ili upravitelji infrastrukture koji su odgovorni za promjenu prava na kapacitet, uzimajući u obzir cjelokupno pravo na kapacitet i, ako je odgovorno više upravitelja infrastrukture, omjer duljine njihovih mreža u pravu na kapacitet. Naknada za cjelokupno pravo na kapacitet nije veća od trostruke naknade koja se plaća za pravo na kapacitet koje je dodijelio upravitelj infrastrukture.
6. Regulatorna tijela odlučuju o sporovima povezanim s razlogom za promjenu prava na kapacitet ili kašnjenjem u plaćanju naknade, a odluku donose bez odgode i u roku od mjesec dana od prikupljanja svih informacija potrebnih za procjenu uzroka

promjene. Regulatorna tijela o takvim odlukama obavješćuju ENRRB i mogu se savjetovati s njim. ENRRB osigurava da takve odluke budu usklađene i da se temelje na općeprihvaćenim načelima.

7. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju uvjeti koji dovode do plaćanja naknade, kategorizacija promjena prava na kapacitet i metodologije za određivanje razina naknade. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.

Članak 41.

Promjena rasporeda u kontekstu upravljanja smetnjama i upravljanja kriznim situacijama

1. Ako dode do smetnje na mreži iz članka 46. ili krizne situacije iz članka 47., dotični upravitelj ili upravitelji infrastrukture ulažu sav mogući trud kako bi promijenili raspored prometa na koji utječe smetnja. U tu svrhu upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet u skladu s europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44., na temelju planova za izvanredne situacije izrađenih u skladu s člankom 19. i u bliskoj suradnji s operativnim dionicima te, prema potrebi, drugim uključenim dionicima.
2. ENIM izrađuje i donosi smjernice za dodjeljivanje infrastrukturnog kapaciteta i upravljanje njime u slučaju smetnje na mreži na transparentan i nediskriminirajući način. Točnije, ENIM izdaje smjernice o primjeni postupka istovremene dodjele kapaciteta i načela „prvi po redoslijedu”.

Ako se primjenjuje istovremena dodjela kapaciteta, ENIM izdaje smjernice o postupcima koji se primjenjuju, koji prema potrebi uključuju primjenu postupka sporazumnog rješavanja sporova iz članka 36. i postupka formalnog rješavanja sporova iz članka 37. ENIM uvrštava te smjernice u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.
3. Upravitelji infrastrukture pri promjeni rasporeda ne smiju jednostrano mijenjati ili ukidati postojeća prava na kapacitet u svrhu upravljanja smetnjama na mreži. Međutim, na temelju iskustva regulatornih tijela, upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika te aktivnosti ENIM-a i ENRRB-a, Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se utvrđuju kriteriji i postupci za promjenu rasporeda, uključujući jednostrane promjene dodijeljenih prava na kapacitet od strane upravitelja infrastrukture u svrhu upravljanja smetnjama na mreži. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 72. stavka 3.
4. Upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva mogu dobrovoljno sklopiti sporazume kojima se predviđa zamjena određenih prava na kapacitet u slučaju smetnje na mreži. Ti sporazumi navode se u planu za izvanredne situacije iz članka 19.
5. U slučaju smetnje na mreži koja utječe na promet na više mreža dotični upravitelji infrastrukture koordiniraju dodjeljivanje alternativnog kapaciteta u skladu s člankom 53. i europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.

POGLAVLJE III.

UPRAVLJANJE PROMETOM, SMETNJAMA NA MREŽI I KRIZNIM SITUACIJAMA

Članak 42.

Upravljanje prometom, upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama

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

U tu svrhu upravitelji infrastrukture obavljaju:

- (a) upravljanje prometom u uobičajenim uvjetima rada koje uključuje upravljanje incidentima koji uzrokuju ograničena odstupanja od voznog reda;
 - (b) upravljanje smetnjama na mreži kako bi se otklonile znatne smetnje u radu mreže za koje je potrebno usklađeno djelovanje u skladu s člankom 46.;
 - (c) upravljanje prometom u kriznim situacijama kako je utvrđeno u članku 47.
2. Kod kriznih situacija velikih razmjera, unutar i izvan prometnog sektora, države članice mogu provesti mjere koje odstupaju od pravila primjenjivih u uobičajenim situacijama u skladu s člankom 47. U takvim slučajevima i kad je to potrebno, upravitelji infrastrukture donose i primjenjuju posebna pravila i postupke, podložno uvjetima navedenima u članku 47.
 3. Pri upravljanju prometom upravitelji infrastrukture pridržavaju se načela utvrđenih u članku 2.

Upravitelji infrastrukture posebno smanjuju smetnje i njihov učinak na željeznički promet na najmanju mjeru te:

- (a) osiguravaju brzu i koordiniranu reakciju na poremećaje, posebno u slučaju smetnji na mreži i kriznih situacija;
- (b) stabiliziraju i optimiziraju željeznički promet za cijelog trajanja smetnji na mreži i kriza;
- (c) pružaju relevantne, točne i najnovije informacije operativnim dionicima i drugim uključenim stranama, posebno tijelima zaduženima za upravljanje kriznim situacijama izvan željezničkog sektora. Informacije se dostavljaju odgovarajućim sredstvima, među ostalim onima navedenima u članku 62.

Članak 43.

Pravila i postupci za upravljanje prometom i upravljanje smetnjama na mreži

1. Upravitelji infrastrukture uspostavljaju pravila i postupke za upravljanje odstupanjima kretanja vlaka od voznog reda. Ta pravila i postupci objavljuju se u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU i obuhvaćaju upravljanje prometom u situacijama utvrđenima u članku 42. stavku 1., točkama (a), (b) i (c) ove Uredbe.

2. Pravilima i postupcima iz stavka 1. nastoji se smanjiti ukupan učinak odstupanja od voznog reda na željeznički promet, uzimajući u obzir potrebe svih vrsta prijevoza. Načela mogu obuhvaćati pravila prvenstva za upravljanje prometom za različite vrste prometa i posebne postupke, kriterije i ciljeve koji se primjenjuju u okviru pristupa utemeljenog na optimizaciji koji se oslanja na optimizaciju ciljne funkcije, kao što je smanjenje minuta kašnjenja ili vremena za ponovnu uspostavu normalnih uvjeta rada, a ne na izričita pravila prvenstva.
3. U slučaju poremećaja u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara ili nesreće upravitelj infrastrukture poduzima sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu provodi plan za izvanredne situacije u skladu s člankom 19. U slučaju smetnje na mreži koja bi mogla utjecati na prekogranični promet, zahvaćeni upravitelji infrastrukture međusobno surađuju kako bi normalizirali prekogranični promet u skladu s europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.
4. Pri utvrđivanju pravila i postupaka iz stavka 1. upravitelji infrastrukture u najvećoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za koordiniranje upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih pravila i postupaka utvrđenih u europskom okviru za koordiniranje upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama.
5. U slučaju više sile i kad je to prijeko potrebno zbog incidenta koji je doveo do toga da infrastruktura privremeno nije u upotrebi dodijeljena prava na kapacitet mogu se povući bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih prijevoznika da mu stave na raspolaganje sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.
6. Države članice mogu zahtijevati od željezničkih prijevoznika da budu uključeni u osiguravanje izvršavanja i praćenje njihove vlastite sukladnosti sa sigurnosnim standardima i pravilima.

Članak 44.

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

1. ENIM izrađuje i donosi europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama u skladu s člankom 42. najkasnije do [12 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe].

ENIM izrađuje europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama u suradnji s operativnim dionicima i zainteresiranim stranama u postupku savjetovanja iz članka 54., uzimajući u obzir rad Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog u glavi IV. Uredbe Vijeća (EU) 2021/2085.
2. Europskim okvirom za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama daju se smjernice za koordinaciju između upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih operativnih dionika.

3. Prije svega, europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama sadržava elemente navedene u Prilogu V.

Članak 45.

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

Upravitelji infrastrukture koordiniraju upravljanje prometom u skladu s člankom 53. i na temelju europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.

Koordinacijom se posebno osigurava:

- (a) da se usluge međunarodnog željezničkog prijevoza pružaju s minimalnim smetnjama u normalnim uvjetima rada i za vrijeme poremećaja;
- (b) da se na odgovarajući način uzmu u obzir posebni problemi povezani s prekograničnim dionicama koji proizlaze, među ostalim, iz ograničene interoperabilnosti u smislu infrastrukture, tehničke opreme i operacija, zahtjeva za osoblje u pogledu jezika i osposobljavanja te administrativnih ili graničnih formalnosti;
- (c) učinkovita razmjena najnovijih i relevantnih informacija između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva, željezničkih prijevoznika i drugih operativnih dionika, kao i sa svim strukturama upravljanja kriznim situacijama na razini EU-a kad je to potrebno, među ostalim u skladu s člankom 62.

Članak 46.

Smetnje na mreži

1. Ako incident dovede ili će vjerojatno dovesti do ograničenja rada mreže, za koja je potrebno usklađeno djelovanje operativnih dionika kako bi se osiguralo najbolje upravljanje prometom za vrijeme ograničenja, zahvaćeni upravitelji infrastrukture ocjenjuju vjerojatno trajanje i učinak incidenta na temelju svih dostupnih informacija i prethodnog iskustva.

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

2. Ako incident utječe ili će vjerojatno utjecati na više mreža, upravitelj infrastrukture na kojoj je došlo do incidenta proglašava višemrežnu smetnju i koordinira aktivnosti u skladu s člancima 44., 45. i 53.
3. ENIM definira usklađenu metodu procjene vjerojatnog trajanja i učinka smetnji na mreži te je uvrštava u europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44.
4. Upravitelj infrastrukture što prije obavještuje zainteresirane strane o nedostupnosti infrastrukturnog kapaciteta, posebno uzrokovanog incidentom.

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

5. Koordinator mreže prikuplja informacije o smetnjama na mreži, analizira reakciju, donosi zaključke o djelotvornosti upravljanja tim incidentima i savjetuje se s operativnim dionicima u skladu s člankom 54. te podnosi izvješće ENIM-u i Tijelu za preispitivanje učinkovitosti.
6. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene Priloga VI. u svrhu osiguravanja djelotvornog i učinkovitog upravljanja smetnjama na mreži, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike zahvaćenih dionika.

Članak 47.

Krizne situacije

1. U slučaju kriza povezanih s javnom sigurnošću, epidemija, prirodnih katastrofa te okolišnih, obrambenih i sigurnosnih kriza koje imaju ili se očekuje da će imati kritičan učinak na opskrbu uslugama ili potražnju usluga željezničkog prijevoza državama članicama dopušteno je primijeniti hitne mjere koje uključuju, odstupajući od pravila iz ove Uredbe, sljedeće:
 - (a) ukidanje prava na kapacitet bez isplate naknade;
 - (b) alternativna načela, pravila i postupke za upravljanje kapacitetom, posebno za dodjelu oskudnog infrastrukturnog kapaciteta;
 - (c) alternativne postupke za upravljanje prometom;
 - (d) upotrebu alternativnih pravaca;
 - (e) izmjenu planova opskrbe kapacitetom.

Dotične države članice osiguravaju da se hitnim mjerama što više poštuju načela o upravljanju kapacitetom i prometom utvrđena u ovoj Uredbi i da upotrebljavaju postojeće planove izrađene u skladu s člankom 19. Te hitne mjere koordiniraju s drugim državama članicama.
2. Dotična država članica bez odgode obavješćuje Komisiju i ENIM o svojoj odluci da primijeni hitne mjere, obrazlaže odluku te dostavlja opis tih mjera i očekivano trajanje njihove primjene. Države članice prema potrebi obavješćuju i Komisiju i središnje urede za vezu kako je predviđeno člankom 8. [Uredbe o Instrumentu za izvanredne okolnosti na jedinstvenom tržištu].
3. Upravitelj infrastrukture imenuje osobu za kontakt u smislu članka 60., koja dostavlja informacije o hitnim mjerama Komisiji, ENIM-u, drugim upraviteljima infrastrukture i drugim zainteresiranim stranama te pomaže koordinirati te mjere.
4. Ako hitne mjere znatno utječu na prekogranični promet, upravitelji infrastrukture međusobno se koordiniraju u skladu s člancima 53. i 54. Komisija i zahvaćene države članice uključene su u koordinaciju u okviru namjenskih struktura za koordinaciju u skladu s člankom 53. stavkom 2. točkom (a).
5. Regulatorna tijela i ENRRB na zahtjev Komisiji dostavljaju svoje mišljenje o hitnim mjerama u roku koji odredi Komisija. Komisija može donijeti odluke kojima od države članice zahtijeva da ukine hitne mjere ako zaključi da one nisu potrebne.
6. Države članice dostavljaju ažurirane informacije kad je to potrebno ili na zahtjev Komisije. Države članice dostavljaju sve informacije o hitnim mjerama koje Komisija zatraži u rokovima koje odredi Komisija.

7. Javna tijela zadužena za upravljanje kriznim situacijama, među ostalim vojska, agencije za civilnu zaštitu i drugi, mogu organizirati vježbe u kojima se simuliraju krizne situacije obuhvaćene područjem primjene ovog članka. U tim slučajevima upravitelj infrastrukture prema potrebi dodjeljuje kapacitet za to, što može uključivati ukidanje dodijeljenih prava na kapacitet ako je potrebno. Dotična javna tijela isplaćuju naknadu zahvaćenim podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 40.

Članak 48.

Razmjena informacija o upravljanju prometom

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

Dotične strane te informacije mogu upotrijebiti samo za potrebe ove Uredbe i Direktive (EU) 2016/797 te provedbenih akata donesenih na temelju te direktive, osim ako je u ugovorima utvrđeno drukčije.
2. Informacije se stavljaju na raspolaganje u skladu s člankom 62.
3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene Priloga VIII. kako bi se osiguralo da je usklađen sa svim promjenama tehničkih specifikacija za interoperabilnost utvrđenima u relevantnim provedbenim aktima donesenima u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike zahvaćenih dionika.

POGLAVLJE IV. PREISPITIVANJE UČINKOVITOSTI

Članak 49.

Opća načela preispitivanja učinkovitosti

1. U skladu s člankom 7.f točkom (d) Direktive 2012/34/EU, ENIM prati i vrednuje rezultate usluga željezničke infrastrukture uzimajući u obzir opće ciljeve utvrđene u članku 2. ove Uredbe. Upravitelji željezničke infrastrukture nadziru i učinkovitost usluga željezničkog prijevoza.
2. U tu svrhu upravitelji infrastrukture utvrđuju vlastite ciljeve učinkovitosti u planu iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU, uzimajući u obzir sve ciljeve utvrđene u ugovorima iz članka 30. te direktive. Uspostavljaju i provode postupke za praćenje napretka u ostvarivanju ciljeva i izvješćivanje o njemu, za utvrđivanje uzroka nedostataka u radu u suradnji s operativnim dionicima te za izradu i provedbu korektivnih mjera za poboljšanje učinkovitosti. U tim se postupcima uzima u obzir europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50. ove Uredbe. U izvješću o mreži upravitelji infrastrukture obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih postupaka utvrđenih u europskom okviru za preispitivanje učinkovitosti.
3. ENIM surađuje s europskim koordinatorima u preispitivanjima učinkovitosti u skladu s operativnim zahtjevima za europske prometne koridore utvrđenima u članku 18. [nove Uredbe o mreži TEN-T].

Članak 50.

Europski okvir za preispitivanje učinkovitosti

1. ENIM do [12 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe] uspostavlja i provodi europski okvir za preispitivanje učinkovitosti. U tom se okviru posebno uzimaju u obzir načela definirana u članku 2. stavku 3., članku 8. stavku 4., članku 42. stavku 3. i operativni zahtjevi, ciljevi učinkovitosti i ciljne vrijednosti iz [članka 18. nove Uredbe o mreži TEN-T].
2. Europskim okvirom obuhvaćena su područja rada utvrđena u Prilogu VII. Konkretno, uključuje:
 - (a) popis prioriternih problema u radu koje je potrebno riješiti u područjima rada utvrđenima u Prilogu VII.;
 - (b) pokazatelje uspješnosti kojima se omogućuje praćenje napretka u rješavanju problema u radu, uključujući metodologiju i zahtjeve za podatke potrebne za izračun tih pokazatelja;
 - (c) kriterije i postupke za određivanje ciljeva učinkovitosti na razini upravitelja infrastrukture;
 - (d) postupke za praćenje i preispitivanje elemenata u točkama od (a) do (c), kao i provedbe korektivnih mjera te postizanja ciljeva učinkovitosti iz stavka 4.
3. ENIM na temelju stavka 2. točke (d) redovito preispituje europski okvir za preispitivanje učinkovitosti i rezultate njegove provedbe te predlaže odgovarajuće izmjene okvira.
4. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za preispitivanje učinkovitosti pri vršenju svojih funkcija. Konkretno, upravitelji infrastrukture uvrštavaju ciljeve definirane u skladu sa stavkom 2. točkom (c) ovog članka u poslovni plan iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU. Ti ciljevi obuhvaćaju ciljne vrijednosti utvrđene u [članku 18. stavku 1. točkama (a) i (b) nove Uredbe o mreži TEN-T].
5. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila za elemente iz stavka 2. točaka od (b) do (d), u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 72. stavka 2. Komisija pritom uzima u obzir rad ENIM-a u skladu sa stavkom 3. i sve preporuke Tijela za preispitivanje učinkovitosti.

Članak 51.

Europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti

1. Ne dovodeći u pitanje članak 15. Direktive 2012/34/EU i članak 3. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100¹³, ENIM do [24 mjeseca od stupanja na snagu ove Uredbe] izrađuje i objavljuje europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti na temelju europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50. ove Uredbe, a potom ga objavljuje svake godine.
2. Tijelo za preispitivanje učinkovitosti izrađuje samostalni odjeljak izvješća u kojem daje svoju ocjenu učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture i usluga

¹³ Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1100 od 7. srpnja 2015. o obvezama izvješćivanja država članica u okviru nadzora željezničkog tržišta (SL L 181, 9.7.2015., str. 1.).

željezničkog prijevoza, preporuke o problemima u radu koje je potrebno prioritarno riješiti te preporuke o mjerama za poboljšanje učinkovitosti.

3. Izvješće o preispitivanju učinkovitosti obuhvaća barem pruge koje su dio europskih prometnih koridora iz [nove Uredbe o mreži TEN-T] i informacije propisane u [članku 53. stavku 3. točki (g)] te uredbe. Iznesene informacije moraju biti dovoljno detaljne u smislu zemljopisnog područja primjene i trebale bi obuhvaćati dovoljno dugo razdoblje kako bi se omogućila smisljena tumačenja.
4. Izvješće o preispitivanju učinkovitosti sadržava namjenski odjeljak o učinkovitosti koordinacije među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53. i o mehanizmu savjetovanja iz članka 54. ove Uredbe.

Članak 52.

Tijelo za preispitivanje učinkovitosti

1. Komisija u skladu s postupkom iz članka 73. stavka 3. može osnovati ili imenovati nepristrano i nadležno tijelo koje će djelovati kao Tijelo za preispitivanje učinkovitosti.
2. Tijelo za preispitivanje učinkovitosti savjetuje Komisiju i europske koordinate o pitanjima povezanim s pružanjem usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza, na zahtjev Komisije ili europskih koordinatora.
3. Tijelo za preispitivanje učinkovitosti obavlja sljedeće zadaće:
 - (a) daje preporuke ENIM-u u vezi s uspostavom i preispitivanjem europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50., među ostalim o područjima rada, problemima u radu koje je potrebno riješiti u svakom području rada, usklađivanju metodologija, postupaka, kriterija i definicija za prikupljanje i analizu podataka povezanih s učinkovitošću i pokazateljima uspješnosti;
 - (b) daje preporuke ENIM-u, ENRRB-u, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva, regulatornim tijelima, tijelima država članica i, prema potrebi, drugim dionicima o korektivnim mjerama, upravljanju kapacitetom, upravljanju prometom, upravljanju smetnjama na mreži i upravljanju kriznim situacijama;
 - (c) preispituje rezultate nacrtu europskog izvješća o preispitivanju učinkovitosti i priprema samostalni odjeljak izvješća iz članka 51. stavka 2.;
 - (d) daje mišljenja i preporuke povezane s pružanjem usluga željezničke infrastrukture u odnosu na indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1., poslovni plan iz članka 8. stavka 3., ugovore iz članka 30. stavka 2. i program izvedbe iz članka 35. Direktive 2012/34/EU;
 - (e) savjetuje europske koordinate o pitanjima povezanim s pružanjem usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza.
4. Primatelji mišljenja i preporuka iz stavka 3. dostavljaju odgovore Tijelu za preispitivanje učinkovitosti u rokovima koje to tijelo utvrdi.
5. ENIM, koordinator mreže, upravitelji infrastrukture, regulatorna tijela, ENRRB i, prema potrebi, drugi dionici surađuju s Tijelom za preispitivanje učinkovitosti, posebno davanjem informacija o radu koje dostavljaju na vlastitu inicijativu ili na

zahtjev tijela te ulažu maksimalan trud kako bi uzeli u obzir njegove preporuke u svojem upravljanju radom željeznica.

6. Tijelo za preispitivanje učinkovitosti štiti poslovne tajne kad postupa s informacijama koje su dostavili relevantni dionici ili Komisija.

POGLAVLJE V. EUROPSKA MREŽA ZA KOORDINACIJU

Članak 53.

Koordinacija među upraviteljima infrastrukture

1. Pri upućivanju na ovaj članak upravitelji infrastrukture koordiniraju se međusobno i s drugim relevantnim dionicima u vezi s odgovornostima i zadaćama koje su im povjerene ovom Uredbom.
2. Upravitelji infrastrukture koordiniraju se barem u pogledu pitanja utvrđenih u Prilogu IX. i ispunjavaju posebne zahtjeve za koordinaciju utvrđene u člancima na koje se tamo upućuje.

Upravitelji infrastrukture posebno:

- (a) uspostavljaju organizacijske strukture, postupke i alate, prema potrebi, među ostalim digitalne alate iz članka 62.;
 - (b) koordiniraju se na najprikladnijoj zemljopisnoj razini, uključujući subjekte koji su u najboljem položaju da ostvare djelotvorne i učinkovite ishode, u skladu s načelom supsidijarnosti;
 - (c) surađuju s drugim upraviteljima infrastrukture putem imenovanih osoba za kontakt iz članka 60.;
 - (d) prema potrebi uključuju ENIM ili koordinatora mreže u slučaju pitanja važnih za Uniju. Koordinacija među upraviteljima infrastrukture može se provesti na više razina, posebno kad je riječ o pitanjima za koja je potrebna koordinacija i na razini Unije i unutar određenog zemljopisnog područja primjene;
 - (e) imenuju vodeći subjekt kad god u aktivnostima koordinacije sudjeluje više aktera, koji izvješćuje ENIM i odgovoran je za organizaciju aktivnosti savjetovanja u skladu s člankom 54.;
 - (f) upućuju predmete ENIM-u ako na prvom stupnju nije moguće postići dogovor o ishodima;
 - (g) preispituju učinkovitost aktivnosti koordinacije u skladu s poglavljem IV.
3. Koordinacija obuhvaća sve pruge i čvorišta koja su dio europskih prometnih koridora iz članka 7. [nove Uredbe o mreži TEN-T] i Priloga III. toj uredbi.
Upravitelji infrastrukture mogu proširiti koordinaciju na dodatne pruge na temelju dogovora između svih uključenih upravitelja infrastrukture.
 4. Koordinacija između upravitelja infrastrukture povezana s dodjelom višemrežnih prava na kapacitet u skladu s člankom 29. obuhvaća cijele mreže upravitelja infrastrukture koji su članovi ENIM-a.

5. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 71. radi izmjene Priloga IX. kako bi se osigurala učinkovita suradnja među upraviteljima infrastrukture, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne i komercijalne čimbenike svih zahvaćenih dionika i s obzirom na iskustvo stečeno pri provedbi ove Uredbe.

Članak 54.

Mehanizam savjetovanja za europska i prekogranična pitanja

1. ENIM izrađuje, donosi i provodi smjernice kako bi se osiguralo odgovarajuće i redovito savjetovanje sa zainteresiranim stranama i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6., europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. te u europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50. Postupak se razvija i provodi uz potporu koordinatora mreže i uz sudjelovanje imenovanih osoba za kontakt upravitelja infrastrukture iz članka 60.
2. Kad ENIM donese mišljenje ili preporuku koja će vjerojatno utjecati na željezničke prijevoznike, druge podnositelje zahtjeva, druge operativne dionike i zainteresirane strane, objavljuje nacrt mišljenja ili preporuke za savjetovanje s uključenim stranama. Uključenim stranama daje se dovoljno vremena da daju povratne informacije o nacrtu odluke. Tijela država članica uključuju se prema potrebi.
3. ENIM pri donošenju konačnog mišljenja ili preporuke uzima u obzir povratne informacije koje su dale uključene strane u skladu sa stavkom 2. Ako ENIM ne uzme u obzir značajne elemente povratnih informacija, to mora obrazložiti.

Članak 55.

Način organizacije Europske mreže upravitelja infrastrukture

1. Za potrebe ove Uredbe Europska mreža upravitelja infrastrukture iz članka 7.f Direktive 2012/34/EU organizira se u skladu s ovim člankom.
2. Svi upravitelji željezničke infrastrukture odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T iz [članka 6. nove Uredbe o mreži TEN-T i Priloga I. toj uredbi] članovi su ENIM-a. Imenuju predstavnika i zamjenika.
3. Upravitelji željezničke infrastrukture koji ne ispunjavaju kriterij iz stavka 2. mogu imenovati predstavnika nečlana koji će sudjelovati u raspravama ENIM-a.
4. Nakon savjetovanja s Komisijom i njezina odobrenja ENIM donosi i objavljuje svoj poslovnik. Svoje aktivnosti organizira u skladu s poslovníkom.
5. Ako nije drukčije predviđeno poslovníkom, ENIM donosi odluke natpolovičnom većinom glasova. Svi članovi iz jedne države članice zajedno imaju jedan glas. U odsutnosti člana zamjenik ima pravo iskoristiti pravo glasa.
6. ENIM se sastaje u redovitim vremenskim razmacima. Među svojim članovima bira predsjednika dvotrećinskom većinom glasova članova.
7. Komisija je član ENIM-a bez prava glasa. Ona podupire rad ENIM-a i olakšava koordinaciju.
8. ENIM definira svoj program rada. Program rada obuhvaća razdoblje od najmanje dvije godine. ENIM se o nacrtu programa rada savjetuje s podnositeljima zahtjeva i

drugim operativnim dionicima u okviru mehanizma savjetovanja iz članka 54. Osim toga, savjetuje se s Europskom komisijom, Agencijom Europske unije za željeznice i Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu te, prema potrebi, s drugim dionicima.

Članak 56.

Odgovornosti ENIM-a

1. Osim zadaća utvrđenih u članku 7.f Direktive 2012/34/EU ENIM je odgovoran za sve zadaće koje su mu dodijeljene ovom Uredbom. ENIM posebno:
 - (a) donosi europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 6.;
 - (b) donosi europski okvir za koordiniranje upravljanja prometom i kriznim situacijama iz članka 44.;
 - (c) donosi europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50.;
 - (d) donosi mišljenja i preporuke za upravitelje infrastrukture u skladu s odredbama ove Uredbe i na vlastitu inicijativu;
 - (e) donosi mišljenja i preporuke za upravitelje infrastrukture u slučajevima iz članka 53. stavka 2. točke (f);
 - (f) organizira koordinaciju među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53.
2. Pri koordiniranju u okviru namjenskih skupina za koordinaciju, upravitelji infrastrukture imenuju subjekte koji će sudjelovati u toj skupini, uključujući osobe za kontakt koje upravitelji infrastrukture imenuju u skladu s člankom 60., koordinatora mreže ili oboje.

Članak 57.

Transparentnost

1. ENIM osigurava da podaci o njegovim članovima, načinima rada i sve relevantne informacije o njegovu radu budu javno objavljeni na njegovim internetskim stranicama. Uključuje podatke za kontakt namjenskih skupina za koordinaciju, koje su uspostavili upravitelji infrastrukture, te upućivanja na alate i postupke za koordinaciju u skladu s člankom 53.
2. ENIM poziva Komisiju, među ostalim europske koordinatore i, prema potrebi, predstavnike država članica, na svoje sastanke kako bi raspravljali o pitanjima povezanim s razvojem željezničke infrastrukture i kako bi se osigurala suradnja s europskim koordinatorima, kako je navedeno u [novoj Uredbi o mreži TEN-T]. ENIM pruža informacije propisane [člankom 53. stavkom 3. nove Uredbe o mreži TEN-T].

Članak 58.

Koordinator mreže

1. Upravitelji infrastrukture ENIM-u stavljaju na raspolaganje resurse potrebne za obavljanje njegovih zadaća. U tu svrhu do [12 mjeseci od stupanja na snagu ove Uredbe] imenuju nepristranog i nadležnog subjekta koji će vršiti funkcije iz članka 59. Taj se subjekt naziva koordinatorom mreže.

Upravitelji infrastrukture prije imenovanja koordinatora mreže traže odobrenje Komisije u pogledu imenovanog subjekta i sljedećih aspekata:

- (a) uvjeta za imenovanje koordinatora mreže;
- (b) uvjeta za poništenje imenovanja;
- (c) postupka za redovito praćenje njegova rada i ocjenjivanje je li svoje zadaće obavio djelotvorno;
- (d) svih dodatnih operativnih dužnosti i zadaća koordinatora mreže.

2. Koordinator mreže svoje zadaće obavlja nepristrano i troškovno učinkovito te djeluje u ime ENIM-a. U tu svrhu ENIM-u dostavlja svoj godišnji program rada koji se odnosi na zadaće utvrđene ovom Uredbom te godišnje izvješće o provedbi programa rada.

Članak 59.

Zadaće i odgovornosti koordinatora mreže

Koordinator mreže obavlja sljedeće zadaće u korist ENIM-a:

- (a) djeluje kao tajništvo i priprema sastanke, dokumente, odluke i mišljenja ENIM-a;
- (b) pridonosi izradi europskog okvira za upravljanje kapacitetom iz članka 6., europskog okvira za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama iz članka 44. te europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 50.;
- (c) pridonosi operativnoj koordinaciji među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 53.;
- (d) utvrđuje pravila, postupke i alate unutar područja primjene ove Uredbe te one donesene na nacionalnoj razini ili razini upravitelja infrastrukture kojima se stvaraju prepreke za pružanje višemrežnih željezničkih usluga, kako je utvrđeno ovom Uredbom;
- (e) djeluje kao kontaktna točka u ime upravitelja infrastrukture za upite povezane s planiranjem i dodjelom kapaciteta, posebno u vezi s potencijalnim zahtjevima za kapacitet, za informacije ili za kontaktne točke za pitanja povezana sa željezničkim incidentima i privremenim ograničenjima kapaciteta;
- (f) djeluje kao prva kontaktna točka za dionike izvan željezničkog sektora zainteresirane za upotrebu željezničkih usluga i daje podatke za kontakt relevantnih aktera u okviru upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika;
- (g) djeluje kao kontaktna točka u ime ENIM-a za podnositelje zahtjeva i druge operativne dionike za pitanja koja nisu izrijekom obuhvaćena ovom Uredbom, posebno pokretanje ili izmjene usluga prekograničnog željezničkog prijevoza ili organiziranje potpore za *ad hoc* aktivnosti, posebno radi rješavanja kriznih situacija iz članka 47.

Članak 60.

Osobe za kontakt za koordiniranje upravitelja infrastrukture

1. Upravitelji infrastrukture imenuju osobe za kontakt kako bi se osigurala koordinacija između upravitelja u skladu s člankom 53. Osoba za kontakt djeluje kao središnja

poveznica između organizacije upravitelja infrastrukture i drugih subjekata uključenih u aktivnosti koordinacije.

2. Upravitelji infrastrukture odmah obavješćuju ENIM o svim promjenama osoba za kontakt radi objave u skladu s člankom 57. stavkom 1. (Transparentnost).

Članak 61.

Zajednička struktura, sadržaj i raspored za izvješća o mreži

1. ENIM izrađuje i donosi zajedničku strukturu za izvješće o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU, u kojoj se uzimaju u obzir informacije navedene u Prilogu IV. toj direktivi i Prilogu IV. ovoj Uredbi, te zajednički raspored za savjetovanje sa zainteresiranim stranama o nacrtu izvješća o mreži. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mjeri uzimaju u obzir tu strukturu i raspored pri izradi izvješća o mreži.
2. Pri pripremi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU upravitelj infrastrukture u najvećoj mjeri uzima u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom, europski okvir za koordiniranje upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama te europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članaka 6., 44. i 50. ove Uredbe.
3. Ako upravitelj infrastrukture ne postupuje u skladu sa stavkom 1. ili 2., u izvješću o mreži navodi obrazloženje te o tome obavješćuje nadležno regulatorno tijelo i ENIM.

Članak 62.

Digitalizacija upravljanja kapacitetom i prometom

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se postupci upravljanja kapacitetom i upravljanja prometom u okviru područja primjene ove Uredbe provode upotrebom digitalnih alata i digitalnih usluga.
2. Uvedeni digitalni alati i pružene digitalne usluge:
 - (a) poboljšavaju učinkovitost i kvalitetu usluga koje upravitelji infrastrukture pružaju podnositeljima zahtjeva, među ostalim i njihovu potpunu interoperabilnost;
 - (b) poboljšavaju transparentnost upravljanja željezničkim kapacitetom i upravljanja prometom u svim fazama;
 - (c) smanjuju administrativno opterećenje za podnositelje zahtjeva na način da se svaka informacija traži samo jednom i da se informacije ili podaci daju na jednom mjestu, među ostalim za prekogranične usluge.
3. Ako digitalne alate ili digitalne usluge potrebne za olakšavanje postupaka upravljanja kapacitetom ili upravljanja prometom treba obuhvatiti tehničkim specifikacijama za interoperabilnost ili ako je potrebno izmijeniti postojeće specifikacije koje obuhvaćaju ili djelomično obuhvaćaju te alate, kako je predviđeno Direktivom (EU) 2016/797 i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive, ENIM i upravitelji infrastrukture pridonose izradi i održavanju takvih specifikacija u suradnji sa Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu i u okviru postupka iz članka 5. Direktive (EU) 2016/797.
4. Upravitelji infrastrukture pridonose radu Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu u pitanjima koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe. U tu

svrhu ENIM i upravitelji infrastrukture traže odgovarajuće zastupanje u upravljačkoj skupini sistemskog stupa i skupini za uvođenje iz članka 96., odnosno članka 97. Uredbe (EU) 2021/2085.

5. Upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici, drugi podnositelji zahtjeva i, prema potrebi, operatori uslužnih objekata razmjenjuju digitalne informacije povezane s upravljanjem kapacitetom i upravljanjem prometom s pomoću digitalnih alata i digitalnih usluga koje se temelje na usklađenoj arhitekturi i koje uključuju standardizirana sučelja ili zajedničke sustave u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i specifikacijama utvrđenima u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive.

Kad je riječ o višemrežnim željezničkim uslugama, upravitelji infrastrukture pružaju digitalne usluge i digitalne informacije putem jedinstvenog sučelja ili zajedničkih sustava razvijenih i uvedenih pod koordinacijom ENIM-a u skladu sa stavkom 3.

POGLAVLJE VI REGULATORNI NADZOR NAD UPRAVLJANJEM KAPACITETOM I PROMETOM

ODJELJAK 1.

Regulatorna tijela

Članak 63.

Odgovornosti regulatornih tijela

1. Zadaće i ovlasti utvrđene u članku 56. Direktive 2012/34/EU vrše se i u odnosu na pitanja obuhvaćena ovom Uredbom. Regulatorno tijelo prije svega prati aktivnosti upravitelja infrastrukture kako je utvrđeno u poglavljima od II. do V. te provjerava sukladnost s ovom Uredbom na vlastitu inicijativu i radi sprečavanja diskriminacije prema podnositeljima zahtjeva.
2. Željeznički prijevoznik, podnositelj zahtjeva, potencijalni podnositelj zahtjeva te nacionalno, regionalno ili lokalno tijelo nadležno za prijevoz ima pravo žaliti se regulatornom tijelu u skladu s člankom 56. Direktive 2012/34/EU ako smatra da je upravitelj infrastrukture prema njemu postupao na nepravedan način, da ga je diskriminirao ili da mu je na bilo koji drugi način naškodilo pri obavljanju aktivnosti utvrđenih u poglavljima II., III., IV. i V. ove Uredbe (Upravljanje infrastrukturom; Upravljanje prometom i kriznim situacijama; Preispitivanje učinkovitosti i upravljanje; Europska mreža za koordinaciju).

Članak 64.

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

1. Za potrebe ispunjavanja svojih odgovornosti na temelju ove Uredbe regulatorna tijela surađuju u okviru ENRRB-a iz članka 57. stavka 1. Direktive 2012/34/EU, među

ostalim zajedničkim savjetovanjima i istragama, donošenjem mišljenja ili preporuka ili drugim relevantnim aktivnostima. Regulatorna tijela ENRRB-u dostavljaju sve potrebne informacije.

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

2. U slučaju pritužbe ili istrage na vlastitu inicijativu o pitanju koje je obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe i koje utječe na pristup željezničkim mrežama ili njihovu upotrebu u više država članica, dotično regulatorno tijelo obavješćuje ENRRB i Komisiju o pritužbi ili istrazi.
3. Regulatorno tijelo može ENRRB-u proslijediti informacije o bilo kojem relevantnom pitanju, pritužbi ili istrazi radi razmjene stajališta, odnosno donošenja mišljenja ili preporuke.
4. Pri donošenju odluka o pitanjima koja utječu na više država članica, dotična regulatorna tijela surađuju u izradi svojih odluka pod koordinacijom ENRRB-a kako bi se to pitanje riješilo. U tu svrhu dotična regulatorna tijela obavljaju svoje zadaće u skladu sa stavkom 1. ovog članka i člankom 56. Direktive 2012/34/EU. Uzimaju u obzir sva relevantna mišljenja i preporuke ENRRB-a te svoje odluke dostavljaju ENRRB-u.
5. Ako regulatorno tijelo donese odluku koja odstupa od nekog relevantnog mišljenja ili preporuke ENRRB-a ili ako odbije donijeti odluku, ENRRB-u dostavlja objašnjenje u kojem navodi razlike i obrazlaže zašto se nije pridržavalo mišljenja ili preporuka ENRRB-a.
6. Regulatorna tijela s kojima se ENRRB savjetuje odgovaraju u rokovima koje odredi ENRRB i na njegov zahtjev dostavljaju sve informacije koje imaju pravo zatražiti na temelju svojeg nacionalnog prava. Te se informacije mogu upotrebljavati samo za potrebe aktivnosti koje regulatorna tijela provode u skladu s ovom Uredbom.
7. Upravitelji infrastrukture odmah dostavljaju sve informacije potrebne za rješavanje pritužbe ili provedbu istrage iz ovog članka u skladu sa zahtjevom regulatornog tijela države članice u kojoj se upravitelj infrastrukture nalazi. Regulatorna tijela imaju pravo od ENIM-a zatražiti informacije o istragama koje pripadaju njihovoj nadležnosti. Regulatorna tijela imaju pravo prenijeti te informacije ENRRB-u.
8. Željeznička regulatorna tijela osiguravaju resurse potrebne za funkcioniranje ENRRB-a.

ODJELJAK 2.

Zadaće i odgovornosti Europske mreže željezničkih regulatornih tijela

Članak 65.

Zadaće i odgovornosti

1. Osim zadaća iz Direktive 2012/34/EU ENRRB ima i zadaće i odgovornosti utvrđene ovom Uredbom.

2. ENRRB koordinira sve aktivnosti suradnje željezničkih regulatornih tijela kako je navedeno u članku 64. i promiče usklađivanje odluka regulatornih tijela koje se odnose na usluge međunarodnog željezničkog prijevoza.
3. Na zahtjev podnositelja zahtjeva, upravitelja infrastrukture i drugih zainteresiranih strana ENRRB daje mišljenja ili preporuke o predstojećim ili donesenim odlukama o pritužbama podnesenima željezničkim regulatornim tijelima.
4. Zainteresirane strane mogu podnijeti pritužbu ENRRB-u o pitanjima koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe ili koja utječu na pristup željezničkoj infrastrukturi ili njezinu upotrebu u više država članica. Ako ENRRB zaprimi takvu pritužbu, odmah je prosljeđuje nadležnom regulatornom tijelu ili tijelima.
U tim slučajevima ENRRB odmah obavještuje dotična željeznička regulatorna tijela da namjerava donijeti mišljenje ili preporuku o tom pitanju.
5. ENRRB dotičnim željezničkim tijelima dostavlja svoje mišljenje ili preporuku u roku od mjesec dana od primitka svih relevantnih informacija o pritužbi. ENRRB može produljiti to razdoblje ako je riječ o posebno složenom pitanju.
6. ENRRB razvija zajednička načela i prakse za donošenje odluka za koje regulatorna tijela imaju ovlasti u skladu s ovom Uredbom.

Članak 66.

Organizacija i struktura Europske mreže željezničkih regulatornih tijela (ENRRB)

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

- (a) Odbora regulatornih tijela;
- (b) Tajništva.

Regulatorna tijela osiguravaju rad Tajništva.

Članak 67.

Sastav Odbora regulatornih tijela

1. Odbor regulatornih tijela sastoji se od jednog člana s pravom glasa iz svake države članice koja ima željezničku mrežu u upotrebi i jednog člana kojeg imenuje Komisija.
2. Pravo glasa imaju voditelji ili zamjenici voditelja regulatornog tijela iz članka 55. Direktive 2012/34/EU. Oni imaju jednog zamjenika koji predstavlja člana u slučaju odsutnosti. Zamjenika imenuje regulatorno tijelo iz redova rukovodećeg ili upravljačkog osoblja regulatornog tijela ili, ako to nije moguće, iz redova ostalog osoblja.
3. Članovi Odbora i njihovi zamjenici djeluju samostalno i objektivno u interesu Unije, neovisno o nacionalnim ili osobnim interesima. Ne smiju tražiti ni primati upute ni od koje vlade, ustanove, osobe ili tijela.
4. Tajništvo ENRRB-a objavljuje ažurirani popis članova Odbora i njihovih zamjenika, zajedno s njihovim izjavama o interesu.

Članak 68.

Uloga i zadaće Odbora

1. Odbor obavlja sve zadaće ENRRB-a utvrđene ovom Uredbom.
2. Odbor:
 - (a) donosi mišljenja ili preporuke o pritužbama ili istragama koje mu je predstavio predsjednik Odbora ili regulatorno tijelo ili tijela u skladu s pravilima utvrđenima u članku 69.;
 - (b) izrađuje i donosi godišnje izvješće o aktivnostima ENRRB-a;
 - (c) osniva radne skupine i imenuje njihove predsjednike.

Članak 69.

Organizacija rada Odbora

1. Odbor donosi poslovnik na temelju odobrenja Komisije.
2. Sastancima Odbora predsjedava Komisija. Ona nema pravo glasa.
3. Tajništvo pruža usluge potrebne za organiziranje sastanaka i rada Odbora.
4. Ako nije drukčije predviđeno poslovníkom, Odbor donosi odluke natpolovičnom većinom glasova svojih članova.
5. Svaki član ima jedan glas. U odsutnosti člana zamjenik ima pravo iskoristiti pravo glasa.
6. Poslovníkom se mogu utvrditi detaljnija pravila glasanja, posebno postupak glasanja o hitnim pitanjima i o slučajevima preporuka koje se odnose na odluke željezničkih regulatornih tijela.

Članak 70.

Radne skupine ENRRB-a

1. Odbor može, na vlastitu inicijativu ili na prijedlog Komisije i u skladu s poslovníkom Odbora, natpolovičnom većinom glasova odlučiti osnovati radne skupine za organizaciju rada ENRRB-a na posebnim temama povezanim s provedbom ove Uredbe.
2. Odbor definira mandat radne skupine i imenuje predsjednike radnih skupina, koji po mogućnosti predstavljaju razna željeznička regulatorna tijela.
3. Radne skupine otvorene su za sudjelovanje stručnjaka iz željezničkih regulatornih tijela, Komisije, operativnih dionika i, prema potrebi, drugih javnih ili privatnih tijela.
4. Tajništvo radnim skupinama pruža administrativnu potporu.
5. Ako je to potrebno u pojedinačnim slučajevima, Odbor ili predsjednici radnih skupina mogu pozvati pojedinačne stručnjake priznate kao kompetentne u relevantnom području da sudjeluju na sastancima radnih skupina.

POGLAVLJE VII. ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 71.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. stavka 8., članka 11. stavka 2., članka 21. stavka 9., članka 38. stavka 3., članka 39. stavka 9., članka 46. stavka 6., članka 48. stavka 3. i članka 53. stavka 5. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [1. siječnja 2026.]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

Članak 72.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor iz članka 62. Direktive 2012/34/EU. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 73.

Izvješće i preispitivanje

Komisija do [31. prosinca 2030.] ocjenjuje učinak ove Uredbe na željeznički sektor i podnosi izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

U izvješću se posebno ocjenjuju:

- (a) učinak ove Uredbe na pružanje usluga željezničke infrastrukture;
- (b) učinak ove Uredbe na razvoj željezničkih usluga, posebno usluga međunarodnog prijevoza, prijevoza na velike udaljenosti i prijevoza robe;
- (c) rad Europske mreže upravitelja infrastrukture, koordinatora mreže, Europske mreže željezničkih regulatornih tijela i Tijela za preispitivanje učinkovitosti općenito i u vezi s izradom, donošenjem i provedbom zajedničkih kriterija, metodologija i postupaka;
- (d) potreba za jačanjem mehanizama koordinacije zamjenom elemenata europskih okvira iz članaka 6. i 44. obvezujućim pravilima;
- (e) potreba za jačanjem regulatornog nadzora osnivanjem željezničkog regulatornog tijela Unije.

Članak 74.

Izmjene Direktive 2012/34/EU

1. Direktiva 2012/34/EU mijenja se kako slijedi:
 - (a) u članku 1. točka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) načela i postupke koji se primjenjuju na određivanje i ubiranje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture u skladu s poglavljem IV.”;
 - (b) u članku 2. stavak 6. briše se;
 - (c) točke 20., 22., 23., 27. i 28. brišu se;
 - (d) članak 7.b briše se;
 - (e) članak 36. briše se;
 - (f) članci od 38. do 54. brišu se;
 - (g) u Prilogu IV. točke 1. i 3. brišu se;
 - (h) Prilog VII. briše se.
2. Upućivanja na brisane odredbe Direktive 2012/34/EU smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz odjeljka 1. Priloga X.

Članak 75.

Prijelazne odredbe

1. Okvirni sporazumi sklopljeni u skladu s člankom 42. Direktive 2012/34/EU nastavljaju se primjenjivati do njihova isteka.
2. Članak 3. točke 20., 22., 23., 27. i 28., članci 7.b, 36. i od 38. do 54. Direktive 2012/34/EU te Prilog IV. točka 3. i Prilog VII. te direktivi ne primjenjuju se na aktivnosti i zadaće koje se obavljaju u vezi s voznim redovima koji stupaju na snagu nakon [8. prosinca 2029.].

Članak 76.

Stavljanje izvan snage

1. Uredba (EU) br. 913/2010 stavlja se izvan snage s učinkom od [9. prosinca 2029.].
2. Upućivanja na uredbu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz odjeljka 2. Priloga X.

Članak 77.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Primjenjuje se od [1. siječnja 2026.]. Međutim:
 - (a) članci 1., 2. i 3., poglavlje II., osim članka 9. stavaka 1. i 2. te članka 27. stavka 4., te poglavlje III., osim članka 48., ove Uredbe primjenjuju se samo na aktivnosti i zadaće koje se obavljaju u vezi s voznim redovima koji stupaju na snagu nakon [8. prosinca 2029.];

- (b) članak 9. stavci 1. i 2. primjenjuju se od [1. siječnja 2028.];
- (c) članak 27. stavak 4. primjenjuje se od [1. ožujka 2026.];
- (d) članci 48. i 62. primjenjuju se od [13. prosinca 2026.];
- (e) članak 74. primjenjuje se od [9. prosinca 2029.].

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

Za Europski parlament
Predsjednik/Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

1.2. Predmetna područja politike

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

1.4.2. Specifični ciljevi

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole

2.2.2. Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika

2.2.3. Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

- 3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE**
- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak**
- 3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva**
 - 3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje*
 - 3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje*
 - 3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva*
 - 3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa*
 - 3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom*
 - 3.2.5. Doprinos trećih strana*
- 3.3. Procijenjeni učinak na prihode**

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog uredbe o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru.

1.2. Predmetna područja politike

Promet, jedinstveni europski željeznički prostor.

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

☒ novo djelovanje

☐ novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja²⁴

☐ produženje postojećeg djelovanja

☐ spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj ove inicijative poboljšati upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom radi optimizacije upotrebe željezničke mreže te kvalitete kapaciteta i rada, čime se poboljšava pružanje usluga željezničkog prijevoza i omogućuje povećanje prometa.

1.4.2. Specifični ciljevi

Specifični su ciljevi ove inicijative:

- omogućiti djelotvornije postupke za upravljanje kapacitetom u pravnom okviru,
- ojačati poticaje za poboljšanje učinkovitosti željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza,
- uvesti djelotvornije mehanizme za koordinaciju između dionika, posebno prekograničnu koordinaciju, i
- potaknuti uvođenje digitalnih alata koji omogućuju bolje upravljanje kapacitetom i prometom.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

Uvođenjem usklađenog, izravno primjenjivog okvira za upravljanje željezničkom infrastrukturom i željezničkim prometom prijedlog će pridonijeti ostvarivanju općeg

²⁴

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

cilja povećanja prometa na željezničkoj mreži u korist korisnika iz segmenta željezničkog prijevoza i putnika i robe. Očekuje se da će dodatni kapacitet koji će proizaći iz prijedloga povećati željeznički promet (izražen u vlak-kilometrima) za 4 %, što čini gotovo 250 milijuna vlak-km dodatnog kapaciteta. U monetarnom smislu procjenjuje se da će se tim dodatnim kapacitetom stvoriti gospodarska vrijednost od 2 500 milijuna EUR za željezničke prijevoznike i njihove korisnike, izražena kao neto sadašnja vrijednost u cijenama iz 2021. u razdoblju 2025.–2050.

Prijedlogom će se povećati učinkovitost postupka dodjele kapaciteta tako što će se uvesti mjere koje će poboljšati stabilnost dodijeljenih trasa vlaka, čime će se ostvariti ušteda troškova od oko 420 milijuna EUR za željezničke prijevoznike i ušteda u sličnom iznosu za upravitelje infrastrukture, izražena kao neto sadašnja vrijednost u cijenama iz 2021. u razdoblju 2025.–2050.

Osim toga, prijedlogom će se poboljšati prekogranična koordinacija privremenog ograničavanja kapaciteta, čime će se povećati pouzdanost željezničkog prijevoza. Očekuje se i da će različite mjere iz prijedloga dovesti do poboljšanja točnosti, što će rezultirati procijenjenom gospodarskom koristi od 658 milijuna EUR za željezničke prijevoznike.

Očekuje se da će prijedlog dovesti i do ušteda administrativnih troškova za nacionalna javna tijela zbog uvođenja usklađenog pravnog okvira za upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom te ukidanja željezničkih teretnih koridora. Te se uštede procjenjuju na 2,6 milijuna EUR, izražene kao sadašnja vrijednost u cijenama iz 2021. u razdoblju 2025.–2050.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

Službe Komisije pratit će provedbu i djelotvornost ove inicijative s pomoću niza mjera i skupa ključnih pokazatelja kojima će se mjeriti napredak u postizanju operativnih ciljeva. Ti će se pokazatelji razviti na temelju savjeta Tijela za preispitivanje učinkovitosti, u kojem će sudjelovati neovisni stručnjaci s iskustvom u željezničkom sektoru, iz raznih skupina dionika. Podatke će pružati Europska mreža upravitelja infrastrukture (ENIM), a posebno potporni operativni subjekt – koordinator mreže. Očekuje se da će se kvaliteta podataka povećati nakon primjene ujednačenih definicija i metoda za prikupljanje i prikazivanje podataka, koje bi koordinator željezničke mreže trebao oblikovati u suradnji s Komisijom. Očekuje se da će Europska mreža željezničkih regulatornih tijela (ENRRB) dostavljati podatke i analize o razvoju tržišnog natjecanja i provedbi. Očekuje se poboljšanje kvalitete informacije zbog suradnje regulatornih tijela.

Pokazatelji uspješnosti obično uključuju kvantitativne pokazatelje kao što su količine zatraženog i dodijeljenog kapaciteta, broj promjena – uključujući otkazivanja – dodijeljenih trasa vlaka, broj događaja za vrijeme kojih je željeznički infrastrukturni kapacitet privremeno nedostupan te podaci o vremenu zadržavanja i točnosti, kao i financijske pokazatelje (administrativni troškovi, troškovi prilagodbe i troškovi izvršenja koji proizlaze iz provedbe mjera iz inicijative).

Inicijativom će se osigurati pravni okvir za izradu detaljnijih pravila, postupaka i predložaka, koji će se utvrditi u nezakonodavnim aktima. Stoga bi se u razdoblje provedbe trebalo uračunati i stupanje na snagu tih akata. Pet godina nakon isteka razdoblja provedbe cjelokupnog relevantnog zakonodavstva (uključujući donošenje i

stupanje na snagu svih provedbenih i delegiranih akata) službe Komisije trebale bi provesti evaluaciju kako bi provjerile u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative

Trenutačno se planira da predložena Uredba stupi na snagu 2025.

Financiranje triju aktivnosti koordinacije obuhvaćenih inicijativom (vidjeti okvir 1.5.5.) već je osigurano za razdoblje 2025.–2027. u obliku bespovratnih sredstava za tehničku pomoć u okviru Instrumenta za povezivanje Europe, a planira se i nastavak financiranja tih aktivnosti s pomoću Instrumenta za povezivanje Europe od 2028.

1.5.2. Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.

Djelovanje na razini EU-a potrebno je kako bi se uveli novi postupci, alati i poticaji za upravljanje željezničkim kapacitetom i prometom. Osim toga, djelovanje na razini EU-a potrebno je kako bi se prevladali postojeći nedostaci u prekograničnoj koordinaciji upravljanja kapacitetom i prometom.

Djelovanje na razini EU-a potrebno je i kako bi se riješila prekogranična pitanja povezana s upotrebom programâ izvedbe.

Naposljetku, djelovanje na razini EU-a potrebno je kako bi se riješio problem nepostojanja usklađenosti i interoperabilnosti digitalnih alata, što je i dalje velik nedostatak u upravljanju željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i nije izgledno da će se riješiti sektorskim ili nacionalnim inicijativama zbog nemogućnosti potpunog izvršenja.

Ova je inicijativa potrebna i kako bi se otklonile prepreke u postojećem zakonodavstvu EU-a koje ometaju potpunu provedbu sektorskih inicijativa koje se odnose na dodjelu kapaciteta, kao što je projekt preoblikovanja voznog reda za bolje upravljanje kapacitetom (TTR) koji je izradio željeznički sektor EU-a.

Donošenjem zakonodavnog okvira na razini EU-a otklonit će se razlike između nacionalnih pravila i praksi koje sprečavaju maksimalno iskorištavanje kapaciteta željezničke mreže, smanjuju djelotvornost upravljanja željezničkim prometom i u konačnici uzrokuju loše rezultate prekograničnog željezničkog prometa. Djelovanje na razini EU-a omogućilo bi i uspostavu djelotvornih i učinkovitih instrumenata za koordinaciju strateškog planiranja infrastrukturnih kapaciteta, uklanjanje potencijalnih nedostataka u mandatima regulatornih tijela kad je riječ o prekograničnom željezničkom prometu te uvođenje usklađenih pravila kojima se potiče smanjenje otkazivanja i mijenjanja zahtjevâ za dodjelu kapaciteta.

1.5.3. Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava

Komisija je 2018. izradila izvješće o primjeni Uredbe o željezničkim teretnim koridorima, a 2021. evaluaciju.

U evaluaciji je zaključeno da je upotreba struktura koridora bila ograničena i da ciljevi te uredbe općenito nisu ostvareni. Informacije iz evaluacije ukazuju na to da je točnost polazaka teretnih vlakova loša i da se pogoršava za vrijeme vožnje vlaka, zbog čega je točnost dolazaka vlakova na odredište još gora. Zbog toga je željeznički prijevoz manje privlačan od drugih vrsta prijevoza robe.

S druge strane, znatno poboljšanje točnosti željezničkog prijevoza robe za vrijeme pandemije bolesti COVID-19, kad je za prijevoz robe bio dostupan veći kapacitet zbog kolapsa prijevoza putnika, potvrdilo je da postoji velik neiskorišteni potencijal za prekogranični prijevoz robe.

S pozitivne strane, evaluacijom je utvrđeno da je Uredba o željezničkim teretnim koridorima pridonijela cilju poboljšanja suradnje i, iako u manjoj mjeri, cilju povećanja konkurentnosti željezničkog prijevoza robe u multimodalnom prijevoznom sustavu. Željeznički teretni koridori ujedno su utrli put inicijativama kojima se nastoje otkloniti tehnička i operativna uska grla, modernizirati utvrđivanje voznog reda te predvidjeti vrijeme dolaska vlakova.

1.5.4. Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima

U okviru inicijative za upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta namjeravaju se iskoristiti financijska sredstva iz Instrumenta za povezivanje Europe (drugi naslov višegodišnjeg financijskog okvira) kako bi se sufinancirale tri komplementarne aktivnosti koordinacije opisane u točki 1.5.5. Financijskim sredstvima za te aktivnosti pridonijet će se pokrivanju operativnih troškova povezanih sa stručnim osobljem koje razvija postupke, podupire prekograničnu koordinaciju i nadzire učinkovitost.

Sufinanciranje EU-a za prvu utvrđenu aktivnost (vidjeti točku 1.5.5.) u biti će se sastojati od nastavka primjene programa tehničke pomoći kojima se trenutačno podupiru željeznički teretni koridori i organizacija RailNetEurope, ali u okviru revidiranog upravljanja predviđenog prijedlogom.

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

U okviru inicijative za upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta namjerava se osigurati sufinanciranje EU-a za sljedeće komplementarne aktivnosti koordinacije:

1. potporu za koordiniranje upravitelja infrastrukture:

sufinanciranje bi se sastojalo od nastavka primjene programa tehničke pomoći kojima se trenutačno podupiru željeznički teretni koridori i organizacija RailNetEurope, ali u okviru revidiranog upravljanja predviđenog prijedlogom prema kojemu će se imenovati „koordinator mreže” na razini EU-a kao dio Europske mreže upravitelja infrastrukture (ENIM), čime će se zamijeniti trenutačnih 11 tijela za koridore. Obvezu financiranja rada ENIM-a, među ostalim i koordinatora mreže, preuzimaju nacionalni upravitelji infrastrukture. Upravitelji infrastrukture sufinancirat će se sredstvima EU-a;

2. potporu za koordiniranje željezničkih regulatornih tijela:

prijedlogom će se od nacionalnih željezničkih regulatornih tijela zahtijevati da osnuju tajništvo koje podupire suradnju na razini EU-a, na temelju postojeće Europske mreže željezničkih regulatornih tijela, koje nije decentralizirana agencija ili

drugo tijelo uspostavljeno na temelju Ugovora Europske unije u smislu članka 70. Financijske uredbe. Tajništvo se financira sredstvima nacionalnih regulatornih tijela i sufinancira sredstvima EU-a;

3. Tijelo za preispitivanje učinkovitosti:

prijedlog također podrazumijeva osnivanje neovisne skupine stručnjaka iz željezničkog sektora pod nazivom „Tijelo za preispitivanje učinkovitosti”, koje nije decentralizirana agencija ili drugo tijelo uspostavljeno na temelju Ugovora Europske unije u smislu članka 70. Financijske uredbe. Tijelo preispituje učinkovitost željezničke infrastrukture i usluga prijevoza te savjetuje željeznički sektor i Europsku komisiju o potencijalnim poboljšanjima učinkovitosti. Sredstvima EU-a trebali bi se pokriti troškovi članova skupine zbog njihova sudjelovanja u tom tijelu (na nepuno radno vrijeme), njihovi putni troškovi itd.

Sufinanciranje EU-a za svaku od tih aktivnosti pruža se u obliku tehničke pomoći u okviru Instrumenta za povezivanje Europe za razdoblje 2025.–2027. Bespovratna sredstva iz Instrumenta za povezivanje Europe dodijelit će se korisniku bez poziva na dostavu prijedloga (izravnom dodjelom) jer ne postoje konkurentska tijela koja bi mogla zamijeniti unaprijed definirane primatelje navedene u prethodnim točkama.

Za provedbu tih aktivnosti nije potrebno povećanje ljudskih resursa Europske komisije.

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ Ograničeno trajanje

- ☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

☒ Neograničeno trajanje

- provedba s početnim razdobljem od GGGG do GGGG
- nakon čega slijedi redovna provedba.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna²⁵

☒ Izravno upravljanje koje provodi Komisija

- ☒ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije
- ☒ putem izvršnih agencija

☐ Podijeljeno upravljanje s državama članicama

☐ Neizravno upravljanje povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:

- ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile
- ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
- ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu
- ☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
- ☐ tijelima javnog prava
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
- ☐ osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
- *Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

/

²⁵

Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Zadake koje izravno provodi GU MOVE slijedit će godišnji ciklus planiranja i praćenja kako se provodi u Komisiji i izvršnim agencijama, uključujući izvješćivanje o rezultatima u okviru godišnjeg izvješća o radu GU-a MOVE.

Konkretnije, kad je riječ o koordinatoru mreže (2. aktivnost iz okvira 1.5.5.), predloženom Uredbom propisano je da program rada i proračun koordinatora mreže mora odobriti Odbor upravitelja infrastrukture.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Odjel za jedinstveni europski željeznički prostor unutar GU-a MOVE pratit će provedbu predložene Uredbe.

Sva djelovanja povezana s rashodima provodit će se u okviru izravnog upravljanja, uz potpunu primjenu odredaba Uredbe (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe te odredaba Financijske uredbe.

Sredstva će se dodjeljivati na temelju sporazumâ o dodjeli bespovratnih sredstava unaprijed definiranim korisnicima (izravnom dodjelom), kako je objašnjeno u okviru 1.5.5.

Sredstvima iz Instrumenta za povezivanje Europe pokrit će se samo dio troškova 1. i 2. aktivnosti opisane u okviru 1.5.5. (sufinanciranje) jer se predloženom Uredbom od dionika zahtijeva da osiguraju znatan dio financijskih sredstava potrebnih za pokrivanje troškova tih aktivnosti.

Strategija kontrole za javnu nabavu i bespovratna sredstva u GU-u MOVE uključuje posebne *ex ante* pravne, operativne i financijske kontrole postupaka te potpisivanja ugovora i sporazuma. Osim toga, rashodi za nabavu robe i usluga podliježu *ex ante* i, prema potrebi, *ex post* financijskim kontrolama.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Unaprijed definirani primatelji bespovratnih sredstava za tehničku pomoć u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (vidjeti točku 1.5.5.) smatraju se niskorizičnim korisnicima. Stoga bi potencijalni rizici bili pokriveni postojećim mehanizmima Financijske uredbe i ublaženi skupom unutarnjih kontrola GU-a MOVE (sustavne *ex ante* pravne i financijske kontrole te *ex post* revizije rashoda kako su definirane u godišnjim planovima rada za reviziju).

Uspostavit će se i odgovarajuće kontrole kako bi se ublažio potencijalan rizik od sukoba interesa, posebno u pogledu toga ispunjavaju li korisnici obveze koje su im nametnute i u pogledu pravila kojima se određuje funkcioniranje Tijela za preispitivanje učinkovitosti.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

S obzirom na ograničeni opseg i iznos financijskih sredstava EU-a koja će se dodijeliti te činjenicu da se korisnici sredstava EU-a smatraju niskorizičnima, očekuje se da ova inicijativa neće prouzročiti rast troškova kontrola izvan okvira postojećih troškova kontrola GU-a MOVE. Očekuje se da će rizik od pogreške pri plaćanju i zaključenju ostati ispod 2 %.

2.3. **Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti**

Naveći postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevара.

Primjenjivale bi se Komisijine redovite mjere za sprečavanje i zaštitu, konkretno:

– osoblje Komisije provjerava plaćanja za sve zatražene usluge prije izvršavanja plaćanja, uzimajući u obzir ugovorne obveze, ekonomska načela i dobru financijsku ili upravljačku praksu. Odredbe o sprečavanju prijevара (nadzor, zahtjevi za izvješćivanje itd.) bit će uključene u sve sporazume i ugovore o dodjeli bespovratnih sredstava koje Komisija sklapa s primateljima plaćanja;

– radi borbe protiv prijevара, korupcije i drugih nezakonitih aktivnosti odredbe Uredbe (EU, EURATOM) br. 883/2013 o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevара (OLAF) primjenjuju se bez ograničenja.

GU MOVE donio je revidiranu strategiju za borbu protiv prijevара (AFS) 2020. Strategija GU-a MOVE temelji se na strategiji Komisije za borbu protiv prijevара i posebnoj unutarnjoj procjeni rizika kako bi se utvrdila područja koja su najizloženija prijevarama, već uspostavljene kontrole i mjere potrebne za poboljšanje kapaciteta GU-a MOVE za sprečavanje, otkrivanje i ispravljanje prijevара.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. ²⁶	zemalja EFTA-e ²⁷	zemalja kandidatkin ja i potencijalni h kandidata ²⁸	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1	02 03 01 00 – Instrument za povezivanje Europe – Promet.	Dif.	NE	DA	NE	NE

²⁶ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

²⁷ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

²⁸ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	01	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	----	---

GU: MOVE			Godina 2025. ²⁹	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.+ ³⁰	UKUPNO (2025. – 2027.)
Odobrena sredstva za poslovanje							
Proračunska linija ³¹ : 02 03 01 00 (Instrument za povezivanje Europe – Promet)	Obveze	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plaćanja	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
UKUPNA odobrena sredstva za GU MOVE	Obveze	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plaćanja	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
UKUPNA odobrena sredstva za poslovanje	Obveze	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Godina 2025. je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Troškovi za razdoblje 2025.–2027. bit će pokriveni sredstvima za tehničku pomoć za promet u okviru Instrumenta za povezivanje Europe.

³⁰ Iznosi navedeni za razdoblje nakon 2028. isključivo su okvirni i ovisit će o raspravama i konačnom dogovoru o sljedećem višegodišnjem financijskom okviru.

³¹ Prema službenoj proračunskoj nomenklaturi.

	Plaćanja	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plaćanja	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7.	„Administrativni rashodi”
---	-----------	---------------------------

U ovaj se odjeljak unose „administrativni proračunski podaci”, koji prethodno moraju biti uneseni u prilog zakonodavnom financijskom izvještaju (Prilog 5. Odluci Komisije o internim pravilima za izvršenje dijela „Komisija” općeg proračuna Europske unije), koji se unosi u DECIDE za potrebe savjetovanja među službama.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Godina N+X	UKUPNO
GU: <.....>							
• Ljudski resursi							
• Ostali administrativni rashodi							
GLAVNA UPRAVA <.....> UKUPNO	Odobrena sredstva						

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)							
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

		Godina 2025. ³²	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.+ ³³	UKUPNO (2025. – 2027.)
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Plaćanja	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Godina 2025. je godina početka provedbe prijedloga/inicijative.

³³ Iznosi navedeni za razdoblje nakon 2028. isključivo su okvirni i ovisit će o raspravama i konačnom dogovoru o sljedećem višegodišnjem financijskom okviru.

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate			Godina 2025.		Godina 2026.		Godina 2027.		Godina 2028.+			UKUPNO (2025. – 2027.)	
↓			REZULTATI										
	Vrsta	Prosij. trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak		Ukupni broj	Ukupni trošak
Potpora za koordiniranje upravitelja infrastrukture ³⁴													
Rezultat	Broj „koordiniranih” prelazaka granice	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Međubroj za 1. aktivnost			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Potpora za koordiniranje željezničkih regulatornih tijela													
Rezultat	nema	nema	nema	nema	nema	nema	nema	nema	nema	nema		nema	nema
Međubroj za 2. aktivnost			nema	nema	nema	nema	nema	nema	nema	nema		nema	nema
Tijelo za preispitivanje učinkovitosti													
Rezultat	Broj članova	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Međubroj za 3. aktivnost			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Kako je opisan u točki 1.5.5. „Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja...”

³⁵ Godišnji troškovi ENIM-a/koordinatora mreže za osiguravanje usklađenosti upravitelja infrastrukture na graničnim prijelazima (troškovi osoblja).

³⁶ Godišnji troškovi koji pokrivaju izdatke članova Tijela za preispitivanje učinkovitosti (dnevnica).

UKUPNO ³⁷	84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120
----------------------	----	-------	----	-------	----	-------	----	-------	--	-----	-------

³⁷

Ukupni iznosi prikazuju zbroj troškova samo za rezultate prikazane u tablici i ne predstavljaju ukupne troškove od 1. do 3. aktivnosti pokrivene financijskim sredstvima EU-a.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ³⁸	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	UKUPNO
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--------

NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj za NASLOV 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

Izvan NASLOVA 7.³⁹ višegodišnjeg financijskog okvira								
Ljudski resursi								
Ostali administrativni rashodi								
Međubroj izvan NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira								

UKUPNO								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebna odobrena sredstva za ljudske resurse i ostale administrativne rashode pokrit će se odobrenim sredstvima glavne uprave koja su već dodijeljena za upravljanje djelovanjem i/ili su preraspodijeljena unutar glavne uprave te, prema potrebi, dodatnim sredstvima koja se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

³⁸ Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

³⁹ Tehnička i/ili administrativna pomoć i rashodi za potporu provedbi programa i/ili djelovanja EU-a (prijašnje linije „BA”), neizravno istraživanje, izravno istraživanje.

3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa

- ☒ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- ☐ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
● Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
01 01 01 11 (izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
● Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV) ⁴⁰							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	— u sjedištima						
	— u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO							

XX se odnosi na odgovarajuće područje politike ili glavu proračuna.

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

⁴⁰ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

⁴¹ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ može se u potpunosti financirati preraspodjelom unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).

Za aktivnosti iz okvira 1.5.5. upotrijebit će se postojeća sredstva za tehničku pomoć u okviru Instrumenta za povezivanje Europe (proračunska linija 02 03 01 00) koja se trenutačno planiraju dodijeliti upraviteljima infrastrukture u razdoblju 2025.–2027. u okviru aktualne izmjene višegodišnjeg programa rada Instrumenta za povezivanje Europe.

- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.
- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☐ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- ☒ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni⁴²:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina 2025. ⁴³	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.+	UKUPNO (2025. – 2050.)
Upravitelji infrastrukture ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nacionalna regulatorna tijela ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Izračuni trećih strana izračunani su kao razlika između zbroja procijenjenih troškova povezanih s mjerama iz prijedloga koje snosi relevantni korisnik (vidjeti okvir 1.5.5.) i udjela sufinanciranja EU-a osiguranog tom korisniku. Procijenjeni troškovi izvedeni su izravno iz izračuna izvršenih za procjenu učinka prijedloga.

⁴³ Godina 2025. je godina početka provedbe prijedloga/inicijative.

⁴⁴ Financiranje koordinатора mreže, vidjeti točku 1. u okviru 1.5.5.

⁴⁵ Za pokrivanje troškova osnivanja tajništva ENRRB-a, vidjeti točku 2. u okviru 1.5.5.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

- ☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
 - ☐ na vlastita sredstva
 - ☐ na ostale prihode
 - navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda ☐

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ⁴⁶						
			Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
Članak									

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

/

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

⁴⁶ Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.