



Svet
Evropske unije

Bruselj, 13. julij 2023
(OR. en)

11718/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0271 (COD)

TRANS 305
CODEC 1346

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	12. julij 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 443 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 443 final.

Priloga: COM(2023) 443 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Železniški promet je okolju prijazen način prevoza. Leta 2020 je železniški promet predstavljal 5,1 % potniškega prevoza med državami EU in 11,5 % tovornega prometa med državami EU, vendar le 0,4 % emisij toplogrednih plinov iz prometa v EU. Razlog za to je, da je železniški promet energijsko zelo učinkovit, saj predstavlja le 1,9 % porabe energije v prometu, in da večina železniškega prometa poteka po elektrificiranih progah. Železniški promet je tako okolju prijazen in ima toliko drugih prednosti, kot je visoka raven varnosti, da ga politika EU dosledno spodbuja.

Ta predlog je ključni ukrep evropskega zelenega dogovora ter strategije za trajnostno in pametno mobilnost. Njegov glavni cilj je določiti okvir, ki bo omogočal učinkovitejše upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa, s čimer se bo izboljšala kakovost storitev in omogočilo več prometa v železniškem omrežju. Doseganje tega cilja je ključno za zagotovitev, da prometni sektor prispeva k razogljičenju.

Da se zagotovi visoka raven usklajevanja, ki je potrebno za varno delovanje in učinkovito uporabo omrežja, morajo upravljavci infrastrukture učinkovito upravljati železniški promet in zmogljivosti. To se večinoma izvaja na ravni nacionalnih mrež. Hkrati storitve čezmejnega železniškega prometa zahtevajo boljše usklajevanje med omrežji kot danes. V ta namen bo predlog določil mehanizme za usklajevanje med nacionalnimi upravljavci infrastrukture in drugimi, ki sodelujejo pri izvajanju čezmejnih železniških storitev. Omogočil bo učinkovitejšo dodelitev železniške infrastrukturne zmogljivosti z uvedbo prožnosti v postopek in zagotovitvijo večje vloge upravljavcem infrastrukture pri določanju potreb po prevozu. Upravljavci infrastrukture bodo na primer lahko rezervirali nekatere zmogljivosti, ki bodo dodeljene pozneje. To bo koristilo storitvam železniškega tovornega prometa, ki jih ni mogoče vedno načrtovati dovolj vnaprej, da bi ustrezale načrtovanemu letnemu voznemu redu. Predlog bo uvedel spodbude za upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu, da izpolnijo obveznosti v zvezi z zmogljivostmi in se izognejo spremembam v kratkem času, ki bi sicer imele negativne posledice za druge uporabnike omrežja. Digitalizacija postopkov, povezanih z zmogljivostmi, bo pripomogla k večji učinkovitosti storitev in izboljšanju njihove kakovosti. Upravljavcem infrastrukture bo zagotovil tudi orodja za obvladovanje nepričakovanih dogodkov. Cilj predloga je zagotoviti skladnost postopka digitalizacije v državah članicah in s tem bolj usklajene storitve železniškega prometa po vsej EU.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Predlog spreminja pravila za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa, spremljanje uspešnosti železniškega prometa, usklajevanje med deležniki in dodeljevanje zmogljivosti železniškemu prometu kot delu intermodalne prometne verige. Zato se osredotoča na železniški trg in železniške dejavnosti, ki ju ureja Direktiva 2012/34/EU. Predlog obravnava ključni vidik železniških dejavnosti: načrtovanje in dodeljevanje železniške infrastrukturne zmogljivosti, ki sta trenutno zajeta v dveh pravnih besedilih, Direktivi 2012/34/EU in Uredbi (EU) št. 913/2010. Določa tudi boljše usklajevanje storitev železniškega prometa po vsej EU in ustrezen regulativni nadzor. Predlog je v skladu s pomembnimi načeli iz Direktive 2012/34/EU, kot so neodvisnost upravljavcev železniške infrastrukture, ločitev upravljanja infrastrukture od zagotavljanja železniških prevoznih

storitev, omogočanje dostopa do železniške infrastrukture in objektov za izvajanje železniških storitev, zaračunavanje uporabnin za železniško infrastrukturo in spremljanje železniškega trga. Predlog bo razveljavil in nadomestil Uredbo (EU) št. 913/2010 ter zadevne določbe o upravljanju zmogljivosti prenesel iz Direktive 2012/34/EU v novo uredbo.

Vidiki načrtovanja prometne infrastrukture, ki so zajeti v Uredbi (EU) št. 913/2010, so bili vključeni v predlog Komisije za revidirano uredbo o omrežju TEN-T, objavljeni leta 2021.

Predlog dopolnjuje več vidikov železniške in prometne politike EU. Ti vključujejo politiko železniškega trga, določeno v Direktivi 2012/34/EU in smernicah Skupnosti o državni pomoči za prevoznike v železniškem prometu, politiko prometne infrastrukture, ki temelji na uredbi o omrežju TEN-T, interoperabilnost železnic, določeno v direktivi o interoperabilnosti, in ustrezne tehnične specifikacije o interoperabilnosti za železniški prevoz ter politiko intermodalnega prometa, ki se izvaja z direktivo o kombiniranem prevozu in drugimi instrumenti.

- Skladnost z drugimi politikami Unije

S sporočilom o evropskem zelenem dogovoru sta bila potrjena cilj EU, da se do leta 2050 doseže podnebna nevtrálnost, in potreba po 90-odstotnem zmanjšanju emisij iz prometa do leta 2050. V njem se je pozvalo k strožjim ukrepom za spodbujanje uporabe multimodalnega prometa in k preusmeritvi znatnega dela 75 % notranjega tovora, ki se zdaj prevaža po cestah, na železnico in celinske plovne poti, pri čemer se je priznalo, da to „[...] bo zahtevalo ukrepe za boljše upravljanje in povečanje zmogljivosti železnic [...]“. Mejniki Strategije za trajnostno in pametno mobilnost so vključevali 50-odstotno povečanje železniškega tovarnega prometa do leta 2030 in 100-odstotno povečanje do leta 2050 ter podvojitev potniškega prevoza visoke hitrosti do leta 2030 in njegovo potrojitev do leta 2050. Strategija se je sklicevala na potrebo po okrepitvi čezmejnega usklajevanja in sodelovanja med upravljavci železniške infrastrukture, boljšem upravljanju železniškega omrežja na splošno in uporabi novih tehnologij za spodbujanje železniškega tovora. Komisija je v strategiji napovedala, da bo predlagala revidirana pravila o dodeljevanju železniških zmogljivosti v skladu s tekočimi pobudami za železniški sektor. V akcijskem načrtu za spodbujanje železniškega potniškega prevoza na dolge razdalje in čezmejnega železniškega potniškega prevoza je podrobneje predstavila svoje namere in napovedala, da si bo prizadevala za pobudo za izboljšanje postopkov dodeljevanja zmogljivosti in upravljanja prometa, da bi se bolje usklajevalo dodeljevanje zmogljivosti v celotnem železniškem sistemu, pri čemer bi bile vključene tako storitve potniškega kot tovarnega prometa.

Pobuda prispeva tudi k doseganju cilja trajnostnega razvoja 13 („Sprejeti nujne ukrepe za boj proti podnebnim spremembam in njihovim posledicam“), saj bo boljše upravljanje zmogljivosti spodbudilo razvoj storitev železniškega prometa in omogočilo njihovo boljše prilagajanje potrebam uporabnikov. S tem se bosta povečala razpoložljivost in uporaba železniškega prometa kot okolju prijaznega načina prevoza.

Ta zakonodajni predlog je del svežnja predlogov za okolju prijaznejši tovarni promet, ki zajema več načinov prevoza. Sveženj je pomemben rezultat Strategije za trajnostno in pametno mobilnost ter del delovnega programa Komisije za leto 2023. Njegov cilj je pospešiti razogljičenje tovarnega prometa, spodbujati intermodalni promet in dokončno vzpostaviti enotno evropsko železniško območje. Poleg tega predloga vključuje tudi:

- revizijo direktive o kombiniranem prevozu (Direktiva Sveta 92/106/EGS),

- revizijo direktive o težah in merah (Direktiva Sveta 96/53/ES),
- predlog EU CountEmissions o usklajevanju obračunavanja emisij v prometu.

Ukrepi, uvedeni s tem zakonodajnim predlogom, bodo dopolnili izboljšave železniških infrastrukturnih zmogljivosti, predvidene v predlagani reviziji uredbe o omrežju TEN-T. Revizija vključuje dokončanje manjkajočih povezav v železniškem omrežju TEN-T, pospešeno uvajanje evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa in dodajanje zahtev glede železniške infrastrukture za intermodalni promet. Hkrati se bodo ukrepi za odpravo ovir za interoperabilnost še naprej izvajali kot del tehničnega stebra enotnega evropskega železniškega območja.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga predloga je člen 91 Pogodbe o delovanju EU (PDEU). Promet je politika deljenih pristojnosti. To pomeni, da lahko EU in njene države članice sprejemajo zakonodajne in pravno zavezujoče akte na področju prometa. Države članice izvajajo svojo pristojnost, kadar je ne izvaja EU ali kadar se EU odloči, da je ne bo izvajala.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

EU je že sprejela zakonodajo o upravljanju zmogljivosti železniške infrastrukture in upravljanju železniškega prometa – Direktiva 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (zlasti poglavje IV) in Uredba (EU) št. 913/2010 o železniških tovornih koridorjih (zlasti poglavje IV). To odraža politični cilj vzpostavitve enotnega evropskega železniškega območja, v katerem lahko prevozniki v železniškem prometu zagotavljajo prevozne storitve, vključno s čezmejnimi storitvami, v vse bolj povezanem in interoperabilnem omrežju.

Ukrepanje na ravni EU je potrebno za odpravo ovir v zakonodaji EU, ki preprečujejo izvajanje sektorskih pobud za posodobitev upravljanja zmogljivosti. Spodbude in izvedbene načrte bi bilo načeloma mogoče preoblikovati na nacionalni ravni, vendar ne bi omogočali reševanja vprašanj v zvezi s čezmejnimi storitvami. Učinkovitejšega mednarodnega usklajevanja ni mogoče doseči brez jasnih zakonskih pravic in obveznosti, ki jih je treba vsaj do določene mere uskladiti po vsej EU. Če se neusklajenost/neinteroperabilnost digitalnih orodij ne bi obravnavala na ravni EU, bi lahko privedla do uvedbe različnih, nezdružljivih sistemov v različnih državah članicah.

Z ukrepanjem na ravni EU se bo omogočila vzpostavitev uspešnih in učinkovitih instrumentov za usklajevanje strateškega načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti, odpravo morebitnih vrzeli v pristojnostih regulatornih organov v zvezi s čezmejnim železniškim prometom ter uvedbo usklajenih pravil, ki bi spodbudile zmanjšanje preklicov in sprememb prošenj za dodelitev zmogljivosti.

• Sorazmernost

S posredovanjem se obravnavajo pomanjkljivosti v pravilih EU za upravljanje zmogljivosti, ugotovljene v oceni Uredbe (EU) št. 913/2010 o železniških tovornih koridorjih (v nadaljnjem besedilu: uredba o železniških tovornih koridorjih). Te je mogoče obravnavati le na ravni EU. V okviru možnosti politike se obravnavajo vprašanja čezmejnega usklajevanja za upravljanje zmogljivosti in prometa, infrastrukturna dela in izvedbeni načrti, ki vplivajo na čezmejni promet in jih zato ni mogoče obravnavati na nacionalni ravni ali dvostransko, ter njihov

regulativni nadzor. Predlagana uredba bo okrepila čezmejno usklajevanje tako za upravljavce infrastrukture kot za železniške regulatorne organe, odgovornost za dodeljevanje zmogljivosti pa prepušča nacionalnim upravljavcem infrastrukture. Bolj radikalne možnosti, ki bi vključevale centralizacijo delov postopka upravljanja zmogljivosti, so bile v oceni učinka zavrnjene.

- **Izbira instrumenta**

Cilj zakonodajnega predloga je izboljšati obstoječi okvir za dodeljevanje železniških zmogljivosti ter uvesti nova pravila in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in železniškega prometa za notranje in mednarodne storitve železniškega prometa, vključno s kriznim upravljanjem in upravljanjem uspešnosti. V ta namen bo zakonodajni predlog razveljavil uredbo o železniških tovornih koridorjih in določbe Direktive 2012/34/EU o dodeljevanju zmogljivosti železniške infrastrukture¹. Revidirana pravila in postopki, ki urejajo upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in železniškega prometa, bodo uvedeni v obliki uredbe.

Zaradi določitve usklajenega, neposredno uporabnega okvira za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in železniškega prometa je uredba boljši način za doseganje ciljev pobude kot direktiva. Uredba bo odpravila razlike v nacionalnih pravilih in praksah, ki trenutno ovirajo učinkovito uporabo železniških infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti na čezmejnih progah. Zagotovila bo tudi enotno izvajanje novih ukrepov, predvidenih v predlogu, na enotnem evropskem železniškem območju. To je zlasti pomembno zaradi nezanesljivosti, netočnosti in nepredvidljivosti storitev čezmejnega železniškega prometa (zlasti železniškega tovornega prometa).

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Komisija je leta 2018 pripravila poročilo o uporabi uredbe o železniških tovornih koridorjih², ki mu je leta 2021 sledila ocena³.

Splošna opažanja v oceni so bila omejena uporaba struktur koridorjev ter neučinkovitost ločenega upravljanja zmogljivosti železniških tovornih koridorjev in preostalega omrežja. V oceni je bilo ugotovljeno, da cilji uredbe o železniških tovornih koridorjih na splošno niso bili doseženi.

V oceni so bile izpostavljene štiri ključne pomanjkljivosti uredbe o železniških tovornih koridorjih in njene uporabe.

Prvič, uporaba točk „vse na enem mestu“ in vnaprej dogovorjenih vlakovnih poti je bila manjša od pričakovane. Pristop „vse na enem mestu“ ni bil učinkovit, saj je osredotočenost usklajevanja omejil na posamezne koridorje in ne na celotno železniško omrežje. Zato so morali prevozniki v tovornem prometu še vedno komunicirati s posameznimi upravljavci

¹ Zlasti oddelek 3 Poglavja IV Direktive 2012/34/EU.

² COM(2018) 189 final z dne 16. aprila 2018. Pred tem poročilom je Evropsko računsko sodišče pripravilo poročilo (Evropsko računsko sodišče, Železniški tovorni promet v EU še vedno ni na pravi poti, Posebno poročilo št. 8, Luksemburg, Urad za publikacije Evropske unije, 2016).

³ SWD(2021) 134 final z dne 2. junija 2021.

infrastrukture, če so želeli zagotoviti vlakovno pot, ki je vključevala dele zunaj koridorjev. Tako so točke „vse na enem mestu“ namesto poenostavitve postopka pomenile dodatno delo na upravni ravni.

Drugič, v uredbi o železniških tovornih koridorjih ni bila obravnavana potreba po uskladitvi orodij in postopkov, ki se uporabljajo na nacionalni ravni za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti. To bi pripomoglo k izboljšanju upravljanja infrastrukturnih zmogljivosti za čezmejni železniški tovorni promet. V uredbi o železniških tovornih koridorjih ni predpisana uporaba posebnih digitalnih orodij, spletno orodje RNE za naročilo vlakovnih poti (PCS – Path Coordination System), ki so ga razvili deležniki v železniškem prometu in je bilo uvedeno za podporo usklajevanju med prosilci za železniške infrastrukturne zmogljivosti in točkami „vse na enem mestu“, pa ni zagotovilo popolne rešitve.

Tretjič, deležniki niso temeljito spremljali uspešnosti storitev železniškega tovornega prometa, da bi razvili in izvedli učinkovite načrte za izboljšanje uspešnosti. Z uredbo o železniških tovornih koridorjih je bilo spremljanje uspešnosti izrecno uvedeno kot naloga upravnih odborov tovornih koridorjev, vendar je ocena pokazala, da je bilo pri spremljanju uspešnosti spregledanih več pomembnih vidikov, kot je točnost prevoza od vrat do vrat.

Poleg tega je bil pri izboljšanju upravljanja prometa in usklajevanja s tovrnimi terminali dosežen omejen napredek. Za natovarjanje in raztovarjanje tovora tovrni vlaki potrebujejo zmogljivosti v namenskih objektih, imenovanih terminali. Ena glavnih težav je neusklajenost in neprilagojenost med zmogljivostmi, ki so na voljo v železniškem omrežju, in razpoložljivostjo zmogljivosti na terminalih. V ta namen je bila z uredbo o železniških tovornih koridorjih v upravnih odborih koridorjev uvedena svetovalna skupina upravljavcev terminalov, z navedeno uredbo pa sta bila določena tudi priprava in izvajanje postopkov za usklajevanje zmogljivosti med terminali in železniškim omrežjem. Vendar se zdi, da so imeli upravljavci terminalov le omejen vpliv na odločitve upravnih odborov koridorjev. Zato usklajevanje s terminali ni optimalno, kar ima za posledico netočnost in nezanesljivost tovornih vlakov.

• **Posvetovanja z deležniki**

Komisija je med celotnim postopkom ocene učinka dejavno sodelovala z deležniki in opravila izčrpna posvetovanja.

Posvetovanja so potekala leta 2022. Med njimi so bili:

- posvetovanje o pozivu k predložitvi dokazov⁴,
- odprto javno posvetovanje⁵,
- dve srečanju fokusnih skupin, ki so ju omogočili zunanji izvajalci,
- ankete in razgovori, ki so jih omogočili zunanji izvajalci,
- dva dogodka z deležniki: enega z upravljavci infrastrukture (ki ga je organizirala Komisija prek platforme PRIME⁶) in enega s prevozniki v železniškem prometu (ki ga je organizirala Komisija prek platforme za dialog prevoznikov v železniškem prometu⁷).

⁴ [Mednarodni tovorni in potniški promet – povečanje deleža železniškega prometa \(europa.eu\)](#)

⁵ [Mednarodni tovorni in potniški promet – povečanje deleža železniškega prometa \(europa.eu\)](#)

Med deležniki, s katerimi so bila opravljena posvetovanja, so bili upravljavci železniške infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu (za potniški in tovorni promet), člani izvršnega in upravnega odbora železniških tovornih koridorjev, upravljavci terminalov, špediterji, predstavniki ministrstev držav članic za železnice, nacionalni železniški regulatorni organi, nevladne organizacije, akademiki in državljani.

Rezultati posvetovalnih dejavnosti so bili uporabljeni za oceno splošne ravni podpore pobudi in ustreznosti ugotovljenih težav, ki naj bi jih zakonodajni predlog obravnaval, za oceno ustreznosti in ravni podpore predvidenih ukrepov politike ter za zagotovitev dodatnega strokovnega prispevka za oceno gospodarskih, družbenih in okoljskih učinkov ukrepov.

Odgovori na poziv k predložitvi dokazov in odprto javno posvetovanje so pokazali, da se večina anketirancev strinja z ugotovljenimi težavami in da deležniki na splošno široko podpirajo pobudo.

Deležniki, s katerimi so bila opravljena posvetovanja, so predlagane ukrepe pobude na splošno ocenili pozitivno. Ti na primer močno podpirajo uvedbo prožnejših in zanesljivejših postopkov za dodeljevanje zmogljivosti v skladu s potrebami trga (ki izhajajo iz projekta za preoblikovanje voznih redov za pametno upravljanje zmogljivosti). Podpirajo tudi uvedbo ukrepov za spodbujanje razvoja in uporabe digitalnih orodij za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa.

Vendar so bila mnenja deležnikov o možnostih politike, proučenih v oceni učinka, bolj raznolika, pri čemer se je večina upravljavcev infrastrukture zavzemala za pristop možnosti politike, pri kateri se cilji predloga dosežejo s sodelovanjem med posameznimi upravljavci infrastrukture, medtem ko se je veliko prevoznikov v železniškem prometu zavzemalo za pristop možnosti politike, pri kateri usklajevanje upravljanja zmogljivosti in prometa izvaja osrednji subjekt.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanji izvajalec je v podporo oceni učinka predloga opravil študijo. Izvajala se je od decembra 2021 do februarja 2023. Študija je Komisiji omogočila dragocen vpogled, zlasti v to, kako najbolje oblikovati možnosti politike in oceniti njihove pričakovane učinke ter kako pridobiti mnenja deležnikov, ki jih predlog neposredno zadeva.

- **Ocena učinka**

Ukrepi politike tega predloga temeljijo na rezultatih ocene učinka. Poročilo o oceni učinka je⁸ prejelo pozitivno mnenje odbora Komisije za regulativni nadzor⁹. Odbor je v svojem mnenju izdal nekaj priporočil o tem, kako predstaviti argumente v poročilu o oceni učinka. Ta priporočila so bila upoštevana; Priloga 1 k poročilu o oceni učinka vsebuje kratek oris načina njihove obravnave.

V okviru ocene učinka so bile proučene štiri možnosti politike.

⁶ Platforma upravljavcev železniške infrastrukture v Evropi (PRIME) za sodelovanje med upravljavci infrastrukture in službami Komisije.

⁷ Forum za prevoznike v železniškem prometu, ki vključuje službe Komisije in Agencijo Evropske unije za železnice.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

Možnost politike 1 je nadaljnji razvoj sedanjega pravnega okvira, ki ohranja koridorski pristop k čezmejnemu usklajevanju upravljanja zmogljivosti in prometa, kot je določeno v uredbi o železniških tovornih koridorjih.

Nasprotno pa možnosti politike 2, 3 in 4 temeljijo na „omrežnem pristopu“, pri katerem obseg ukrepov za upravljanje zmogljivosti in prometa presega proge koridorjev¹⁰ ter uvaja celovitejšo uskladitev in posodobitev pravil in postopkov za upravljanje zmogljivosti in prometa. Glavne razlike med temi možnostmi politike so strogost in ambicioznost zahtev ter stopnja centralizacije postopka odločanja.

Možnost politike 2 temelji na prostovoljnem sodelovanju med upravljavci infrastrukture, pri čemer ni struktur za centralizirano usklajevanje na ravni EU ali pa so te zelo omejene.

Možnost politike 3 razširja možnost politike 2, od katere prevzema večino ukrepov, s prenosom dodatnih odgovornosti za usklajevanje na usklajevalne organe na ravni EU ob čim večji uporabi obstoječih subjektov.

Možnost politike 4 razširja pristojnosti usklajevalnega organa, uvedenega z možnostjo politike 3, z dodajanjem operativnih nalog in nalog odločanja, kot sta pristojnost za sprejemanje končnih odločitev v primeru nesoglasja/neuskladitve med upravljavci infrastrukture in vzpostavitev evropske funkcije upravljanja prometa za obvladovanje večjih incidentov (v nadaljnjem besedilu: celica za krizne razmere).

V oceni je možnost politike 3 opredeljena kot prednostna, saj zagotavlja najboljše ravnovesje med cilji, ki jih je treba doseči, stopnjo sorazmernosti posredovanja, njegovimi stroški in koristmi ter verodostojnostjo ocene učinkov.

Zakonodajni predlog bo z uvedbo usklajenega, neposredno uporabnega okvira za upravljanje železniške infrastrukture in prometa prispeval k doseganju splošnega cilja zagotavljanja večjega obsega prometa v železniškem omrežju, kar bo koristilo tako uporabnikom železniškega potniškega kot uporabnikom tovornega prometa. Dodatne zmogljivosti, ki izhajajo iz predloga, naj bi železniški promet (izraženo v vlakovnih kilometrih) povečale za 4 %, kar pomeni skoraj 250 milijonov vlakovnih kilometrov dodatnih zmogljivosti. Ocenjuje se, da bodo te dodatne zmogljivosti za prevoznike v železniškem prometu s finančnega vidika ustvarile gospodarsko vrednost 2 500 milijonov EUR. Za končne uporabnike dodatne zmogljivosti, ki izhajajo iz tega zakonodajnega predloga, pomenijo, da bodo imeli potniki koristi od več povezav in pogostejših storitev za obstoječe povezave. Podobno bodo koristi od večje izbire imeli naročniki prevoza v segmentu tovornega prometa. Predlog bo povečal učinkovitost postopka dodeljevanja zmogljivosti z uvedbo ukrepov za izboljšanje stabilnosti dodeljenih vlakovnih poti, pri čemer se bosta ustvarila prihranek pri stroških v višini približno 420 milijonov EUR za prevoznike v železniškem prometu in prihranek podobnega zneska za upravljavce infrastrukture. Izboljšal bo tudi čezmejno usklajevanje začasnih omejitev zmogljivosti, zaradi česar bo železniški prevoz zanesljivejši. Različni ukrepi iz predloga naj bi prav tako privedli do izboljšanja točnosti, kar bi prevoznikom v železniškem prometu po ocenah prineslo gospodarski dobiček v višini 658 milijonov EUR. Z večjo zanesljivostjo in točnostjo bodo storitve železniškega tovornega prometa privlačnejše za špediterje, kar bo pripomoglo k večji konkurenčnosti železniškega tovornega prometa v primerjavi s cestnim prometom. Prav tako bodo imeli potniki koristi od manj odpovedi in večje točnosti. Skupaj s

¹⁰ Vendar se bo še naprej ohranila osredotočenost na najbolj strateške proge, da bi se izognili pretiranemu urejanju na progah regionalnega pomena in/ali z nizko gostoto prometa.

pričakovanim povečanjem razpoložljivih povezav bodo te koristi prispevale k izboljšanju konkurenčnosti železniškega prevoza v primerjavi z zračnim prevozom v potniškem segmentu, zlasti na čezmejnih poteh, kjer bi morala uvedba usklajenega okvira za upravljanje zmogljivosti in prometa zagotoviti znatno dodano vrednost. Pričakuje se tudi, da bo predlog nacionalnim javnim organom prinesel prihranke pri upravnih stroških zaradi izvajanja usklajenega pravnega okvira za upravljanje železniških zmogljivosti in prometa ter postopnega opuščanja železniških tovornih koridorjev. Navedeni prihranki so ocenjeni na 2,6 milijona EUR, izraženo v tekočih vrednostih, v obdobju 2025–2050.

Pričakuje se tudi, da bo imel zakonodajni predlog pozitiven učinek na zaposlovanje v železniškem sektorju (v povprečju približno 42 000 dodatnih delovnih mest na leto v primerjavi z izhodiščem), in sicer zaradi povečanja razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti in s tem povezanega povečanja železniškega prometa, ki naj bi ga ustvarili ukrepi.

Nazadnje se pričakuje, da bo imel zakonodajni predlog skromen, vendar pozitiven učinek na podnebje in okolje (po ocenah se napoveduje, da bo prednostna možnost v obdobju 2025–2050 zmanjšala emisije CO₂ za približno 26 milijonov ton v primerjavi z izhodiščem).

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ta zakonodajni predlog upošteva pomemben vidik primernosti ureditve, saj je namenjen racionalizaciji in posodobitvi pravil za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, da bi se bolje zadovoljilo potrebam različnih segmentov železniškega trga, zlasti čezmejnega tovornega prometa. Predlog bo nadomestil obstoječi pravni okvir za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa v uredbi o železniških tovornih koridorjih in delih Direktive 2012/34/EU z enotnim, neposredno uporabnim okvirom za celotno omrežje EU.

Pričakuje se, da bo prednostna možnost politike javnim organom prihranila upravne stroške zaradi izvajanja usklajenega pravnega okvira za upravljanje železniških zmogljivosti in prometa ter ukinitve železniških tovornih koridorjev v obdobju 2025–2050, ki so ocenjeni na 2,6 milijona EUR v primerjavi z izhodiščem in izraženi v trenutnih vrednostih. Pobuda bo poenostavila zadeve za prosilce za zmogljivosti, vključene v storitve čezmejnega železniškega prometa, in sicer z učinkovitejšim dodeljevanjem zmogljivosti. Prav tako bo v obdobju 2025–2050 zmanjšala upravne stroške za upravljavce infrastrukture za ocenjeni znesek v višini 8,2 milijona EUR v primerjavi z izhodiščem, izražen v trenutnih vrednostih.

- **Temeljne pravice**

Predlog ne vpliva na varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Prednostna možnost bo imela proračunske posledice za Komisijo.

Predlagano uredbo o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti na enotnem evropskem železniškem območju spremljajo tri dopolnilne usklajevalne dejavnosti, za katere bo Komisija zagotovila sofinanciranje.

Prvič, sofinanciranje EU bo zagotovljeno v podporo usklajevanju upravljavcev infrastrukture s strani koordinatorske mreže. Zakonodajni predlog od posameznih upravljavcev infrastrukture zahteva tudi, da zagotovijo podporo pri sofinanciranju dejavnosti koordinatorske mreže.

Drugič, Komisija bo zagotovila podporo pri sofinanciranju, da bi pomagala vzpostaviti sekretariat za sodelovanje nacionalnih regulatornih organov, ki morajo sekretariatu tudi zagotoviti sofinanciranje.

Tretjič, zakonodajni predlog vključuje ustanovitev neodvisne skupine strokovnjakov za železniški promet, tj. organa za oceno uspešnosti, ki bo svetoval Evropski komisiji in katerega naloga bo ocenjevanje uspešnosti železniške infrastrukture in prevoznih storitev. Komisija bo zagotovila finančna sredstva za kritje celotnih stroškov članov organa za oceno uspešnosti.

Proračun v višini 5,5 milijona EUR je letno namenjen tem trem usklajevalnim dejavnostim.

5. DRUGI ELEMENTI

• Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja

Službe Komisije bodo spremljale izvajanje in učinkovitost tega predloga s številnimi ukrepi in kazalniki za merjenje napredka pri doseganju operativnih ciljev. Ti kazalniki in operativni cilji bodo oblikovani na podlagi svetovanja organa za oceno uspešnosti. Podatke bo zagotavljala evropska mreža upravljavcev infrastrukture, zlasti operativni organ, ki podpira njeno delo (koordinator mreže) in ki bo sodeloval tudi pri opredelitvi operativnih ciljev.

Komisija pričakuje tudi, da bo od evropske mreže železniških regulatornih organov prejela podatke in analize o razvoju železniškega trga in izvajanju.

Ti kazalniki uspešnosti bodo razviti za spremljanje učinkov ukrepov iz predloga. Vendar se pričakuje, da bodo odražali tudi nekatere sinergije z drugimi predlogi in politikami EU na področju prometa, kot je predlog o reviziji uredbe o omrežju TEN-T.

Predlog bo zagotovil pravno podlago za razvoj podrobnejših pravil, postopkov in predlog, ki bodo določeni v nezakonodajnih aktih. Obdobje izvajanja mora zato zajemati tudi začetek veljavnosti nezakonodajnih aktov, ki izhajajo iz predloga. Komisija bo pet let po koncu obdobja izvajanja izvedla oceno, da bi preverila, v kolikšni meri so bili doseženi cilji pobude.

• Obrazložitveni dokumenti (za direktive)

Ni relevantno.

• Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga

Poglavje I vsebuje splošne določbe. Opisuje vsebino predlagane uredbe, ki določa pravila, na podlagi katerih je železniške infrastrukturne zmogljivosti in železniški promet mogoče upravljati tako, da se optimizira uporaba omrežja, s čimer se izboljša kakovost storitev in omogoči večji obseg prometa. Določa področje uporabe predlagane uredbe. Določa tudi splošne odgovornosti upravljavcev železniške infrastrukture in načela, ki jih morajo upoštevati pri izvajanju svojih nalog, ter vsebuje opredelitve pojmov, pomembnih za predlagano uredbo.

Poglavje II določa splošna pravila za upravljanje zmogljivosti. V oddelku 1 o splošnih načelih so določene tri faze postopka načrtovanja in dodeljevanja zmogljivosti: strateško načrtovanje zmogljivosti (podrobneje obravnavano v oddelku 2 poglavja II), načrtovanje in dodeljevanje zmogljivosti (oddelek 3) ter prilagajanje in ponovno načrtovanje zmogljivosti (oddelek 4). Poglavje vsebuje obveznosti upravljavcev infrastrukture, da skupaj razvijejo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. Posebne določbe obravnavajo upravljanje omejenih infrastrukturnih

zmogljivosti in omejitev zmogljivosti, ki so posledica dela na infrastrukturi in slabe infrastrukture.

Poglavje III uvaja obveznosti glede upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ter od upravljavcev infrastrukture zahteva, da skupaj razvijejo evropski okvir za čezmejno usklajevanje v zvezi s temi vprašanji. Posebne določbe zagotavljajo, da lahko države članice v kriznih razmerah uporabijo nujne ukrepe za upravljanje železniških zmogljivosti in prometa.

Poglavje IV uvaja okvir za oceno uspešnosti. Za izboljšanje uspešnosti storitev železniške infrastrukture v EU je naloga evropske mreže upravljavcev infrastrukture (ENIM), da spremlja različne vidike uspešnosti in pripravlja letna javna poročila o uspešnosti. Novoustanovljeni organ za oceno uspešnosti bo svetoval in dajal priporočila o zadevah, povezanih z uspešnostjo.

Poglavje V vsebuje določbe o organizacijski strukturi za usklajevanje med upravljavci infrastrukture. Evropska mreža upravljavcev infrastrukture, ustanovljena na podlagi Direktive 2012/34/EU, je okrepljena, podpirali pa jo bodo koordinator mreže in določene informacijske točke za upravljavce infrastrukture. To poglavje vsebuje tudi pravila o digitalizaciji upravljanja zmogljivosti.

Poglavje VI vsebuje določbe o regulativnem nadzoru nad upravljanjem zmogljivosti in prometa, s čimer se razširjajo naloge in odgovornosti evropske mreže železniških regulatornih organov (ENRRB) v zvezi z zadevami EU in čezmejnimi zadevami. V ta namen bo imela evropska mreža železniških regulatornih organov odbor regulatornih organov, ki bo organ odločanja, in sekretariat, ki ga bo podpiral.

Poglavje VII vsebuje končne določbe, ki zajemajo delegirane akte in prihodnjo oceno Uredbe. Vsebuje spremembe Direktive 2012/34/EU ter razveljavlja uredbo o železniških tovornih koridorjih in posebne člene Direktive 2012/34/EU, ki jih nova uredba nadomešča. Predvideni so prehodni ukrepi za zagotovitev nemotenega prehoda na nov pravni okvir.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

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

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V sporočilu Komisije o evropskem zelenem dogovoru³ sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, hkrati pa si prizadeva za cilj ničelnega onesnaževanja⁴, da bi do leta 2030 zmanjšali vplive emisij onesnaževal zraka na zdravje za več kot 55 % in delež ljudi, ki se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, za 30 %. Promet povzroča približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji, ki so se v zadnjih letih povečale. Evropski zeleni dogovor daje prednost prehodu znatnega dela 75 % notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, na železnice in celinske plovne poti. Ker je železniški promet večinoma elektrificiran in energijsko učinkovit način prevoza, bi morala večja uporaba storitev železniškega prometa prispevati k zmanjšanju emisij v prometu in porabe energije.
- (2) Sporočilo o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost⁵ določa mejnike za prikaz poti prometnega sistema Unije k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij „Evropski zeleni dogovor“ (COM(2019) 640 final) z dne 11. decembra 2019.

⁴ Sporočilo Komisije, Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal (COM(2021) 400 final) z dne 12. maja 2021.

⁵ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final) z dne 9. decembra 2020.

mobilnosti. V njem je predvideno, da bi se moral železniški tovorni promet do leta 2030 povečati za 50 %, do leta 2050 pa podvojiti; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti, do leta 2050 potrojiti, načrtovana skupinska potovanja v Uniji, krajša od 500 km, pa bi morala biti ogljično nevtralna do leta 2030. Da bi dosegli te cilje, mora železniški promet postati privlačnejši v smislu cenovne dostopnosti, zanesljivosti in storitev, ki so bolj prilagojene potrebam potnikov in prevoznikov tovora.

- (3) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁶ določa pravila, ki se uporabljajo za upravljanje železniške infrastrukture in njeno obratovanje, ter načela in postopke, ki se uporabljajo za dodeljevanje zmogljivosti železniške infrastrukture za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu.
- (4) Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta⁷ določa vzpostavitev železniških tovornih koridorjev in točk „vse na enem mestu“ za lažje vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti za mednarodne storitve železniškega tovornega prometa.
- (5) Upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa je ključnega pomena za dobro delovanje železniškega sektorja. Izvajanje železniških prevoznih storitev je treba skrbno načrtovati in usklajevati, da bi vlakom z zelo različnimi značilnostmi, kot sta hitrost in zavorna razdalja, omogočili varno skupno uporabo istih tirov. Optimalno upravljanje zmogljivosti ustvarja več priložnosti za storitve železniškega prometa in povečuje njegovo zanesljivost. Uredba bi morala upravljavcem infrastrukture omogočiti zadostno prožnost za učinkovito upravljanje zmogljivosti, hkrati pa zagotoviti nediskriminatorno obravnavo vseh prevoznikov v železniškem prometu pri dostopu do omrežja.
- (6) Direktiva 2012/34/EU državam članicam priznava pravico, da za določene dele železniškega omrežja ali za nekatere storitve železniškega prometa ne uporabljajo pravil o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, kadar tako izvzetje iz področja uporabe prava Unije ne vpliva na delovanje enotnega evropskega železniškega območja. Ta izvzetja bi se morala še naprej uporabljati, države članice pa bi morale ohraniti pravico, da v prihodnje zahtevajo taka izvzetja tudi v zvezi s to uredbo.
- (7) Pravila in postopki za upravljanje zmogljivosti železniške infrastrukture bi morali bolje odražati potrebe vseh segmentov železniškega trga. Zlasti bi morale upoštevati potrebo po dolgoročni stabilnosti razpoložljivih zmogljivosti za potniške storitve in kratkoročni prožnosti tovornega prometa, da bi se lahko odzival na povpraševanje na trgu. Zato postopek upravljanja zmogljivosti ne bi smel biti več osredotočen predvsem na leto, temveč bi moral biti urejen v treh zaporednih fazah strateškega načrtovanja zmogljivosti; načrtovanje storitev železniškega prometa in dodeljevanje zmogljivosti ter prilagoditev in ponovno načrtovanje zmogljivosti. Uvedba bolj opredeljenih in strukturiranih faz, ki omogočajo dolgoročno načrtovanje in kratkoročno prilagoditev pri upravljanju zmogljivosti, bi koristila zlasti storitvam, ki jih je težje načrtovati vnaprej ali jih je težje organizirati, kot so tovorni vlaki in čezmejni potniški vlaki.

⁶ Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32).

⁷ Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet (UL L 276, 20.10.2010, str. 22).

- (8) Vse večji del železniškega omrežja Unije je preobremenjen ali skoraj preobremenjen in ne more zadovoljiti potreb vseh prosilcev po železniških infrastrukturnih zmogljivostih ter podpirati nadaljnje rasti obsega železniškega prometa. Razvoj in digitalizacija infrastrukture v skladu s tehnično specifikacijo za interoperabilnost, razvito v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta, zlasti evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: sistem ERTMS), naj bi srednje- in dolgoročno povečala razpoložljive zmogljivosti. Kljub temu bodo morali upravljavci infrastrukture prednostno uporabljati preobremenjene odseke. Brez poseganja v splošna načela o prednostnih nalogah, ki jih določijo države članice v okviru dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, bi morali upravljavci infrastrukture odločitve o prednostnih nalogah sprejemati na podlagi preglednih in usklajenih metodologij, iz katerih je razvidno, kako so bili upoštevani socialni, gospodarski in okoljski dejavniki ter kako vplivajo na njihovo odločitev.
- (9) Strateško načrtovanje zmogljivosti bi moralo izboljšati uporabo železniške infrastrukture s predvidevanjem povpraševanja po storitvah železniškega prometa in upoštevanjem načrtovanega razvoja, obnove in vzdrževanja infrastrukture. Zagotoviti bi moralo dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti tako, da se čim bolj poveča vrednost storitev železniškega prometa za družbo. Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti, da se s strateškim načrtovanjem postopno povečajo podrobne informacije o razpoložljivih zmogljivostih in da je tako načrtovanje podlaga za dodeljevanje zmogljivosti.
- (10) Da se zagotovi razpoložljivost zmogljivosti za dodelitev različnim segmentom železniškega trga ter zlasti storitvam tovornega prometa in čezmejnega železniškega prometa, bi bilo treba upravljavcem infrastrukture dovoliti, da vnaprej načrtujejo uporabo zmogljivosti na preobremenjenih ali zelo izkoriščenih odsekih železniškega omrežja in po potrebi razširijo tako načrtovanje na druge odseke omrežja. Pri tem vnaprejšnjem načrtovanju zmogljivosti bi bilo treba upoštevati različne metode dodeljevanja zmogljivosti in značilnosti različnih segmentov železniškega trga. Omogočiti bi bilo treba boljši izkoristek železniške infrastrukture tako, da bi se v fazi dodeljevanja zmogljivosti vlaki s podobnimi značilnostmi delovanja razvrstili v skupine.
- (11) Upravljavci infrastrukture bi morali pri dodeljevanju zmogljivosti upoštevati strateške načrte za zagotavljanje zmogljivosti in hkrati zagotoviti, da se zmogljivosti dodeljujejo pošteno in nediskriminatorno v skladu s povpraševanjem na trgu. V ta namen se lahko nekatere prošnje za zmogljivost zavrnejo, načrt za zagotovitev zmogljivosti pa je treba redno posodabljati, da odraža dejansko povpraševanje.
- (12) Različni segmenti železniškega trga imajo različne zmožnosti, da predvidijo svoje potrebe po železniških zmogljivostih. Zlasti nekateri ponudniki storitev tovornega prometa morda ne bodo mogli pravočasno opredeliti svojih potreb po zmogljivostih, da bi bili lahko vključeni v operativni vozni red, tj. v letni načrt vožnje vlakov in železniškega voznega parka, in morda ne bodo ustrezali letnemu načrtu. Zato bi morali imeti upravljavci infrastrukture možnost ponuditi zmogljivosti zadostne kakovosti in količine tudi za storitve železniškega prometa, ki so brez stabilnega povpraševanja, se organizirajo v razmeroma kratkem času, vključujejo več kot eno vožnjo vlaka in lahko vozijo večkrat v nekem obdobju, ki morda ne sovпада s trajanjem obdobja operativnega voznega reda.
- (13) Prosilci za železniške infrastrukturne zmogljivosti bi morali imeti možnost, da vsako leto na podlagi operativnega voznega reda načrtujejo in zaprosijo za železniške

infrastrukturne zmogljivosti. Prav tako bi morali imeti možnost, da z okvirnimi pogodbami veliko prej zaprosijo za železniške infrastrukturne zmogljivosti za stabilne večletne storitve železniškega prometa. Nazadnje, morali bi imeti možnost, da zaprosijo za zmogljivosti z ustreznim obratovalnim časom, in sicer na podlagi *ad hoc* prošnje za dodelitev zmogljivosti za posamezne vlake ali na podlagi prošenj, ki temeljijo na tekočem načrtovanju za ponavljajoče se železniške storitve.

- (14) Velik delež železniškega tovornega prometa je na dolge razdalje in zahteva čezmejno usklajevanje med upravljavci infrastrukture. Cilj politike, da se poveča železniški promet, je odvisen tudi od rastočih čezmejnih storitev potniškega prevoza. Za olajšanje in spodbujanje vse večjega čezmejnega prometa na enotnem evropskem železniškem območju je treba zagotoviti večjo doslednost in usklajenost pravil in postopkov za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti. V skladu s tem bi bilo treba okrepiti vlogo evropske mreže upravljavcev infrastrukture, da bi se ji zaupalo oblikovanje smernic za usklajeno izvajanje te uredbe o postopkih in metodologijah za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter dejavno usklajevanje čezmejnih zmogljivosti in prometa. Evropska mreža upravljavcev infrastrukture bi morala zlasti razviti evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje ter za oceno uspešnosti.
- (15) Evropski okviri, ki jih je razvila evropska mreža upravljavcev infrastrukture, bi morali določati smernice, ki bi jih moral upravljavec infrastrukture čim bolj upoštevati, hkrati pa ohraniti odgovornost za svoje operative odločitve. Upravljavci infrastrukture bi morali utemeljiti vsako odstopanje od okvirov, ki jih je razvila evropska mreža upravljavcev infrastrukture. Ta pristop naj bi vzpostavil ravnovesje med potrebo po usklajevanju in uporabi usklajenih pristopov na enotnem evropskem železniškem območju ter potrebo po prilagoditvi postopkov in metodologij posebnim okoliščinam na določenih geografskih območjih. Komisija bi morala po petih letih uporabe te uredbe oceniti, ali stanje konvergence postopkov in metodologij ter učinkovitost procesa usklajevanja med upravljavci infrastrukture ter splošni napredek pri vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja upravičujejo uvedbo sekundarne zakonodaje, ki bi nadomestila elemente evropskih okvirov, razvitih v evropski mreži upravljavcev infrastrukture.
- (16) Pravila o upravljanju čezmejnega železniškega prometa pod običajnimi pogoji in v primeru motenj bi morala spodbujati nemoteno, odporno in brezhibno delovanje železniških prevoznih storitev. Zagotoviti bi morala sistem strukturiranega usklajevanja med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki.
- (17) Obratovanje železniške infrastrukture ne zahteva le tesnega sodelovanja med upravljavci infrastrukture, temveč tudi tesno sodelovanje s prevozniki v železniškem prometu in drugimi deležniki, ki so neposredno vključeni v železniški in multimodalni promet ter logistične dejavnosti. Zato je treba zagotoviti strukturirano usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki.
- (18) Zanesljivost storitev železniškega prometa je eden od vidikov, ki jih uporabniki v železniškem prometu najbolj cenijo. Zanesljivost voznih redov je tudi ključni vidik za nemoteno delovanje železniškega sistema, kjer obstaja močna interakcija med storitvami in zunanjimi učinki omrežja. Zato je treba odstopanja od voznega reda čim bolj omejiti. Poleg tega bi bilo treba uvesti sistem ustreznih spodbud za spodbujanje izpolnjevanja obveznosti s strani upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v

železniškem prometu in drugih ustreznih deležnikov. Te spodbude bi morale biti gospodarske in negospodarske.

- (19) Stalno spremljanje kakovosti železniške infrastrukture in prevoznih storitev je pogoj za izboljšanje uspešnosti teh storitev. Zato je treba vzpostaviti pregleden in objektiven sistem kazalnikov, ki zagotavljajo povratne informacije o vidikih uspešnosti, ki so pomembni za različne operativne deležnike in končne uporabnike železniških prevoznih storitev. Glavna funkcija navedenega sistema bi morala biti osredotočena na spremljanje izpolnjevanja obveznosti operativnih deležnikov in napredka pri uspešnosti skozi čas ob upoštevanju različnih okoliščin in značilnosti v železniškem sektorju. Komisija bi morala imeti možnost, da se pri vzpostavitvi takega sistema in analizi njegovih rezultatov opre na neodvisne strokovnjake v okviru organa za oceno uspešnosti. Ta organ bi moral Komisiji zagotavljati neodvisno svetovanje na vseh področjih, ki vplivajo na uspešnost storitev železniškega prometa in upravljanje infrastrukture.
- (20) Za izboljšanje uspešnosti storitev železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju bi morali upravljavci infrastrukture v tesnem sodelovanju s Komisijo, organom za oceno uspešnosti in ustreznimi deležniki vzpostaviti in izvajati skupni okvir za oceno uspešnosti. Ta bi moral zagotavljati, da vsi upravljavci infrastrukture v EU uporabljajo skupna načela in metodologije za merjenje uspešnosti z dogovorjenimi kazalniki. Okvir bi moral omogočati ugotavljanje pomanjkljivosti glede uspešnosti v železniškem omrežju EU. Zagotavljati bi moral, da upravljavci infrastrukture določijo cilje uspešnosti tako, da upoštevajo posebnosti omrežja, ki ga upravljajo, hkrati pa zagotovijo skladnost pri ugotavljanju najpomembnejših pomanjkljivosti glede uspešnosti. Upravljavcem infrastrukture bi moral omogočati sodelovanje na ravni EU pri opredeljevanju ukrepov za odpravo pomanjkljivosti glede uspešnosti in spremljanje njihovega učinka. Upravljavci infrastrukture bi morali v sodelovanju z evropsko mrežo upravljavcev infrastrukture ter ob upoštevanju mnenja organa za oceno uspešnosti in Komisije redno pregledovati ta okvir, da bi zagotovili, da ustreza svojemu namenu.
- (21) Za zagotovitev učinkovitega okvira EU za usklajevanje upravljavcev železniške infrastrukture bi morala evropska mreža upravljavcev infrastrukture, vzpostavljena z Direktivo 2012/34/EU, postati bolj operativna. Vključevati bi morala mehanizme odločanja, ki upravljavcem železniške infrastrukture v EU omogočajo učinkovito usklajevanje strateškega načrtovanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti.
- (22) Železniški regulatorni organi bi morali sodelovati na ravni Unije, da bi zagotovili skladno uporabo regulativnega okvira in dosledno obravnavo prosilcev na celotnem enotnem evropskem železniškem območju. To bi moralo potekati prek evropske mreže železniških regulatornih organov, da bi razvili skupne prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščen v skladu s to uredbo. V ta namen bi morala evropska mreža železniških regulatornih organov opravljati naloge usklajevanja ter sprejemati nezavezujoča priporočila in mnenja, ki ne bi smela vplivati na pristojnosti železniških regulatornih organov ali upravljavcev infrastrukture.
- (23) Učinkovito upravljanje železniških zmogljivosti in prometa zahteva izmenjavo podatkov in informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci in drugimi operativnimi deležniki. Ta izmenjava je lahko precej uspešnejša in učinkovitejša ob podpori interoperabilnih digitalnih orodij in po možnosti avtomatizacije. Specifikacije za interoperabilnost bi bilo zato treba prednostno izvajati in jih nadalje razvijati, da bi sledili tehnološkemu razvoju in novim postopkom, predstavljenim v tej uredbi.

- (24) Upravljalci infrastrukture bi morali zagotoviti usklajenost, zlasti v zvezi z digitalizacijo, z delom Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z naslovom IV Uredbe Sveta (EU) 2021/2085, v zvezi z osrednjim načrtom iz člena 86(5) in sistemskim stebrom iz člena 85(2), točka (c), ter prek skupine za uvajanje v uporabo iz člena 97 Uredbe (EU) 2021/2085.
- (25) Zagotoviti je treba mehanizem za določitev meril, načel in postopkov v zvezi z upravljanjem zmogljivosti, sodelovanjem med deležniki v železniškem prometu in usklajevanjem na ravni EU, za upravljalce infrastrukture in na področju regulativnega nadzora. Ta mehanizem zahteva, da upravljalci infrastrukture in železniški regulatorni organi v sodelovanju z ustreznimi deležniki razvijejo in izvajajo evropske okvire in smernice. Komisija bi morala po oceni razvoja in izvajanja evropskih okvirov in kadar prostovoljna uporaba sektorskih smernic ne doseže potrebne ravni regulativne skladnosti, imeti na voljo sredstva za odpravo takšnih regulativnih pomanjkljivosti z izvedbenimi ali delegiranimi akti, kadar je to ustrezno.
- (26) Da bi zagotovili nemoten postopek upravljanja zmogljivosti in prometa za storitve mednarodnega železniškega prometa, čim bolj zmanjšali odpovedi dodeljenih zmogljivosti in prekinitve delovanja železniškega prometa zaradi motenj v železniškem omrežju ter upoštevali razvoj praks upravljalcev infrastrukture in uporabo novih metod dodeljevanja zmogljivosti ter informacijskih in komunikacijskih tehnologij, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe sprejema akte. Ta pooblastila bi se morala nanašati na rezultate, ki izhajajo iz strateškega načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti; načrt za strateško načrtovanje zmogljivosti in postopek dodeljevanja zmogljivosti; roke za spremembe dodeljenih zmogljivosti in oblikovanje drugih rešitev za prosilce; načrt usklajevanja, posvetovanja in objave omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del; opredelitev močno izkoriščene in preobremenjene infrastrukture ter postopkov in metod za izračun stopnje izkoriščenosti zmogljivosti; merila za ugotavljanje in razglasitev motenj v omrežju; informacije, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom, ter področja, na katerih bi se morali upravljalci infrastrukture usklajevati, in posebne ureditve za tako usklajevanje. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim s strokovnjaki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje⁸. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet zlasti prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.
- (27) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za uvedbo tehničnih in operativnih zahtev za lažje nemoteno delovanje enotnega evropskega železniškega območja v zvezi z enotnimi merili za zahteve, ki jih upravljalci infrastrukture določijo v zvezi s prosilci; skupnih postopkov, meril in metodologije za upravljanje omejenih zmogljivosti, za načrtovanje dela v izrednih razmerah in za dodeljevanje zmogljivosti po obdobju, ki je vključeno v operativni vozni red; skupnega pristopa k nadomestilom, plačanim za spremembe dodeljenih zmogljivosti; skupnih meril in postopkov za ponovno načrtovanje ter opredelitev tehničnih elementov sistema za spremljanje uspešnosti storitev

⁸ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

železniškega prometa in z železnico povezanih storitev, vključno z metodologijami in zahtevami po podatkih ter njihovim pregledom. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta⁹.

- (28) Pravila o dodeljevanju zmogljivosti iz Direktive 2012/34/EU se nadomestijo s pravili iz te uredbe. Zato bi bilo treba v tej uredbi opredeliti pravila o sodelovanju med upravljavci infrastrukture, pravila o sodelovanju med železniškimi regulatornimi organi, zahteve za elemente programa omrežja, v katerem so opisani narava železniške infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, pogoji dostopa do nje ter načela in merila za dodeljevanje zmogljivosti. Pravila o sodelovanju in usklajevanju ter elementi programa omrežja, ki niso povezani z upravljanjem zmogljivosti, bi morali ostati v Direktivi 2012/34/EU.
- (29) V naknadni oceni Uredbe (EU) št. 913/2010¹⁰ je bilo ugotovljeno, da je njen učinek preveč omejen, da bi prispeval k prehodu s cestnega na železniški promet. Poleg tega je bilo sodelovanje med državami članicami in upravljavci infrastrukture pri upravljanju železniške infrastrukture s čezmejnega vidika še vedno neučinkovito. Ocena je pokazala tudi, da ločeno upravljanje zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih in na preostalem omrežju ni učinkovito. Za upravljanje zmogljivosti železniškega omrežja bi se moral uporabljati enoten regulativni okvir, na podlagi katerega bi se pripravilo prečiščeno besedilo s tem povezanih določb Direktive 2012/34/EU in Uredbe (EU) št. 913/2010. Zato bi bilo treba Uredbo (EU) št. 913/2010 in določbe Direktive 2012/34/EU o dodeljevanju zmogljivosti razveljaviti in nadomestiti s to uredbo.
- (30) Priprava operativnega voznega reda zahteva, da se pripravljalne dejavnosti izvedejo v letih pred začetkom njegove veljavnosti. Zato prehod z regulativnega okvira, vzpostavljenega z Direktivo 2013/34/EU in Uredbo (EU) št. 913/2010, na regulativni okvir, vzpostavljen s to uredbo, pomeni, da bi se morale priprave na operativne vozne rede v novem okviru začeti vzporedno z uporabo pravil iz sedanjega okvira. V skladu s tem je treba v prehodnem obdobju uporabljati dvojno ureditev, pri čemer morajo biti potrebni pripravljalni ukrepi za določen operativni vozni red v skladu s pravnim okvirom, ki se zanj uporablja. Omogočiti bi bilo treba, da se okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s sedanjim okvirom, še naprej uporabljajo za prehodno obdobje v okviru nove ureditve.
- (31) V skladu z novim okvirom bi se morali pripravljalni ukrepi za operativni vozni red začeti z objavo strategije glede zmogljivosti pet let pred začetkom veljavnosti določenega operativnega voznega reda. Zaradi zgodnje uporabe novega regulativnega okvira in ob upoštevanju pripravljalnega dela, ki ga je sektor že opravil, bi se lahko načrt dejavnosti za določitev prvih dveh operativnih voznih redov skrajšal na 38 mesecev s skrajšanjem faze strategije glede zmogljivosti. V skladu s tem bi se moral prvi operativni vozni red, ki spada v novi regulativni okvir, začeti [9. decembra 2029]. Vsi deležniki bi morali nemudoma začeti potrebne priprave za uskladitev z novim okvirom –

⁹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

¹⁰ SWD(2021) 134 final z dne 2. junija 2021.

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba določa načela, pravila in postopke, ki se uporabljajo za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in usklajevanje z objekti za izvajanje železniških storitev, upravljanje prometa, krizno upravljanje in upravljanje uspešnosti za storitve notranjega in mednarodnega železniškega prometa. Določa tudi pravila o evropski mreži za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in z drugimi zadevnimi deležniki ter o nadzoru nad zmogljivostmi in upravljanjem prometa.
2. Ta uredba se uporablja na področju uporabe železniške infrastrukture za storitve notranjega in mednarodnega železniškega prometa iz člena 1(2) Direktive 2012/34/EU, vključno z objekti za izvajanje železniških storitev, kot so opredeljeni v členu 3(11), navedene direktive.
3. Poglavja II do V te uredbe se ne uporabljajo za železniško infrastrukturo ali železniške storitve, ki so v obdobju veljavnosti zadevnih izvzetij izvzete iz uporabe poglavja IV Direktive 2012/34/EU v skladu s členom 2(3), (3a), (4), (8), (8a) in (10) navedene direktive.
4. Ta uredba se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunem ozemlju ne vzpostavi železniški sistem.

Člen 2

Splošne odgovornosti in načela

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

Sklici na upravljavca infrastrukture v vseh določbah v zvezi z dodeljevanjem železniških infrastrukturnih zmogljivosti v tej uredbi se štejejo za sklice na organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 7a(3) Direktive 2012/34/EU.
2. Da bi upravljavci infrastrukture olajšali zagotavljanje učinkovitega in uspešnega upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa v Uniji, sodelujejo v evropski mreži upravljavcev infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: mreža ENIM) iz člena 7f Direktive 2012/34/EU in v skladu z določbami te uredbe o sodelovanju.
3. Upravljavci infrastrukture pri izpolnjevanju svojih odgovornosti v skladu z odstavkoma 1 in 2:
 - (a) čim bolj učinkovito izkoristijo razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti, kot je določeno v členu 26 Direktive 2012/34/EU;

- (b) v socialnem, gospodarskem in okoljskem smislu čim bolj povečajo družbeno vrednost železniških prevoznih storitev, ki jih omogoča železniška infrastruktura;
- (c) zagotavljajo nediskriminatorno upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti in pregleden dostop do njih, tudi med deli, da se podpre poštena konkurenca;
- (d) omogočajo nemoten železniški promet v več kot enem omrežju;
- (e) zagotovijo preglednost glede stanja in razpoložljivosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti;
- (f) pregledajo in izboljšajo uspešnost železniške infrastrukture in prevoznih storitev v tesnem sodelovanju s prevozniki v železniškem sektorju;
- (g) prispevajo k vzpostavitvi in razvoju enotnega evropskega železniškega območja.

Člen 3

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

1. Upravljavci infrastrukture opravljajo naloge upravljanja prometa in zmogljivosti, vključno z načrtovanjem vzdrževanja, na pregleden in nediskriminatoren način, pri čemer na osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev v zvezi s temi nalogami, ne vpliva nobeno navzkrižje interesov.
2. V zvezi z upravljanjem prometa upravljavci infrastrukture zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu v primeru motenj, ki jih zadevajo, celovit in pravočasen dostop do ustreznih informacij. Če upravljavec infrastrukture odobri dodaten dostop do postopka upravljanja prometa, to stori za zadevnega prevoznika v železniškem prometu pregledno in nediskriminatorno.
3. V zvezi z upravljanjem zmogljivosti in dolgoročnim načrtovanjem večjega vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture se upravljavec infrastrukture posvetuje s prosilci, kot so opredeljeni v členu 3, točka 19, Direktive 2012/34/EU, v skladu s to uredbo in v največji možni meri upošteva izražene pomisleke.

Člen 4

Opredelitve pojmov

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

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

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

- (2) „interoperabilnost“ pomeni interoperabilnost, kot je opredeljena v členu 2(2) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹;
- (3) „operativni deležnik“ pomeni prosilca, prevoznika v železniškem prometu, upravljavca infrastrukture, upravljavca objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, izvajalca z železnico povezanih storitev in kateri koli drug subjekt, ki je neposredno vključen v izvajanje železniških prevoznih storitev;
- (4) „evropski koordinator“ pomeni koordinator iz člena 51 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T];
- (5) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od enega obdobja operativnega voznega reda;
- (6) „sočasno dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni postopek, s katerim upravljavci infrastrukture dodeljujejo železniške infrastrukturne zmogljivosti na podlagi vrste prošelj za dodelitev zmogljivosti, prejetih do določenega roka, in z usklajevanjem teh prošelj zagotovijo najboljšo možno uporabo infrastrukture in dodelitev takih zmogljivosti, ki se čim bolj ujemajo s prošnjami;
- (7) „prvi pride, prvi dobi“ pomeni načelo za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, na podlagi katerega se daje prednost pri postopku dodeljevanja v skladu s kronološkim vrstnim redom prošelj za dodelitev zmogljivosti;
- (8) „vlakovna pot“ pomeni infrastrukturne zmogljivosti, potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju, ki je opisana kot točna pot s časovnim okvirom za ta vlak, vključno z odhodnim in namembnim krajem, časom in dnevom vstopa ter časom in dnevom izstopa, pri čemer so vključeni vsa postajališča in vsi povezani časi odhoda;
- (9) „specifikacija zmogljivosti“ pomeni pravico do zmogljivosti, ki določa poslovne in operativne značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, pomembne za zadevnega prosilca, in ki upravljavcu infrastrukture zagotavlja zadostne informacije za pripravo posebnih vlakovnih poti, ki upoštevajo navedene značilnosti;
- (10) „storitve železniškega prometa v več omrežjih“ pomeni storitev železniškega tovornega ali potniškega prometa v notranjem ali mednarodnem prometu, ki se opravlja v dveh ali več omrežjih, ki jih upravljajo različni upravljavci infrastrukture. Vlak se lahko združi in/ali razdeli, različni odseki pa imajo lahko različne odhodne in namembne kraje, če vsi tovorni ali potniški vagoni prečkajo vsaj eno omrežje, ki ga upravlja drug upravljavec infrastrukture;
- (11) „pravica do zmogljivosti v več omrežjih“ pomeni vse pravice do zmogljivosti, ki omogočajo zagotavljanje storitev železniškega prometa v več omrežjih;
- (12) „razdelitev infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni dodelitev deležev skupne razpoložljive zmogljivosti dela infrastrukture različnim vrstam železniških prevoznih storitev in omejitvam zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del;

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

- (13) „operativni vozni red“ pomeni stalno posodobljene podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi, kot je izraženo z dodeljenimi pravicami do zmogljivosti, v obdobju operativnega voznega reda;
- (14) „obdobje operativnega voznega reda“ pomeni časovno obdobje, v katerem je določen operativni vozni red veljaven;
- (15) „infrastrukturno delo“ pomeni posege na železniški infrastrukturi za namene razvoja, vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture, kot so opredeljeni v členu 3, točke (2a), (2c), (2d) in (2e) Direktive 2012/34/EU;
- (16) „regulatorni organ“ pomeni regulatorni organ iz člena 55 Direktive 2012/34/EU;
- (17) „incident“ pomeni vsak dogodek ali niz dogodkov istega izvora, ki povzroči motnje v železniškem prometu.

POGLAVJE II

UPRAVLJANJE INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna načela za upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti

Člen 5

Upravljanje zmogljivosti

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

Člen 6

Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti

1. Upravljalci infrastrukture si prizadevajo upoštevati skupna načela in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti. V ta namen mreža ENIM

razvije in sprejme „evropski okvir za upravljanje zmogljivosti“ v skladu z določbami poglavja II do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe].

2. Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti določa skupna načela in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter za usklajevanje med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi prosilci, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev ter drugimi operativnimi deležniki.
3. Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti vključuje vsaj elemente iz Priloge III, se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in drugih prosilcev, ter temelji na dejavnostih mreže ENIM.
4. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, zlasti vsebino, določeno v Prilogi IV k tej uredbi. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih načel in postopkov, določenih v evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti.

Člen 7

Prosilci

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

Člen 8

Upravljanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da se omejene infrastrukturne zmogljivosti upravljajo v skladu z načeli iz člena 26 Direktive 2012/34/EU in člena 2 te uredbe v vseh fazah postopka upravljanja zmogljivosti iz člena 5.
2. Upravljavci infrastrukture pri sprejemanju odločitev o omejenih zmogljivostih upoštevajo strateške smernice o uporabi infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih zagotovijo države članice v skladu s členom 11(3).

Brez poseganja v pravila o državni pomoči lahko države članice upravljavcu infrastrukture po potrebi dodelijo nadomestilo, ki ustreza izgubam prihodkov,

povezanim izključno s potrebo po upoštevanju strateških smernic glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

3. Upravljalci infrastrukture v največji možni meri načrtujejo in dodeljujejo omejene zmogljivosti prek mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36, v katerega so vključeni zadevni prosilci in ki omogoča sporazumne rešitve za nasprotujoče si potrebe po zmogljivostih in prošnje.

4. Če mehanizem iz odstavka 3 ne privede do zadovoljive rešitve nasprotujočih si potreb po zmogljivostih in prošnjah, upravljalci infrastrukture upravljajo omejene zmogljivosti ali rešujejo spore z objektivnimi, preglednimi in nediskriminatornimi postopki.

V navedenih postopkih se ocenijo druge možnosti za uporabo infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi naslednjih socialno-ekonomskih in okoljskih meril, odvisno od razpoložljivosti podatkov:

- (a) operativnih stroškov za izvajalce železniških prevoznih storitev in posledičnega vpliva na cene za uporabnike železniških prevoznih storitev;
 - (b) časovno pogojenih stroškov za uporabnike železniških prevoznih storitev;
 - (c) poveztljivosti in dostopnosti za ljudi in regije, ki uporabljajo železniške prevozne storitve;
 - (d) emisij toplogrednih plinov, lokalnih onesnaževal zraka, hrupa in drugih zunanjih stroškov železniških prevoznih storitev ter njihovih verjetnih alternativ;
 - (e) posledic železniških prevoznih storitev in njihovih verjetnih alternativ za varnost in javno zdravje.
5. Mreža ENIM pripravi in sprejme postopke iz odstavka 4 ter jih vključi v okvir EU za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Postopki vključujejo naslednje korake:
 - (a) oblikovanje drugih scenarijev za razdelitev zmogljivosti, ki so na voljo za različne vrste železniških prevoznih storitev, ki po možnosti vključujejo zagotavljanje alternativnih zmogljivosti na drugih poteh ali alternativni časovni okvir s primerljivimi značilnostmi;
 - (b) ocena in razvrščanje scenarijev na podlagi objektivnih in preglednih metodologij ob upoštevanju socialno-ekonomskih in okoljskih meril iz odstavka 4;
 - (c) izbira najboljših scenarijev na podlagi ocene iz točke (b) ter ustrezna sprememba opredelitve modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi.
6. Mreža ENIM razvije metodologije iz odstavka 5, točka (b). Pri parametrih navedenih metodologij je mogoče upoštevati lokalne ali nacionalne okoliščine, ki temeljijo na sprejetih pristopih in empiričnih dokazih. Mreža ENIM navedene metodologije vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.
7. Komisija lahko ob upoštevanju izkušenj s pripravo in izvajanjem okvira iz odstavka 6 sprejme izvedbene akte, v katerih določi posebne postopke, merila in metodologije, ki se uporabljajo za upravljanje omejenih zmogljivosti. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Člen 9

Informacije o infrastrukturnih zmogljivostih

1. Upravljavci infrastrukture zainteresiranim stranem, zlasti prosilcem, potencialnim prosilcem in regulatornim organom, zagotovijo točne in najnovejše informacije o razpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti v celotnem postopku upravljanja zmogljivosti, tudi v fazi strateškega načrtovanja iz oddelka 2, med postopkom načrtovanja in dodeljevanja iz oddelka 3 ter ob vsaki spremembi dodeljenih zmogljivosti iz oddelka 4.

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

2. Upravljavci infrastrukture objavijo informacije iz odstavka 1 v skladu s členom 62(5) in prispevajo k razvoju ustreznih specifikacij v skladu s členom 62(3).
3. Upravljavci infrastrukture na zahtevo prosilcev zagotovijo informacije iz odstavka 1 na podlagi konkretnih specifikacij poslovnih in operativnih potreb (v nadaljnjem besedilu: ocena izvedljivosti). V zvezi s čezmejnimi storitvami upravljavci infrastrukture take prošnje prejemajo in nanje odgovarjajo na enem samem mestu in z enim samim postopkom ali prek enotnega vmesnika.

Člen 10

Omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del in slabe infrastrukture

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

2. Upravljavec infrastrukture pri načrtovanju infrastrukturnih del ravna v skladu s členom 2(3), in členom 3.

Upravljavec infrastrukture zlasti uravnoteženo upošteva vpliv infrastrukturnih del na lastno upravljanje sredstev in finančno stanje ter operativni in finančni vpliv na vse zadevne prosilce.

3. Upravljavci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o infrastrukturnih delih v okviru usklajevalnih mehanizmov iz člena 7e Direktive 2012/34/ES, v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa pa v skladu s členom 54 te uredbe.
4. Upravljavec infrastrukture pravočasno vnaprej načrtuje omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, in o njih obvesti prosilce ter se z njimi posvetuje, pri čemer upošteva ocenjeni vpliv na prevoznike v železniškem prometu. V ta namen upravljavci infrastrukture upoštevajo načrt iz oddelka 3 Priloge I.

Za omejitve zmogljivosti, ki močno vplivajo na zmogljivosti, ki so na voljo prosilcem, lahko prosilci od upravljavca infrastrukture zahtevajo, da zagotovi nadomestno načrtovanje za omejitev zmogljivosti, da se opredeli in izbere možnost, pri kateri se uravnoteženo upoštevajo vplivi na prosilce in upravljavce infrastrukture. Upravljavec infrastrukture navedenim prosilcem zagotovi okvirni načrt alternativnih zmogljivosti, ki so na voljo med omejitvijo zmogljivosti.

Okvirni načrt zajema zadevno in drugo možno progo ter se odraža v modelu zmogljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

5. Upravljalci infrastrukture upoštevajo in blažijo vpliv infrastrukturnih del na čezmejni promet. Upravljalci infrastrukture v skladu s členom 53 usklajujejo vsa infrastrukturna dela na progah iz člena 53(3) in vsa druga infrastrukturna dela s pomembnim čezmejnimi vplivom.

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

6. Zmanjšanja zmogljivosti ali uspešnosti infrastrukture pod konstrukcijsko določene vrednosti, ki so posledica propadanja sredstev, kot so zmanjšanja dovoljene hitrosti ali osne obremenitve, se prav tako štejejo za omejitve zmogljivosti. Za take omejitve se uporabljajo obveznosti obveščanja iz člena 9.
7. Upravljalci infrastrukture čim prej objavijo informacije in se s prosilci posvetujejo o načrtovanih začasni omejitvah zmogljivosti, njihovem vplivu na zmogljivosti, ki so na voljo za poslovne namene, in nadomestnih zmogljivostih.
8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelka 3 Priloge I, da se zmanjša vpliv omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del v železniškem prometu, ob upoštevanju načrtovalnih, operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

ODDELEK 2

STRATEŠKO NAČRTOVANJE ZMOGLJIVOSTI

Člen 11

Strateško načrtovanje zmogljivosti

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

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

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

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelkov 1 in 2 Priloge I, da se zagotovi učinkovit postopek strateškega načrtovanja in da se upoštevajo operativni pomisleki upravljalcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega oddelka

upoštevajo izkušnje mreže ENIM, upravljavcev infrastrukture, prosilcev in drugih operativnih deležnikov, regulatornih organov ter mreže ENRRB.

3. Države članice lahko ob upoštevanju načela neodvisnosti upravljanja iz člena 4 Direktive 2012/34/EU upravljavcu infrastrukture zagotovijo strateške smernice na podlagi okvirnih strategij razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU. Te smernice lahko zajemajo/vsebujejo zlasti:

- (a) splošne cilje nacionalne železniške politike, ki so pomembni za strateško načrtovanje zmogljivosti v okviru področja uporabe te uredbe;
- (b) obete glede razvoja železniške infrastrukture ob upoštevanju ustreznih načrtov in strategij na nacionalni ali regionalni ravni ter delovnih načrtov evropskih prometnih koridorjev iz člena 53 [nove uredbe o omrežju TEN-T];
- (c) splošne zahteve in smernice glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture upošteva pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v zvezi z zelo izkoriščeno in preobremenjeno infrastrukturo iz člena 21;
- (d) obete glede načrtovanega razvoja storitev železniškega prometa, ki se opravljajo v okviru obveznosti javnih storitev, pri čemer se po potrebi upoštevajo stališča vključenih regionalnih ali lokalnih organov.

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

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

Člen 12

Splošne zahteve za strateško upravljanje zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture uravnoteženo, pravično in nediskriminatorno upoštevajo vse vrste železniških prevoznih storitev, za katere lahko prejmejo prošnje za dodelitev zmogljivosti, ne glede na njihovo količino, velikost prodajnega trga, stabilnost med zaporednimi voznimi redi, rednost ali pogostost v določenem obdobju operativnega voznega reda.
2. Upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti pri modelu zmogljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, razlikujejo vsaj med naslednjimi vrstami železniških prevoznih storitev:
 - (a) storitve tovornega prometa;
 - (b) storitve medkrajevnega potniškega prevoza (na dolge razdalje);
 - (c) mestne in regionalne storitve potniškega prevoza.

Mreža ENIM lahko po potrebi glede na izkušnje, pridobljene pri izvajanju te uredbe, določi podrobnejši seznam, v katerem se nadalje razlikuje med vrstami železniških prevoznih storitev. Da bi podprli čezmejno skladnost postopka strateškega načrtovanja, se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 vključi usklajen seznam.

3. Upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti pri modelu zmogljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, navedejo

vnaprej načrtovane zmogljivosti, primerne za zagotavljanje prevoznih storitev v več omrežjih.

4. Pri strateškem načrtovanju zmogljivosti se upoštevajo tudi:

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

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

6. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T iz člena 6 [nove uredbe o omrežju TEN-T] in Priloge I k navedeni uredbi. Upravljavci infrastrukture lahko vključujejo druge proge in vozlišča omrežja, ki jih upravljajo.

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

Ta vozlišča in odseki se navedejo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

7. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema obdobje najmanj petih let vnaprej. Upravljavci infrastrukture lahko to obdobje podaljšajo na več kot pet let, zlasti za podporo razvoju infrastrukture v okviru okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU.

8. Upravljalci infrastrukture redno pregledujejo in posodablajo rezultate strateškega načrtovanja zmogljivosti, pri čemer upoštevajo zlasti naslednje:
 - (a) razvoj železniške infrastrukture;
 - (b) spremembe tržnega povpraševanja po infrastrukturnih zmogljivostih;
 - (c) rezultate postopkov dodeljevanja iz oddelkov 3 in 4 v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda, vključno s stopnjo izkoriščenosti infrastrukturnih zmogljivosti s strani prosilcev;
 - (d) spoznanja iz upravljanja prometa, izvedena v skladu s poglavjem III;
 - (e) rezultat obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, izvedenih v skladu s poglavjem III;
 - (f) rezultate ocene uspešnosti v skladu s poglavjem IV.
9. Mreža ENIM pripravi smernice, ki določajo skupna načela, postopke in metodologije za strateško načrtovanje zmogljivosti. Te smernice vključijo v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 te uredbe. Navedene smernice bi morale vsebovati vsaj elemente iz Priloge III k tej uredbi. Upravljalci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedene smernice v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU. V njem pojasnijo razloge za morebitno odstopanje od skupnih načel, postopkov in metodologij, določenih v smernicah.

Člen 13

Posvetovanje z deležniki o strateškem načrtovanju zmogljivosti

1. Upravljalci infrastrukture se o strateškem načrtovanju zmogljivosti posvetujejo z vsemi operativnimi deležniki v skladu s členom 7e Direktive 2012/34/EU.
2. Upravljalci infrastrukture se o strateškem načrtovanju zmogljivosti v skladu s členoma 53 in 54 posvetujejo z vsemi operativnimi deležniki, ki izvajajo storitve železniškega prometa v več omrežjih.

Člen 14

Usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti med upravljalci infrastrukture

1. Upravljalci infrastrukture usklajujejo svoje dejavnosti v zvezi s strateškim načrtovanjem zmogljivosti v skladu s členom 53.

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

- (a) skladnost strateškega načrtovanja v vseh zadevnih omrežjih, zlasti v zvezi s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti in načrtom oskrbe z zmogljivostmi, načrtovanjem infrastrukturnih del in načrtovanjem dela v izrednih razmerah;
- (b) ustrezno upoštevanje potreb po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih v strategiji glede zmogljivosti, pri modelu zmogljivosti in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi;
- (c) oceno uspešnosti strateškega načrtovanja zmogljivosti in njegovih rezultatov v skladu s poglavjem IV;
- (d) sodelovanje vseh operativnih deležnikov, regulatornih organov in Evropske mreže železniških regulatornih organov (v nadaljnjem besedilu: mreža

ENRRB), evropskih koordinatorjev ter po potrebi organov držav članic in drugih deležnikov.

2. Mreža ENIM upošteva vse ustrezne pritožbe prosilcev ali potencialnih prosilcev v zvezi z dokumenti načrtovanja iz člena 11(2), ter od subjektov, vključenih v usklajevanje v skladu s členom 53, in operativnih deležnikov, s katerimi je bilo opravljeno posvetovanje v skladu s členom 54, zahteva dodatne informacije, preden sprejme mnenje ali priporočilo za izboljšanje skladnosti navedenih dokumentov načrtovanja. Mreža ENIM svoje mnenje o osnutkih dokumentov načrtovanja posreduje mreži ENRRB ali jo obvesti, da mnenje ni bilo sprejeto. Mreža ENRRB deluje v skladu s členom 65(3).
3. Upravljalci infrastrukture upoštevajo vsa priporočila, ki jih sprejme mreža ENIM v skladu z odstavkom 2. Če upravljalci infrastrukture ne upoštevajo priporočila, razloge za to pojasnijo v dokumentih načrtovanja. Mreža ENRRB spremlja postopek usklajevanja in njegovo izvajanje. Komisijo obvesti o svojih stališčih glede potrebe po odpravi morebitnih pomanjkljivosti postopka usklajevanja.

Člen 15

Analiza pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev

1. Upravljalci infrastrukture in mreža ENIM redno spremljajo in analizirajo trge prevoznih storitev, da bi prispevali k svoji splošni poslovni strategiji, upravljanju zmogljivosti in obvladovanju izrednih razmer ter naložbenim odločitvam. Upravljalci infrastrukture rezultate te analize sporočijo drugim deležnikom za podobne namene, med drugim evropskim koordinatorjem.
2. Za namene te uredbe analiza trga prevoznih storitev iz odstavka 1 zlasti prispeva k strateškemu načrtovanju zmogljivosti iz člena 11, delitvi infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 25 in dodeljevanju zmogljivosti na podlagi mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37.
3. Mreža ENIM izvede študijo evropskega trga prevoznih storitev, ki zajema potniški in tovorni promet v multimodalnem okviru, najpozneje [31. decembra 2028]. Študija obravnava zlasti:
 - (a) projekcije povpraševanja po potniškem in tovornem prometu za vse načine prevoza v Uniji;
 - (b) ocene možnosti za povečanje obsega tako potniškega kot tovornega železniškega prometa in pogoje, potrebne za doseganje te rasti;
 - (c) če je mogoče, geografsko razčlenitev predvidenih prometnih tokov kot prispevek k strateškemu načrtovanju zmogljivosti.
4. Mreža ENIM se posvetuje s prosilci, uporabniki železniških prevoznih storitev in njihovimi združenji, nacionalnimi javnimi organi in javnimi organi EU o formalnih pogojih za študijo, zlasti glede namena študije in postopka za sodelovanje deležnikov.
5. Mreža ENIM po potrebi pregleda in posodobi študijo, vsekakor pa vsaj vsakih pet let.

Člen 16

Strategija glede zmogljivosti

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

Strategija glede zmogljivosti se uporablja kot orodje za komunikacijo, posvetovanje in usklajevanje med operativnimi deležniki.

2. Strategija glede zmogljivosti vsebuje informacije o prihodnjem razvoju železniške infrastrukture, obete o razvoju povpraševanja po različnih železniških prevoznih storitvah in vse druge pomembne informacije o razpoložljivosti in uporabi železniške infrastrukture.
3. Strategija glede zmogljivosti zajema strateški zemljevid poti, ki opredeljuje naslednje:
 - (a) geografsko področje uporabe strategije glede zmogljivosti iz člena 16, modela zmogljivosti iz člena 17 in načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18;
 - (b) nadomestne proge, obravnavane v primeru omejitev zmogljivosti iz člena 10 in v okviru načrtovanja dela v izrednih razmerah iz člena 19.

Strateški zemljevid poti se vključi v register infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

4. Upravljavca infrastrukture pripravi, objavi in redno posodablja strategijo glede zmogljivosti v skladu z načrtom in vsebino iz oddelka 2 Priloge I.
5. Upravljalci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o strategiji glede zmogljivosti v skladu s členom 13 in usklajujejo strategije glede zmogljivosti z drugimi upravljalci infrastrukture v skladu s členom 14.

Člen 17

Model zmogljivosti

1. Upravljavca infrastrukture na podlagi rezultatov posvetovalnih in usklajevalnih dejavnosti iz členov 13 in 14 oblikuje model zmogljivosti, ki izboljšuje strategijo glede zmogljivosti.

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

2. Model zmogljivosti zagotavlja vsaj informacije o skupni količini zmogljivosti, ki je na voljo po odsekih omrežja, deležih zmogljivosti, rezerviranih za različne segmente železniških prevoznih storitev in za omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del. Upravljalci infrastrukture pripravijo in objavijo model zmogljivosti za vsako obdobje operativnega voznega reda ter ga redno posodablajo v skladu z vsebino in načrtom iz oddelkov 1 in 2 Priloge I.
3. Upravljalci infrastrukture dokumentirajo in po potrebi utemeljijo morebitna odstopanja med modelom zmogljivosti in strategijo glede zmogljivosti za isto obdobje operativnega voznega reda. Strategija glede zmogljivosti se po potrebi revidira glede na razvoj dogodkov od njenega sprejetja ali zadnje posodobitve.

4. Upravljalci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o modelu zmogljivosti v skladu s členom 13 in usklajujejo strategije glede zmogljivosti z drugimi upravljalci infrastrukture v skladu s členom 14.

Člen 18

Načrt oskrbe z zmogljivostmi

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

Načrt oskrbe z zmogljivostmi zagotavlja podlago za dodeljevanje zmogljivosti.

2. Upravljalci infrastrukture objavijo načrt oskrbe z zmogljivostmi za vsako obdobje operativnega voznega reda najpozneje do roka, določenega v oddelku 2 Priloge I, in ga stalno posodablajo do konca obdobja operativnega voznega reda, na katerega se navedeni načrt nanaša. Načrt oskrbe z zmogljivostmi se zagotovi za vsak posamezni dan zadevnega obdobja operativnega voznega reda.
3. Upravljalci infrastrukture pripravijo načrt oskrbe z zmogljivostmi na podlagi rezultatov postopka strateškega načrtovanja zmogljivosti iz členov 11 do 17 ter oddelkov 1 in 2 Priloge I.

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

4. Upravljalci infrastrukture lahko v načrtu oskrbe z zmogljivostmi navedejo infrastrukturne zmogljivosti, kot so vnaprej načrtovane. V skladu s členom 20 vnaprej načrtovane zmogljivosti pomenijo zmogljivosti, za katere upravljavec infrastrukture opredeli značilnosti in obseg zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošelj, določi pravila za dodeljevanje takih zmogljivosti in opredeli postopek, na podlagi katerega se za take zmogljivosti lahko zaprosi. Pri dodeljevanju vnaprej načrtovanih zmogljivosti se upoštevajo navedene značilnosti, pravila in postopki dodeljevanja.
5. Vnaprej načrtovane zmogljivosti se predstavijo v načrtu oskrbe z zmogljivostmi v obliki izhodišč glede zmogljivosti iz člena 20, ki določajo količino in značilnosti zmogljivosti ter so povezane s pravili in postopki dodeljevanja, na podlagi katerih se take zmogljivosti dajo na voljo.
6. V skladu z odstavkom 7 načrt oskrbe z zmogljivostmi vsebuje naslednje elemente:
 - (a) zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo za obdobje operativnega voznega reda, na katerega se nanaša načrt oskrbe z zmogljivostmi:
 - (i) zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture ni načrtoval vnaprej;
 - (ii) zmogljivosti, ki jih je upravljavec infrastrukture načrtoval vnaprej.
 - (b) zmogljivosti, ki prosilcem niso na voljo za dodelitev:
 - (i) zmogljivosti, rezervirane za infrastrukturna dela z znatnim poslovnim in operativnim vplivom na prosilce in prevoznike v železniškem prometu, kot je navedeno v oddelku 3 Priloge I;

- (ii) zmogljivosti, rezervirane za redna časovna obdobja, ki omogočajo načrtovanje infrastrukturnih del z omejenimi vplivi v poznejši fazi;
- (iii) zmogljivosti, ki so že dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31 ali na podlagi postopka za večletno tekoče načrtovanje v skladu s členom 33;
- (iv) zmogljivosti, rezervirane za namene, ki niso določeni v točkah (i) do (iii), ki jih upravljavec infrastrukture jasno navede.

V načrtu oskrbe z zmogljivostmi so navedene omejitve, ki se uporabljajo za uporabo specializirane infrastrukture iz člena 24.

7. Upravitelj infrastrukture v načrt oskrbe z zmogljivostmi vključijo elemente iz odstavka 6, točka (b), za železniško infrastrukturo, ki jo upravlja.

Upravitelj infrastrukture v načrt oskrbe z zmogljivostmi vključijo vse elemente iz odstavka 6 za vse proge in vozlišča, vključene v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T, kot je opredeljeno v [novi uredbi o omrežju TEN-T].

Upravitelj infrastrukture lahko v načrt oskrbe z zmogljivostmi vključijo elemente iz odstavka 6 za druge proge in vozlišča omrežja, ki ga upravlja.

8. Pri vnaprejšnjem načrtovanju zmogljivosti v skladu z odstavkom 6, točka (a)(ii), upravitelj infrastrukture upoštevajo načela iz člena 8(4).

Upravitelj infrastrukture vnaprej načrtujejo zmogljivosti na podlagi strateških smernic držav članic v skladu s členom 11(3), rezultatov posvetovanja s prosilci v skladu s členom 13 in usklajevanja med upravitelji infrastrukture v skladu s členom 14.

9. Regulatorni organ analizira načrt oskrbe z zmogljivostmi in lahko sprejme odločitev, s katero od upravitelja infrastrukture zahteva, da spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi. Regulatorni organ pri svoji odločitvi upošteva vsako mnenje ali priporočilo mreže ENIM, če je bilo podano.

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

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

Člen 19

Načrtovanje dela v izrednih razmerah

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

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

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

2. Načrtovanje dela v izrednih razmerah vključuje zlasti:

- (a) določitev nadomestnih poti, ki omogočajo preusmeritev prometa v primeru nerazpoložljivosti prog, vključenih v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T, kot je določeno v členu 6 in Prilogi I k [novi uredbi o omrežju TEN-T];
 - (b) okvirno načrtovanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki so na voljo na nadomestnih poteh, določenih v skladu s točko (a), ki zagotavlja preglednost glede razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti na takih progah, ki se lahko uporabijo v primeru incidentov in zlasti motenj v omrežju v skladu s členom 46;
 - (c) opredelitev pravil in postopkov za upravljanje prometa in krizno upravljanje, vključno z izmenjavo informacij med upravljavci infrastrukture, drugimi operativnimi deležniki in drugimi deležniki, kot so javni organi, pristojni za železniški promet ali varnost in ukrepanje v izrednih razmerah, ter merila za aktivacijo teh postopkov;
 - (d) opredelitev in seznam organov, ki jih je treba obvestiti v primeru resnih incidentov ali resnih motenj vožnje vlakov;
 - (e) vse druge priprave, potrebne za obvladovanje motenj in krizno upravljanje v skladu s členom 42 in evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.
3. Upravljalci infrastrukture zagotovijo skladnost načrtovanja dela v izrednih razmerah s strateškim načrtovanjem zmogljivosti, zlasti s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti, načrtom oskrbe z zmogljivostmi in načrtovanjem infrastrukturnih del iz člena 10.
 4. Rezultati načrtovanja dela v izrednih razmerah, zlasti določitev nadomestnih prog v skladu z odstavkom 2, točka (a), in okvirno načrtovanje zmogljivosti na alternativnih progah v skladu z odstavkom 2, točka (b), se vključijo v model zmogljivosti in načrt oskrbe z zmogljivostmi.
 5. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2, zlasti v primerih, ki bi lahko vplivali na čezmejni promet. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Člen 20

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

1. Upravljalci infrastrukture dodelijo vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril in postopkov.
2. V izhodiščih za načrtovanje zmogljivosti se opredelijo značilnosti in lastnosti različnih vrst vnaprej načrtovanih zmogljivosti, med drugim zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošenj, zmogljivosti, rezervirane za infrastrukturna dela, in že dodeljene zmogljivosti. Navedene značilnosti in lastnosti vključujejo vse vidike, ki so pomembni za posebne vrste vnaprej načrtovanih zmogljivosti, kot so pot, časovni okvir, zagotovljena ali zahtevana najmanjša hitrost, tehnična združljivost železniškega voznega parka z infrastrukturo, parametri in število vključenih specifikacij zmogljivosti.

3. Mreža ENIM razvije skupni okvir za merila in postopke iz odstavka 1 ter ga vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Ta skupni okvir uravnoteži koristi rezerviranja zmogljivosti za posebne vrste storitev železniškega prometa ali postopkov dodeljevanja s potrebo po zagotavljanju prožnosti za zadovoljitev potreb trga pri dodeljevanju zmogljivosti. V ta namen skupni okvir zagotavlja možnost upoštevanja prošenj za pravice do zmogljivosti, ki niso skladne z vnaprej načrtovanimi zmogljivostmi, v okviru mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36.
4. Mreža ENIM razvije in sprejme formalne specifikacije za izhodišča za načrtovanje zmogljivosti v človeku in stroju berljivi obliki. Te specifikacije vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Mreža ENIM na podlagi svojih izkušenj pri uporabi tega člena Komisiji zagotovi informacije o morebitnih spremembah tehničnih specifikacij za interoperabilnost, kot so določene v Direktivi (EU) 2016/797 in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive, v skladu s členom 62(3), te uredbe.

Člen 21

Zelo izkoriščena in preobremenjena infrastruktura

1. Upravljavci infrastrukture nemudoma razglasijo del infrastrukture za zelo izkoriščen ali preobremenjen, če je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:
 - (a) izkoriščenost zmogljivosti je v referenčnih obdobjih iz točke 1 Priloge II v predhodnem ali tekočem obdobju operativnega voznega reda presegla mejne vrednosti za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno infrastrukturo;
 - (b) rezultati strateškega načrtovanja zmogljivosti, izvedenega v skladu s tem oddelkom, kažejo, da potrebe po zmogljivostih, izražene v fazah strateškega načrtovanja zmogljivosti, presegajo zmogljivosti, ki so na voljo za dodelitev v določenem obdobju operativnega voznega reda;
 - (c) primanjkovanje zmogljivosti zaradi infrastrukturnih del, katerih posledica so omejitve zmogljivosti, načrtovane v skladu s členom 10.
2. V razglasitvi iz odstavka 1 so navedeni obdobje operativnega voznega reda, del infrastrukture in posebna časovna obdobja, na katera se razglasitev nanaša.
3. Nasprotujoče si posamezne prošnje za dodelitev zmogljivosti, predložene v obdobju operativnega voznega reda, niso podlaga za razglasitev dela infrastrukture za zelo izkoriščen ali preobremenjen, razen če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 1.
4. Upravljavec infrastrukture ob razglasitvi infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno izvede analizo zmogljivosti v skladu s členom 22, razen če se načrt povečanja zmogljivosti iz člena 23 že izvaja.
5. Za dele infrastrukture, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, upravljavci infrastrukture rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, pri čemer upoštevajo rezultate analize zmogljivosti iz člena 22.
6. Kadar uporabnine v skladu s členom 31(4) Direktive 2012/34/EU niso bile zaračunane ali niso dosegle zadovoljivega rezultata in je bila infrastruktura razglašena za preobremenjeno, upravljavec infrastrukture uporabi postopek za razdelitev ali dodelitev omejenih infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi preglednih

in objektivnih meril. Ta postopek se izvaja v skladu s členom 8 te uredbe in se skupaj z veljavnimi merili določi v programu omrežja.

7. Upravljalci infrastrukture navedejo infrastrukturo, ki je razglašena za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno, v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.
8. Postopki in merila, ki jih je treba upoštevati v primeru preobremenjene infrastrukture, se določijo v programu omrežja ter upoštevajo vse ukrepe in merila, sprejeta v skladu z odstavkom 7.
9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge II, da se zagotovi učinkovito upravljanje zmogljivosti na zelo izkoriščeni in preobremenjeni infrastrukturi ter da se upoštevajo obratovalni vidiki upravljalcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega člena upoštevajo izkušnje mreže ENIM, upravljalcev infrastrukture, prosilcev in drugih operativnih deležnikov, regulatornih organov in mreže ENRRB.

Člen 22

Analiza zmogljivosti v primeru zelo izkoriščene ali preobremenjene infrastrukture

1. Upravljavec infrastrukture izvede analizo zmogljivosti v šestih mesecih po razglasitvi infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno.

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

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

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

Upravljavec infrastrukture objavi rezultate analize zmogljivosti. Mreža ENIM zagotovi, da so te publikacije enostavno dostopne.

4. Upravljalci infrastrukture upoštevajo rezultate vsake analize zmogljivosti, izvedene v skladu s tem členom, pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v strategiji glede zmogljivosti, modelu zmogljivosti in načrtu oskrbe z zmogljivostmi.

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

Člen 23

Načrt povečanja zmogljivosti

1. Upravljavec infrastrukture v šestih mesecih po zaključku analize zmogljivosti v skladu s členom 22 pripravi načrt povečanja zmogljivosti.

V načrtu povečanja zmogljivosti so opredeljeni:

- (a) vzroki preobremenjenosti;
- (b) verjetni prihodnji razvoj prometa;
- (c) omejitve razvoja infrastrukture;
- (d) možnosti in stroški povečanja zmogljivosti, vključno z možnimi spremembami uporabnin za dostop.

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

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

Za načrt se lahko predvidi predhodna odobritev države članice.

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

Evropski koordinator zadevnega evropskega prometnega koridorja v svojem delovnem načrtu iz člena 53 [nove uredbe o omrežju TEN-T] upošteva načrt povečanja zmogljivosti.

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

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

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

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

Člen 24

Posebna infrastruktura

1. Brez poseganja v odstavek 2 se infrastrukturne zmogljivosti štejejo za razpoložljive za uporabo za vse vrste prometa, ki so združljive s potjo, predvideno za obratovanje, v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, določenimi v izvedbenih aktih, sprejetih na njeni podlagi.

2. Kadar obstajajo ustrezne nadomestne poti in kadar je v skladu s postopkom iz člena 25 mogoče dokazati, da je to s socialnega, gospodarskega in okoljskega vidika upravičeno, lahko upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi določi posebno infrastrukturo za uporabo za določene vrste prometa. V navedenem primeru upravljavec infrastrukture navede določitev v dokumentih načrtovanja iz člena 11(2), in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi rezervira zmogljivosti za določene vrste prometa.

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

3. Infrastruktura, določena v skladu z odstavkom 2, se navede v programu omrežja, registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797, strategiji zmogljivosti, modelu zmogljivosti in načrtu oskrbe z zmogljivostmi.

Člen 25

Delitev infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi socialno-ekonomskih in okoljskih meril

1. Kadar je del infrastrukture razglašen za zelo izkoriščen ali preobremenjen v prihodnjem obdobju operativnega voznega reda, upravljavec infrastrukture razdeli zmogljivosti za navedeni del infrastrukture v modelu zmogljivosti iz člena 17 in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, ki se nanašata na zadevno obdobje operativnega voznega reda.
2. Pri delitvi infrastrukturnih zmogljivosti v skladu z odstavkom 1 upravljavec infrastrukture ravna v skladu s členom 8.

Upravljavec infrastrukture upošteva potrebo po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih.

ODDELEK 3

Načrtovanje in dodeljevanje zmogljivosti

Člen 26

Pravice do zmogljivosti

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

Upravljavci infrastrukture dodelijo pravico do uporabe infrastrukturnih zmogljivosti prosilcem v obliki:

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

Mreža ENIM opredeli značilnosti specifikacij zmogljivosti in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

2. Upravljavci infrastrukture spremenijo pravice do zmogljivosti, dodeljene v obliki specifikacije zmogljivosti, v pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti pred dejansko vožnjo vlaka v skladu z roki iz oddelkov 4 do 6 Priloge I.

3. Pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti se lahko prosilcem podelijo za največ eno obdobje operativnega voznega reda. Pravice do zmogljivosti v obliki specifikacije zmogljivosti se lahko dodelijo za obdobje, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda v skladu s členoma 31 in 33.
4. Če v tej uredbi ni določeno drugače, se pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture in prosilcev v zvezi s katerim koli dodeljevanjem zmogljivosti določijo v pogodbah ali zakonodaji držav članic.
5. Kadar namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitve potniškega prevoza, v državi članici, v kateri je pravica dostopa do železniške infrastrukture omejena v skladu s členom 11 Direktive 2012/34/EU, o tem obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe najmanj 18 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda, na katerega se nanaša prošnja za dodelitev zmogljivosti. Da bi lahko zadevni regulatorni organi ocenili morebitni ekonomski učinek na obstoječe pogodbe o izvajanju javnih storitev, regulatorni organi zagotovijo, da so vsi pristojni organi, ki so dodelili storitev železniškega potniškega prevoza na navedeni poti, opredeljeni v pogodbi o izvajanju javnih storitev, vsi drugi zainteresirani pristojni organi s pravico do omejitve dostopa v skladu s členom 11 Direktive 2012/34/EU in vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo o izvajanju javnih storitev na poti navedene storitve potniškega prevoza, obveščeni brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa v 10 dneh.
6. Po dodelitvi pravice do zmogljivosti prosilcu je ta kot prejemnik ne prenese na drugega prevoznika niti je ne uporabi za drugo storitev.
Vsaka oblika prenosa privede do izključitve iz nadaljnjega dodeljevanja zmogljivosti.
Kadar prevoznik v železniškem prometu uporablja zmogljivosti za izvajanje dejavnosti prosilca, ki ni prevoznik v železniškem prometu, to ne šteje za prenos.

Člen 27

Metode dodeljevanja zmogljivosti

1. Upravljalci infrastrukture prosilcem podelijo pravice do zmogljivosti s postopki dodeljevanja iz členov 31 do 34.
Vsaka sprememba dodeljene zmogljivosti se prav tako šteje za dodeljevanje zmogljivosti.
2. Prosilci lahko zaprosijo za pravico do zmogljivosti v več omrežjih in prejmejo odgovore na take prošnje na enem mestu in v enem samem postopku. Upravljalci infrastrukture sodelujejo pri dodeljevanju zmogljivosti za železniške prevozne storitve v več omrežjih, med drugim zlasti za storitve mednarodnega železniškega tovornega in potniškega prometa.
Upravljalci infrastrukture dodeljujejo in upravljajo pravice do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 28.
3. Upravljalci infrastrukture spoštujejo poslovno zaupnost informacij, ki jih pridobijo.
4. Upravljalci infrastrukture infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo prek digitalnih orodij in digitalnih storitev v skladu s členom 62.

Za pravice do zmogljivosti v več omrežjih mreža ENIM vzpostavi enotni vmesnik ali skupni sistem v skladu s členom 62 za upravljanje dodeljevanja zmogljivosti na enem mestu in obratovanja.

5. Kadar prosilci in upravljalci infrastrukture zahtevajo ali izvedejo spremembe dodeljenih zmogljivosti, to storijo v skladu s členom 39.
6. Upravljavec infrastrukture prekliče pravico do zmogljivosti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od mejne kvote, določene v programu omrežja, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prosilec nima vpliva. Mreža ENIM opredeli razpone za mejno kvoto in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Regulatorni organ spremlja pregledno in nediskriminatorno uporabo tega odstavka ter preiskuje vse prejete pritožbe.
7. Če upravljavec infrastrukture v skladu z odstavkom 6 prekliče pravice do zmogljivosti v več omrežjih, regulatorni organ, pristojen za navedenega upravljavca infrastrukture, obvesti ustrezne regulatorne organe in mrežo ENRRB.

Člen 28

Usklajevanje dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih

1. Kadar upravljavec infrastrukture prejme prošnjo za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 27(2) se usklaja z drugimi zadevnimi upravljalci infrastrukture v skladu s členom 53.
2. Usklajevanje zlasti zagotavlja:
 - (a) določitev enotne kontaktne točke, odgovorne za komunikacijo s prosilcem v zvezi s prošnjo za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih, ki se prosilcu sporoči takoj po prejemu prošnje;
 - (b) skladnost pravice do zmogljivosti v več omrežjih z minimalnimi merili kakovosti v smislu skladnosti med omrežji in v zvezi z vidiki, kot so usmerjanje, časovni okvir, razpoložljivost ob različnih obratovalnih dneh in status dodelitve;
 - (c) dosledno izvajanje postopka dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, med drugim zlasti mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 in mehanizmom za formalno reševanje sporov iz člena 37;
 - (d) usklajevanje vseh sprememb dodeljenih pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu z oddelkom 4, da se vedno zagotovi celovitost pravic do zmogljivosti v več omrežjih.

Če upravljalci infrastrukture ne določijo enotne kontaktne točke, je upravljavec infrastrukture, v omrežju katerega je prvi odhodni kraj, odgovoren, da deluje kot enotna kontaktna točka za poizvedbe v zvezi s posamezno prošnjo za dodelitev zmogljivosti.

3. Upravljalci infrastrukture ne dodelijo pravic do zmogljivosti slabše kakovosti, da bi ugodili prošnjam za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih v primerjavi s prošnjami za dodelitev zmogljivosti, ki se nanašajo na eno samo omrežje.
4. V zvezi z nadomestilom za spremembe pravic do zmogljivosti iz člena 40 se pravica do zmogljivosti v več omrežjih šteje za pravico do zmogljivosti v enem omrežju.

Zlasti odpoved zaradi višje sile v enem omrežju se šteje za odpoved zaradi višje sile za pravico do zmogljivosti na celotni poti, ki je zajeta z njo.

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

Člen 29

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

1. Upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev, ki zagotovijo okvirne informacije o razpoložljivih zmogljivostih objektov za izvajanje železniških storitev v skladu s členom 6(3), Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2177¹², sodelujejo z upravljalci infrastrukture, da zadnjenavedeni ponudijo vlakovne poti, ki vključujejo zmogljivosti objektov za izvajanje železniških storitev. Drugi upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev lahko z upravljalci infrastrukture sklenejo sporazum o skupnem zagotavljanju zmogljivosti.
2. Upravljalci infrastrukture v programu omrežja zagotovijo seznam objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1.
3. Upravljalci infrastrukture zagotovijo, da lahko prosilci na enem mestu in v enem postopku zaprosijo za pravice do uporabe železniške infrastrukture in objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1.
4. Za namene odstavka 3 upravljalci infrastrukture in upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev usklajujejo zmogljivosti in zagotavljajo pravice do zmogljivosti, med drugim objektov za izvajanje železniških storitev, ki izpolnjujejo zahteve prosilca, ali si prizadevajo zagotoviti izvedljivo alternativo.
5. Upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1 dajo upravljavcu infrastrukture na zahtevo ali po potrebi v realnem času na voljo informacije o razpoložljivih zmogljivostih v digitalni obliki v skladu s členom 62.
6. Za namene tega člena in v skladu s členom 62 mreža ENIM zagotovi smernice o funkcionalnih in tehničnih zahtevah za izmenjavo informacij med upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev in upravljalci infrastrukture za namene tega člena. Brez poseganja v člen 2 Izvedbene uredbe (EU) 2017/2177 lahko upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev zaprosijo za izvzetje iz uporabe tega člena. Take prošnje se predložijo regulatornemu organu in ustrezno utemeljijo. Regulatorni organi se lahko odločijo za podaljšanje izjeme v ustrezno utemeljenih primerih.
7. Mreža ENRRB spremlja uporabo odstavka 7 in daje priporočila o merilih, ki jih je treba uporabiti pri ocenjevanju prošenj za izvzetje.

Člen 30

Operativni vozni red

¹² Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/2177 z dne 22. novembra 2017 o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev in z železnico povezanih storitev (UL L 307, 23.11.2017, str. 1).

1. Upravljalci infrastrukture pred začetkom vsakega obdobja operativnega voznega reda določijo nov operativni vozni red. Obdobje operativnega voznega reda traja eno leto.

Upravljalci infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti začnejo pripravljati operativni vozni red v okviru letnega postopka dodeljevanja iz člena 32, pri čemer upoštevajo pravice do zmogljivosti, dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31 in na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 33.
2. Upravljalci infrastrukture stalno posodablajo operativni vozni red do konca obdobja operativnega voznega reda, pri čemer upoštevajo zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 33, zmogljivosti, dodeljene na podlagi *ad hoc* postopka iz člena 34, spremembe pravic do zmogljivosti v skladu s členom 39 ter ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v skladu s členom 41.

Člen 31

Dodeljevanje zmogljivosti z okvirnimi pogodbami

1. Prosilec ima pravico, da zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti v obdobju, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda. Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 PDEU upravljavec infrastrukture dodeljuje take zmogljivosti z okvirnimi pogodbami, sklenjenimi z navedenim prosilcem, ob upoštevanju odstavkov 3 in 4.

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

Države članice lahko od regulatornega organa zahtevajo predhodno odobritev okvirnih pogodb.
2. Prosilec, ki je stranka okvirne pogodbe, zahteva spremembo specifikacij zmogljivosti iz okvirne pogodbe v ustrezno vlakovno pot v skladu z navedeno pogodbo.
3. Upravljalci infrastrukture sklenejo okvirne pogodbe le, če je zaprosena pravica do zmogljivosti skladna z dokumenti načrtovanja strateškega načrtovanja zmogljivosti iz člena 11(2). Upravljalci infrastrukture v teh dokumentih načrtovanja navedejo zmogljivosti, ki jih nameravajo rezervirati za dodelitev z okvirnimi pogodbami.
4. Okvirne pogodbe ne izključujejo možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo tudi drugi prosilci ali da se ta uporablja za druge storitve. V ta namen upravljalci infrastrukture določijo največje deleže skupnih zmogljivosti, ki se lahko dodelijo z okvirnimi pogodbami, in jih vključijo v program omrežja.
5. Okvirne pogodbe omogočajo spremembo njihovih pogojev, da se omogoči boljša uporaba železniške infrastrukture, brez poseganja v člena 39 in 40.
6. Spremembe pravic do zmogljivosti, dodeljenih na podlagi okvirnih pogodb, so predmet nadomestila v skladu s členom 40, razen v primeru iz odstavka 5.
7. Okvirne pogodbe načeloma zajemajo obdobje, navedeno v oddelku 5 Priloge I. Upravljavec infrastrukture se lahko v posebnih primerih dogovori za krajše ali daljše obdobje. Vsako obdobje, ki je daljše od obdobja iz oddelka 5 Priloge I, se utemelji z zahtevo po namenskih naložbah novih udeležencev ali z bistveno novostjo storitve.
8. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 24, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec

ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Za obdobje, daljše od 15 let, se je dovoljeno dogovoriti le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne in dolgoročne naložbe ter, kadar so take naložbe vezane na pogodbene obveznosti, ki vključujejo večletni amortizacijski načrt.

9. Upravljavci infrastrukture vključijo zmogljivosti, dodeljene na podlagi okvirnih pogodb, v model zmogljivosti iz člena 17 in načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.
10. Ob upoštevanju poslovne zaupnosti so splošne značilnosti posamezne okvirne pogodbe dostopne vsaki zainteresirani strani.
11. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti mreže ENRRB sprejme izvedbeni akt, v katerem podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati za enotno uporabo tega člena in člena 33. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Člen 32

Dodeljevanje zmogljivosti v okviru letnega postopka dodeljevanja

1. Upravljavec infrastrukture določi prvo operativno različico operativnega voznega reda za določeno obdobje operativnega voznega reda na podlagi naslednjega:
 - (a) prošnji za dodelitev pravice do zmogljivosti, prejetih v postopku letnega dodeljevanja;
 - (b) pravic do zmogljivosti, ki se nanašajo na zadevno obdobje operativnega voznega reda in so dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31;
 - (c) pravic do zmogljivosti, ki se nanašajo na zadevno obdobje operativnega voznega reda in so dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje v skladu s členom 33.
2. Upravljavec infrastrukture ob upoštevanju odstavkov 5 in 6 dodeljuje zmogljivosti s sočasnim dodeljevanjem zmogljivosti, da bi v največji možni meri ugodil vsem prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti iz odstavka 1. Upravljavec infrastrukture v največji možni meri upošteva vse omejitve za prosilce, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.
3. V primeru nasprotja med dvema ali več prošnjami za dodelitev zmogljivosti upravljavci infrastrukture najprej poskusijo rešiti spor z mehanizmom za sporazumno posvetovanje iz člena 36.
4. Če se z mehanizmom za sporazumno reševanje sporov iz odstavka 3 ne reši spor glede zmogljivosti, upravljavci infrastrukture uporabijo mehanizem za formalno reševanje sporov iz člena 37.
5. Upravljavec infrastrukture v skladu s členoma 18 in 20 daje prednost prošnjam, ki so skladne z vnaprej načrtovano zmogljivostjo, opredeljeno v načrtu oskrbe z zmogljivostmi. Zato lahko upravljavec infrastrukture bodisi sprejme bodisi zavrne prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi.

Kadar upravljavec infrastrukture sprejema prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, si prizadeva ohraniti splošno ravnovesje med elementi načrta oskrbe z zmogljivostmi, navedenimi v členu 18(6).

Kadar upravljavec infrastrukture zavrne prošnje, ki niso v skladu z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, zadevnega prosilca nemudoma obvesti o svoji nameri, da zavrne prošnjo. Zадnjenavedeni ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu.

6. Pravice do zmogljivosti, dodeljene v okviru letnega postopka dodeljevanja, lahko vključujejo:
 - (a) vlakovne poti;
 - (b) specifikacije zmogljivosti.Upravljalci infrastrukture spremenijo dodeljene pravice do zmogljivosti v obliki specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti v skladu z oddelkom 4 Priloge I.
7. Upravljavec infrastrukture upošteva načrt postopka dodeljevanja iz oddelka 4 Priloge I.
8. Upravljavec infrastrukture obravnava prošnje, vložene po prvotnem roku in pred končnim rokom iz oddelka 4 Priloge I. V takih primerih upravljavec infrastrukture dodelijo pravice do zmogljivosti v skladu z oddelkom 4, točka 2, Priloge I.
9. Za prošnje za operativni vozni red, prejete po prvotnem roku, ki jih ni mogoče sprejeti niti s preostalo zmogljivostjo, rezervirano za operativni vozni red, niti z razpoložljivimi nenačrtovanimi zmogljivostmi, upravljavec infrastrukture poskuša ponuditi druge možnosti prek drugega načrta poti.
10. Upravljavec infrastrukture se o osnutku operativnega voznega reda posvetuje z zainteresiranimi stranmi. Med zainteresirane strani sodijo vsi, ki so zaprosili za infrastrukturne zmogljivosti, ter druge strani, ki želijo imeti možnost izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih operativnega voznega reda na njihovo možnost zagotavljanja storitev železniškega prometa v obdobju operativnega voznega reda.
11. Upravljavec infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe v zvezi z vsemi izraženimi pomisleki.

Člen 33

Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje

1. Upravljalci infrastrukture dodelijo zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje v skladu z roki iz oddelka 6 Priloge I. Upravljalci infrastrukture v ta namen rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.
2. Pravice do zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje, lahko vključujejo:
 - (a) vlakovne poti ali specifikacije glede zmogljivosti za vse dneve obratovanja v obdobju operativnega voznega reda, ki zajemajo prvi delovni dan, vključen v prošnjo;
 - (b) specifikacije zmogljivosti za vse dneve obratovanja po obdobju operativnega voznega reda, ki zajemajo prvi dan, vključen v prošnjo, za najdaljše obdobje iz oddelka 6 Priloge I.

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

3. Brez poseganja v člen 18 upravljavci infrastrukture dodeljujejo zmogljivosti, rezervirane za postopek dodeljevanja glede na tekoče načrtovanje, na podlagi načela dodeljevanja iz oddelka 5, točka 2, Priloge I.
4. V skladu s pravili in postopki iz člena 20 lahko upravljavci infrastrukture zavrnejo dodelitev zmogljivosti za prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če te niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, sprejetim v skladu s členom 18. Prosilec je o zavrnitvi nemudoma obveščen. Prosilec ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu.
5. Upravljavci infrastrukture obvestijo regulatorni organ o vseh prejetih prošnjah za dodelitev zmogljivosti, ki niso ustrezale parametrom razpoložljivih zmogljivosti, kot so opredeljeni v načrtu oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, ali so bile ugodno rešene ali zavrnjene. Regulatorni organ na podlagi teh informacij vsaj vsaki dve leti izda mnenje, v katerem lahko upravljavcu infrastrukture priporoči, naj spremeni model zmogljivosti.
6. Upravljavec infrastrukture po uradnem obvestilu regulatornemu organu ali po priporočilu regulatornega organa zavrne prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če se ponavljajo in izpolnjujejo značilnosti zmogljivosti, ki se običajno dodeljujejo z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31. Regulatorni organ o takih odločitvah in priporočilih obvesti mrežo ENRRB in zagotovi skladno uporabo tega odstavka.

Člen 34

Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi *ad hoc* postopka

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

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

Člen 35

Načrtovanje omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del

1. Upravljavci infrastrukture čim prej določijo omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, ki niso vključena v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.
2. Pri načrtovanju infrastrukturnih del upravljavci infrastrukture v največji možni meri omejijo vpliv na vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v model zmogljivosti ali načrt oskrbe z zmogljivostmi.
3. Če je za načrtovanje omejitev zmogljivosti, ki je posledica infrastrukturnih del, potrebna sprememba dodeljene pravice do zmogljivosti v smislu člena 39, so zadevni prosilec ali prosilci upravičeni do nadomestila iz člena 40.
4. Če je za načrtovanje omejitev zmogljivosti, ki je posledica infrastrukturnih del, potrebna sprememba dodeljene pravice do zmogljivosti v smislu člena 39,

upravljavec infrastrukture stori vse, kar je v njegovi moči, da zadevnim prosilcem zagotovi nadomestne zmogljivosti.

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

5. Pri načrtovanju infrastrukturnih del v skladu s tem členom upravljavci infrastrukture upoštevajo načrt iz oddelka 3 Priloge I.
6. Upravljavci infrastrukture vključijo vse omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, v model zmogljivosti in načrt oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, kdaj so načrtovane.

Člen 36

Mehanizem za sporazumno reševanje sporov in usklajevanje prošenj

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

Brez poseganja v člen 27(3) in s soglasjem vseh prosilcev lahko upravljavec infrastrukture vzpostavi stik med vsemi prosilci, ki bi lahko sodelovali pri reševanju spora, da se olajša usklajevanje prošenj.

4. Načela, ki urejajo usklajevanje prošenj za dodelitev zmogljivosti za storitve notranjega železniškega prometa, se določijo v programu omrežja.
5. Kadar prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti ni mogoče ugoditi brez usklajevanja, si upravljavec infrastrukture prizadeva ugodno rešiti vse prošnje z usklajevanjem.
6. Brez poseganja v obstoječe pritožbene postopke in člen 56 Direktive 2012/34/EU države članice v primeru sporov v zvezi z dodeljevanjem infrastrukturnih zmogljivosti zagotovijo, da je na voljo sistem za reševanje sporov, ki omogoča hitro reševanje takih sporov. Navedeni sistem se določi v programu omrežja za prošnje za

dodelitev zmogljivosti za storitve notranjega železniškega prometa. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10 delovnih dni.

7. V primeru prošelj za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih se mehanizem za sporazumno reševanje sporov iz odstavkov 1 do 3 izvede v skladu s členom 53 in vključuje koordinatorja mreže.
8. Mreža ENIM pripravi smernice za mehanizem za sporazumno reševanje sporov, ki se uporablja za prošnje za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih, in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Člen 37

Mehanizem za formalno reševanje sporov na podlagi socialno-ekonomskih in okoljskih meril

1. Kadar se na podlagi mehanizmov za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 ne reši spor glede zmogljivosti, upravljavci infrastrukture dodelijo infrastrukturne zmogljivosti v skladu s členom 8.
2. V okviru postopka formalnega reševanja sporov se prošnje za pravice do zmogljivosti v več omrežjih v celoti upoštevajo. Če se v skladu s členom 8(6) uporabljajo različni nacionalni parametri, se ti uporabijo za zadevne oddelke.
3. V primeru nasprotujočih si prošelj za dodelitev zmogljivosti, ki vključujejo železniške storitve s podobnimi značilnostmi in socialno-ekonomskim profilom, upravljavec infrastrukture dodeli zmogljivosti na podlagi dražbe ali na način, ki zagotavlja dostop največjemu številu prosilcev. Zадnjenavedena metoda se uporablja po odobritvi regulatornega organa.

Člen 38

Načrt postopka dodeljevanja zmogljivosti

1. Upravljavec infrastrukture in prosilci upoštevajo načrt postopkov dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti iz oddelkov 4 do 7 Priloge I.
2. Upravljavci infrastrukture lahko določijo obdobja in roke za časovni načrt dodeljevanja zmogljivosti, ki se razlikujejo od tistih iz te uredbe in točke 2(b) Priloge VI k Direktivi 2012/34/EU, če vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti v sodelovanju z upravljavci infrastrukture tretjih držav na omrežju, katerega tirna širina se razlikuje od glavnega železniškega omrežja v Uniji, pomembno vpliva na načrt dodeljevanja zmogljivosti na splošno.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelkov 4 do 7 Priloge I, da se zagotovi učinkovit postopek dodeljevanja ter obravnavajo načrtovanje, operativni, tehnični in poslovni interesi zadevnih deležnikov v zvezi z načrtom in dodeljevanjem zmogljivosti.

ODDELEK 4

Prilagoditev in ponovno načrtovanje

Člen 39

Spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi

1. Upravljavci infrastrukture lahko na lastno pobudo spremenijo pravice do zmogljivosti, dodeljene prosilcu, samo v skladu s to uredbo. Prosilci lahko kadar koli zahtevajo spremembe dodeljenih zmogljivosti. Preklic se šteje za posebno vrsto spremembe.

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

2. Upravljavci infrastrukture in prosilci v največji možni meri omejijo spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi v skladu s cilji iz člena 2(3).
3. Spremembe pravic do zmogljivosti vključujejo primere, ko upravljavec infrastrukture vlaku ne more dovoliti vožnje v skladu z dodeljeno pravico do zmogljivosti in ima dovolj časa, da prosilcu ponudi nadomestno zmogljivost, potem ko je prosilca obvestil o potrebi po spremembi.

Upravljavci infrastrukture lahko navedejo različne roke za dodeljevanje pravic do zmogljivosti v enem omrežju in dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih. Upravljavci infrastrukture zagotovijo informacije o času, potrebnem za izdelavo vlakovne poti, v programu omrežja. Ta čas ne sme biti daljši od rokov, navedenih v oddelku 8 Priloge I.

4. Pravila in postopki, ki se uporabljajo v primeru spremembe pravice do zmogljivosti, upoštevajo vpliv spremembe pravice do zmogljivosti na prosilca v operativnem in poslovnem smislu. V ta namen se spremembe kategorizirajo glede na njihov učinek v skladu z odstavkom 8 tega člena in so podlaga za različne ravni nadomestila iz člena 40.
5. V primeru spremembe pravice do zmogljivosti v več omrežjih si zadevni upravljavci infrastrukture po najboljših močeh prizadevajo zagotoviti skladnost med pravicami do zmogljivosti za celotno vožnjo vlaka.

Upravljavac infrastrukture, ki spremeni pravico do zmogljivosti v več omrežjih, je odgovoren za postopek usklajevanja dodeljevanja pravic do nadomestnih zmogljivosti v več omrežjih z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture ter prosilca in vse zadevne strani obvesti o izidu usklajevanja. Ta je lahko dodelitev druge pravice do zmogljivosti v več omrežjih ali informacija, da druga pravica do zmogljivosti ni na voljo.

6. Za namene te uredbe se neuporaba dodeljene pravice do zmogljivosti s strani prevoznikov v železniškem prometu šteje za enakovredno odpovedi na dan zadevne vožnje vlaka.
7. Kadar upravljavec infrastrukture spremeni dodeljeno pravico do zmogljivosti, o tem nemudoma obvesti prosilca in zadevnega prevoznika v železniškem prometu.

Upravljavac infrastrukture prosilcu ponudi druge pravice do zmogljivosti v rokih, določenih v oddelku 8 Priloge I. Kadar to ni mogoče, mu upravljavec infrastrukture

zagotovi ustrezne informacije, na podlagi katerih lahko prosilec vloži novo prošnjo za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti. Kadar je ustrezno, navedene informacije napotujejo na načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18 in načrtovanje dela v izrednih razmerah iz člena 19.

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

Ti usklajeni postopki razlikujejo med spremembami z velikim vplivom na prosilce in prevoznike v železniškem prometu v poslovnem in operativnem smislu ter spremembami z manjšimi vplivi. Merila, ki se uporabljajo za opredelitev spremembe kot večje, med drugim upoštevajo sposobnost prevoznika v železniškem prometu, da opravlja storitev v skladu s svojimi pogodbenimi obveznostmi, zamude ob odhodu ali spremembe poti, zaradi katerih se povečajo razdalja, čas potovanja, uporabnine za dostop do železniških tirov ali drugi povezani stroški, ter pragove za te spremembe. Za spremembe z velikim vplivom se uporabljajo strožja merila.

9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelka 8 Priloge I, da se zagotovijo učinkoviti postopki prilagajanja in ponovnega načrtovanja ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

Člen 40

Nadomestilo za spremembe pravic do zmogljivosti

1. Kadar upravljavec infrastrukture ali prosilec ne izpolni svojih obveznosti v zvezi z dodeljeno pravico do zmogljivosti, zaradi česar je potrebna sprememba, ki je v skladu s členom 39 opredeljena kot večja, stran, ki zahteva spremembo, drugi strani plača nadomestilo.
2. Nadomestilo iz odstavka 1 se ne izplača v primerih višje sile.
3. Mreža ENIM po posvetovanju z mrežo ENRRB opredeli usklajene pogoje, ki so podlaga za nadomestilo. Navedeni pogoji upoštevajo pravila iz člena 39(4) in (8). Mreža ENIM te pogoje vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Mreža ENRRB objavi mnenje o pogojih, ki jih določi mreža ENIM.
4. Po odobritvi regulatornega organa upravljavci infrastrukture v programu omrežja določijo višino nadomestila, ki ga plačajo prosilci.

Regulatorni organ na predlog upravljavca infrastrukture ter po posvetovanju s prosilci in potencialnimi prosilci določi višino nadomestila, ki ga plača upravljavec infrastrukture. Upravljavec infrastrukture te informacije objavi v programu omrežja.

Višina nadomestila je taka, da učinkovito spodbuja upravljavca infrastrukture in prosilce k spoštovanju načrtovane uporabe zmogljivosti in čim večjemu zmanjšanju motenj. Te ravni so sorazmerne in nediskriminatorne.

Upravljavci infrastrukture in regulatorni organi lahko določijo različne višine nadomestila glede na vpliv spremembe ter to, ali se zmogljivosti lahko ponovno dodelijo in ali jih lahko uporabi drug prosilec. Pri navedenih višinah nadomestila se upoštevajo zlasti pravila iz člena 39(4) in (8), preostali čas po prošnji za spremembo ali po tem, ko je do nje prišlo, do časa vožnje vlaka, in stopnja uporabe železniške infrastrukture, ki je vključena v pravico do zmogljivosti.

5. V primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih se obveznost plačila nadomestila prosilcu uporablja za upravljavca ali upravljavce infrastrukture, ki so odgovorni za spremembo pravice do zmogljivosti, pri čemer se v celoti upošteva pravica do zmogljivosti, kadar je odgovoren več kot en upravljavec infrastrukture, pa razmerje med dolžino njihovih omrežij v okviru pravice do zmogljivosti. Nadomestilo za celotno pravico do zmogljivosti ne presega nadomestila, ki se plača za pravico do zmogljivosti, ki jo dodeli upravljavec infrastrukture, pomnoženega s tri.
6. Regulatorni organi odločajo o sporih v zvezi z razlogom za spremembo pravice do zmogljivosti ali zamudo pri izplačilu nadomestila ter nemudoma in v enem mesecu po zbiranju vseh potrebnih informacij sprejmejo odločitve za oceno vzroka spremembe. Regulatorni organi obvestijo mrežo ENRRB o takih odločitvah, s katero se o njih lahko posvetujejo. Mreža ENRRB zagotovi, da so take odločitve skladne in temeljijo na splošno priznanih načelih.
7. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, v katerih določi pogoje za plačilo nadomestil, kategorizacijo sprememb pravic do zmogljivosti in metodologije za določitev višine nadomestila. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

Člen 41

Ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja

1. V primeru motenj v omrežju iz člena 46 ali kriznih razmer iz člena 47 zadevni upravljavec ali upravljavci železniške infrastrukture storijo vse v svoji moči, da preusmerijo promet, ki ga je prizadela motnja. V ta namen upravljavci infrastrukture dodelijo železniške infrastrukturne zmogljivosti v skladu z evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 na podlagi načrtov dela v izrednih razmerah, pripravljenih v skladu s členom 19, ter v tesnem sodelovanju z operativnimi deležniki in po potrebi drugimi zadevnimi deležniki.
2. Mreža ENIM oblikuje in sprejme smernice za upravljanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti v primeru motenj v omrežju na pregleden in nediskriminatoren način. Mreža ENIM zlasti zagotovi smernice za uporabo postopka sočasnega dodeljevanja zmogljivosti in načela „prvi prispe, prvi dobi“.

Kadar se uporablja postopek sočasnega dodeljevanja, mreža ENIM zagotovi smernice o postopkih, ki se uporabljajo, po potrebi vključno z uporabo postopka sporazumnega reševanja sporov iz člena 36 in formalnega postopka reševanja sporov iz člena 37. Mreža ENIM te smernice vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.
3. Pri ponovnem načrtovanju upravljavci infrastrukture ne smejo enostransko spremeniti ali preklicati obstoječih pravic do zmogljivosti za namene obvladovanja motenj. Vendar lahko Komisija na podlagi izkušenj regulatornih organov, upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu ter dejavnosti mrež ENIM in ENRRB sprejme izvedbeni akt, v katerem določi merila in postopke za ponovno načrtovanje, vključno z enostranskimi spremembami dodeljenih pravic do zmogljivosti s strani upravljavcev infrastrukture za obvladovanje motenj v omrežju. navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3).

4. Upravljalci infrastrukture in prosilci lahko prostovoljno sklenejo pogodbe, ki določajo zamenjavo nekaterih pravic do zmogljivosti v primeru motenj v omrežju. Take pogodbe se navedejo v načrtu dela v izrednih razmerah iz člena 19.
5. V primeru motenj v omrežju, ki vplivajo na promet na več kot enem omrežju, zadevni upravljalci infrastrukture usklajujejo dodeljevanje nadomestnih zmogljivosti v skladu s členom 53 in evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.

POGLAVJE III

PROMET, MOTNJE IN KRIZNO UPRAVLJANJE

Člen 42

Upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje

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

V ta namen upravljalci infrastrukture izvajajo:

- (a) upravljanje prometa v običajnih pogojih obratovanja, ki vključujejo obvladovanje incidentov, ki imajo za posledico omejena odstopanja od operativnega voznega reda;
 - (b) upravljanje motenj za obravnavanje večjih motenj v delovanju omrežja, za katere je potrebno usklajeno ukrepanje v skladu s členom 46;
 - (c) upravljanje prometa v kriznih razmerah, kot je določeno v členu 47.
2. V primeru obsežnih kriznih razmer v prometnem sektorju in zunaj njega lahko države članice v skladu s členom 47 izvajajo ukrepe, ki odstopajo od pravil, ki se uporabljajo v običajnih razmerah. V takih primerih in po potrebi upravljalci infrastrukture sprejmejo in uporabljajo posebna pravila in postopke v skladu s pogoji iz člena 47.
3. Pri upravljanju prometa upravljalci infrastrukture upoštevajo načela iz člena 2.

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

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

Člen 43

Pravila in postopki za upravljanje prometa in obvladovanje motenj

1. Upravljalci infrastrukture vzpostavijo pravila in postopke za upravljanje odstopanj vožnje vlakov od operativnega voznega reda. Navedena pravila in postopki se objavijo v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in zajemajo upravljanje prometa v primerih iz člena 42(1), točke (a) do (c) te uredbe.
2. Namen pravil in postopkov iz odstavka 1 je čim bolj zmanjšati splošni vpliv odstopanj od voznega reda na železniški promet, pri čemer se upoštevajo potrebe vseh vrst prometa. Načela lahko vključujejo prednostna pravila za upravljanje med različnimi vrstami prometa ter posebne postopke, merila in cilje, ki jih je treba uporabiti pri pristopu, ki temelji na optimizaciji in katerega namen je optimizirati ciljno nalogo, tj. čim bolj zmanjšati minute zamude ali časa za vrnitev k običajnemu obratovanju, namesto na izrecnih prednostnih pravilih.
3. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izvaja načrt dela v izrednih razmerah v skladu s členom 19. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, zadevni upravljalci infrastrukture med seboj sodelujejo, da se vzpostavi normalen čezmejni promet v skladu z evropskim okvirom za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.
4. Upravljalci infrastrukture pri določanju pravil in postopkov iz odstavka 1 v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih pravil in postopkov, določenih v evropskem okviru za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje.
5. V primeru višje sile in kadar je zaradi incidenta, ki infrastrukturo začasno onemogoči, se lahko dodeljene pravice do zmogljivosti odvzamejo brez opozorila za čas, ki je potreben za popravilo sistema.

Upravljavca infrastrukture lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, če meni, da je to potrebno.
6. Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu udeleženi pri zagotavljanju uveljavljanja ter spremljanja lastnega upoštevanja varnostnih standardov in pravil.

Člen 44

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

1. Mreža ENIM razvije in sprejme evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanje motenj v prometu in kriznega upravljanja v skladu s členom 42 najpozneje do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe].

Mreža ENIM razvije evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v sodelovanju z operativnimi deležniki in zainteresiranimi stranmi v okviru postopka posvetovanja iz člena 54, pri čemer upošteva delo Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z naslovom IV Uredbe (EU) 2012/2085.

2. Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja določa smernice za usklajevanje med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki.
3. Evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja vsebuje zlasti elemente iz Priloge V.

Člen 45

Usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja

Upravljavci infrastrukture usklajujejo upravljanje prometa v skladu s členom 53 in na podlagi evropskega okvira za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

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

Člen 46

Motnje v omrežju

1. Kadar incident povzroči ali bi lahko povzročil omejitve obratovanja omrežja, ki zahtevajo usklajeno ukrepanje operativnih deležnikov, da se zagotovi najboljše možno upravljanje prometa med omejitvami, prizadeti upravljavci infrastrukture ocenijo verjetno trajanje in vpliv incidenta na podlagi vseh razpoložljivih informacij in predhodnih izkušenj.

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

2. Kadar incident vpliva ali bi lahko vplival na več kot eno omrežje, upravljavec infrastrukture, v kateri se je zgodil incident, razglasi motnje v več omrežjih in usklajuje ukrepe v skladu s členi 44, 45 in 53.
3. Mreža ENIM opredeli usklajeno metodo za oceno verjetnega trajanja in vpliva motenj v omrežju ter jo vključi v evropski okvir za usklajevanje prometa in kriznega upravljanja iz člena 44.
4. Upravljavec infrastrukture čim prej obvesti zainteresirane strani o nerazpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti zaradi incidenta.

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

5. Koordinator mreže zbira informacije o motnjah v omrežju, analizira odziv, oblikuje zaključke o učinkovitosti obvladovanja takih incidentov in se posvetuje z operativnimi deležniki v skladu s členom 54 ter poroča mreži ENIM in organu za oceno uspešnosti.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge VI, da se zagotovi uspešno in učinkovito upravljanje motenj v omrežju, ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

Člen 47

Krizne razmere

1. V primeru kriz, povezanih z javno varnostjo, zdravstvenimi epidemijami, naravnimi nesrečami ter okoljskimi, obrambnimi in varnostnimi krizami, ki imajo ali naj bi imele kritičen učinek na ponudbo železniških prevoznih storitev ali povpraševanje po njih, se državam članicam dovoli, da uporabijo nujne ukrepe, ki z odstopanjem od pravil te uredbe vključujejo:
 - (a) preklic pravic do zmogljivosti brez nadomestila;
 - (b) nadomestna načela, pravila in postopke za upravljanje zmogljivosti, zlasti za dodeljevanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti;
 - (c) nadomestne postopke za upravljanje prometa;
 - (d) uporabo nadomestnih poti;
 - (e) spremembo načrtov oskrbe z zmogljivostmi.

Zadevna država članica zagotovi, da nujni ukrepi v največji možni meri upoštevajo načela o zmogljivosti in upravljanju prometa iz te uredbe ter da uporabljajo obstoječe načrte, pripravljene v skladu s členom 19. Take nujne ukrepe usklajujejo z drugimi državami članicami.
2. Zadevna država članica nemudoma obvesti Komisijo in mrežo ENIM o svoji odločitvi o uporabi nujnih ukrepov ter predloži utemeljitev in opis navedenih ukrepov ter pričakovano trajanje njihove uporabe. Države članice po potrebi uradno obvestijo Komisijo in centralne urade za zvezo, kot je določeno v členu 8 [uredbe o instrumentu enotnega trga za izredne razmere].
3. Upravljavec infrastrukture določi informacijsko točko v smislu člena 60, ki Komisiji, mreži ENIM, drugim upravljavcem infrastrukture in drugim zainteresiranim stranem zagotavlja informacije o nujnih ukrepih in pomaga pri njihovem usklajevanju.
4. Kadar imajo nujni ukrepi znaten vpliv na čezmejni promet, se upravljavci infrastrukture med seboj usklajujejo v skladu s členoma 53 in 54. Pri usklajevanju prek namenskih usklajevalnih struktur v skladu s členom 53(2), točka (a), sodelujejo Komisija in zadevne države članice.
5. Regulatorni organi in mreža ENRRB Komisiji na njeno zahtevo predložijo svoje mnenje o nujnih ukrepih v roku, ki ga ta določi. Komisija lahko sprejme sklepe, s katerimi od države članice zahteva, da razveljavi nujne ukrepe, če meni, da niso potrebni.

6. Države članice po potrebi ali na zahtevo Komisije zagotovijo posodobljene informacije. Države članice zagotovijo vse informacije o nujnih ukrepih, ki jih zahteva Komisija, v rokih, ki jih ta določi.
7. Javni organi, odgovorni za obvladovanje kriznih razmer, vključno z vojsko, agencijami civilne zaščite in drugimi, lahko organizirajo vaje za simulacijo kriznih razmer, ki spadajo na področje uporabe tega člena. V takih primerih upravljavec infrastrukture po potrebi dodeli zmogljivosti, vključno s preklicem dodeljenih pravic do zmogljivosti, če je to potrebno. Zadevni javni organi zadevnim prosilcem zagotovijo nadomestilo v skladu s členom 40.

Člen 48

Izmenjava informacij o upravljanju prometa

1. Vsi operativni deležniki, ki so neposredno vključeni v izvajanje železniških prevoznih storitev, imajo pravico dostopa do informacij v zvezi s to železniško prevozno storitvijo iz Priloge VIII.
Zadevne strani lahko te informacije uporabijo le za namene te uredbe ter Direktive (EU) 2016/797 in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi navedene direktive, razen če je v pogodbenih dogovorih določeno drugače.
2. Informacije so dostopne v skladu s členom 62.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge VIII, da se zagotovi, da odraža vse spremembe tehničnih specifikacij za interoperabilnost, določenih v ustreznih izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, ter ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

POGLAVJE IV

OCENA USPEŠNOSTI

Člen 49

Splošna načela za oceno uspešnosti

1. Mreža ENIM v skladu s členom 7f, točka (d), Direktive 2012/34/EU spremlja in primerja rezultate storitev železniške infrastrukture ob upoštevanju splošnih ciljev iz člena 2 te uredbe. Upravljavci železniške infrastrukture spremljajo tudi uspešnost železniških prevoznih storitev.
2. V ta namen upravljavci infrastrukture določijo lastne cilje uspešnosti v načrtu iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU, pri čemer upoštevajo vse cilje, določene v pogodbenih dogovorih iz člena 30 navedene direktive. Vzpostavijo in izvajajo postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti pri uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravniških ukrepov za izboljšanje uspešnosti. Ti postopki upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 50 te uredbe. Upravljavci

infrastrukture v programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih postopkov, določenih v evropskem okviru za oceno uspešnosti.

3. Mreža ENIM sodeluje z evropskimi koordinatorji pri ocenah uspešnosti v skladu z operativnimi zahtevami za evropske prometne koridorje iz člena 18 [nove uredbe o omrežju TEN-T].

Člen 50

Evropski okvir za oceno uspešnosti

1. Mreža ENIM do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] vzpostavi in izvaja evropski okvir za oceno uspešnosti. Ta okvir upošteva zlasti načela iz člena 2(3), člena 8(4) in člena 42(3) ter operativne zahteve, cilje uspešnosti in ciljne vrednosti iz [člena 18 nove uredbe o omrežju TEN-T].
2. Evropski okvir zajema področja uspešnosti iz Priloge VII. Vključuje zlasti:
 - (a) seznam prednostnih vprašanj v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati na področjih uspešnosti iz Priloge VII;
 - (b) kazalnike uspešnosti, ki omogočajo spremljanje napredka pri vprašanih uspešnosti, vključno z metodologijo in zahtevami glede podatkov za izračun takih kazalnikov;
 - (c) merila in postopke za opredelitev ciljev uspešnosti na ravni upravljavcev infrastrukture;
 - (d) postopke za spremljanje in pregled elementov iz točk (a) do (c) ter izvajanje popravnih ukrepov in doseganje ciljev uspešnosti iz odstavka 4.
3. Na podlagi odstavka 2, točka (d), mreža ENIM redno pregleduje evropski okvir za oceno uspešnosti in rezultate njegovega izvajanja ter predlaga ustrezne spremembe okvira.
4. Upravljalci infrastrukture pri izpolnjevanju svojih nalog v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti. V poslovni načrt iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU vključijo zlasti cilje, opredeljene v skladu z odstavkom 2, točka (c), tega člena. Ti cilji vključujejo ciljne vrednosti iz [člena 18(1), točki (a) in (b), nove uredbe o omrežju TEN-T].
5. Komisija lahko v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 72(2) sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna pravila o elementih iz odstavka 2, točke (b) do (d). Pri tem upošteva delo, ki ga je mreža ENIM opravila v skladu z odstavkom 3, in vsa priporočila organa za oceno uspešnosti.

Člen 51

Evropsko poročilo o oceni uspešnosti

1. Brez poseganja v člen 15 Direktive 2012/34/EU in člen 3 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100¹³ mreža ENIM do [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] pripravi in objavi evropsko poročilo o oceni uspešnosti na podlagi evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50 te uredbe ter ga objavi vsako leto.

¹³ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1100 z dne 7. julija 2015 o obveznostih poročanja držav članic v okviru spremljanja trga storitev v železniškem prometu (UL L 181, 9.7.2015, str. 1).

2. Organ za oceno uspešnosti pripravi samostojen oddelek poročila, v katerem zagotovi oceno uspešnosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev, priporočila o vprašanjih v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba prednostno obravnavati, in priporočila o ukrepih za izboljšanje uspešnosti.
3. Poročilo o oceni uspešnosti zajema vsaj proge, vključene v evropske prometne koridorje iz Uredbe [nova uredba o omrežju TEN-T], in vključuje informacije, zahtevane v [členu 53(3), točka (g)] Uredbe. Predložene informacije so dovolj podrobne v smislu geografskega obsega in bi morale zajemati dovolj dolgo obdobje, da se omogočijo smiselne razlage.
4. Poročilo o oceni uspešnosti vključuje poseben oddelek o uspešnosti usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 in o mehanizmu za posvetovanje iz člena 54 te uredbe.

Člen 52

Organ za oceno uspešnosti

1. Komisija lahko v skladu s postopkom iz člena 73(3) ustanovi ali imenuje nepristranski in pristojni organ, ki deluje kot organ za oceno uspešnosti.
2. Organ za oceno uspešnosti na zahtevo Komisije ali evropskih koordinatorjev svetuje Komisiji in evropskim koordinatorjem o zadevah, povezanih z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev.
3. Organ za oceno uspešnosti opravlja naslednje naloge:
 - (a) zagotavlja priporočila mreži ENIM v zvezi z vzpostavitvijo in pregledom evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50, vključno s področji uspešnosti, vprašanji v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati v okviru vsakega od področij uspešnosti, usklajevanjem metodologij, postopkov, meril in opredelitev za zbiranje in analizo podatkov, povezanih z uspešnostjo in njenimi kazalniki;
 - (b) zagotavlja priporočila mreži ENIM, mreži ENRRB, upravljavcem infrastrukture, prosilcem, regulatornim organom, organom držav članic in po potrebi drugim deležnikom za popravne ukrepe glede upravljanja zmogljivosti, upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja;
 - (c) pregleda rezultate osnutka evropskega poročila o uspešnosti in pripravi samostojni oddelek iz člena 51(2);
 - (d) predloži mnenja in priporočila v zvezi z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture v zvezi z okvirno strategijo razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1), poslovnim načrtom iz člena 8(3), pogodbenimi dogovori iz člena 30(2) in izvedbenim načrtom iz člena 35 Direktive 2012/34/EU;
 - (e) svetujejo evropskim koordinatorjem o zadevah, povezanih z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev.
4. Naslovniki mnenj in priporočil iz odstavka 3 organu za oceno uspešnosti odgovorijo v rokih, ki jih ta določi.
5. Mreža ENIM, koordinator mreže, upravljavci infrastrukture, regulatorni organi, mreža ENRRB in po potrebi drugi deležniki sodelujejo z organom za oceno uspešnosti, zlasti z zagotavljanjem informacij v zvezi z uspešnostjo na lastno pobudo

ali na zahtevo organa, in si kar najbolj prizadevajo, da bi pri svojem delu na področju upravljanja uspešnosti železnice upoštevali njegova priporočila.

6. Organ za oceno uspešnosti pri ravnanju z informacijami, ki jih zagotovijo zadevni deležniki ali Komisija, spoštuje zaupnost poslovnih skrivnosti.

POGLAVJE V

EVROPSKA MREŽA ZA USKLAJEVANJE

Člen 53

Usklajevanje med upravljavci infrastrukture

1. Pri sklicevanju na ta člen se upravljavci infrastrukture usklajujejo med seboj in z drugimi zadevnimi deležniki v zvezi z odgovornostmi in nalogami, ki so jim dodeljene s to uredbo.
2. Upravljavci infrastrukture se usklajujejo vsaj glede vprašanj iz Priloge IX in izpolnjujejo posebne zahteve za usklajevanje iz členov, na katere se sklicuje.
Upravljavci infrastrukture zlasti:
 - (a) vzpostavijo organizacijske strukture, postopke in orodja, kot je ustrezno, vključno z digitalnimi orodji iz člena 62;
 - (b) se usklajujejo na najustreznejši geografski ravni, ki vključuje subjekte, najprimernejše za doseganje uspešnih in učinkovitih rezultatov, v skladu z načelom subsidiarnosti;
 - (c) sodelujejo z drugimi upravljavci infrastrukture prek določenih informacijskih točk iz člena 60;
 - (d) po potrebi vključijo mrežo ENIM ali koordinatorja mreže v zadeve, ki so pomembne za Unijo. Usklajevanje med upravljavci infrastrukture se lahko izvaja na več kot eni ravni, zlasti v zadevah, kjer je potrebno usklajevanje na ravni Unije in znotraj bolj specifičnega geografskega področja uporabe;
 - (e) imenujejo vodilni subjekt, kadar usklajevalne dejavnosti vključujejo več akterjev, ki poroča mreži ENIM in je odgovoren za organizacijo posvetovalnih dejavnosti v skladu s členom 54;
 - (f) mreži ENIM poročajo o primerih, v katerih na prvi stopnji ni mogoče doseči dogovorjenih rezultatov;
 - (g) ocenijo uspešnost usklajevalnih dejavnosti v skladu s poglavjem IV.
3. Usklajevanje zajema vse proge in vozlišča, ki so del evropskih prometnih koridorjev iz člena 7 in Priloge III k [novi uredbi o omrežju TEN-T].
Upravljavci infrastrukture lahko usklajevanje razširijo na dodatne proge na podlagi sporazuma med vsemi zadevnimi upravljavci infrastrukture.
4. Usklajevanje med upravljavci infrastrukture v zvezi z dodeljevanjem pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 29 zajema celotno mrežo upravljavcev infrastrukture, ki so člani mreže ENIM.

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge IX, da se zagotovi učinkovito usklajevanje med upravljavci infrastrukture, ob upoštevanju načrtovalnih, operativnih in poslovnih vidikov vseh zadevnih deležnikov ter izkušenj, pridobljenih pri izvajanju te uredbe.

Člen 54

Mehanizem za posvetovanje o evropskih in čezmejnih zadevah

1. Mreža ENIM pripravi, sprejme in izvaja smernice za zagotovitev ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje iz člena 44 ter evropski okvir za pregled uspešnosti iz člena 50. Postopek se razvije in izvaja ob podpori koordinatorja mreže in sodelovanju določenih informacijskih točk upravljavcev infrastrukture iz člena 60.
2. Kadar mreža ENIM sprejme mnenje ali priporočilo, ki bi lahko vplivalo na prevoznike v železniškem prometu, druge prosilce, druge operativne deležnike in zainteresirane strani, objavi osnutek za posvetovanje z zadevnimi stranmi. Zadevnim stranem se da na voljo dovolj časa, da predložijo povratne informacije o osnutku odločitve. Po potrebi sodelujejo organi držav članic.
3. Mreža ENIM pri sprejemanju končnega mnenja ali priporočila upošteva povratne informacije, ki jih predložijo zadevne strani v skladu z odstavkom 2. Kadar mreža ENIM ne upošteva pomembnih elementov posredovanih povratnih informacij, navede razloge za to.

Člen 55

Organizacija evropske mreže upravljavcev infrastrukture

1. Za namene te uredbe se evropska mreža upravljavcev infrastrukture iz člena 7f Direktive 2012/34/EU organizira v skladu s tem členom.
2. Člani mreže ENIM so vsi upravljavci železniške infrastrukture, ki so odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T iz [člena 6 in Priloge I k novi uredbi o omrežju TEN-T]. Imenujejo predstavnika in namestnika.
3. Upravljavci železniške infrastrukture, ki ne izpolnjujejo meril iz odstavka 2, lahko imenujejo predstavnika, ki ni član in sodeluje pri posvetovanjih mreže ENIM.
4. Po posvetovanju s Komisijo in po njeni odobritvi mreža ENIM sprejme in objavi svoj poslovnik. Svoje dejavnosti organizira v skladu s poslovnikom.
5. Mreža ENIM sprejema odločitve z navadno večino, razen če poslovnik določa drugače. Vsi člani iz ene države članice imajo skupaj en glas. Ob nenavzočnosti člana ima glasovalno pravico njegov namestnik.
6. Mreža ENIM se sestaja v rednih časovnih presledkih. Izmed svojih članov izvoli predsednika z dvotretjinsko večino svojih članov.
7. Komisija je članica mreže ENIM brez glasovalne pravice. Podpira delo mreže ENIM in olajšuje usklajevanje.
8. Mreža ENIM opredeli svoj delovni program. Delovni program zajema obdobje najmanj dveh let. Mreža ENIM se o osnutku delovnega programa posvetuje s prosilci

in drugimi operativnimi deležniki prek mehanizma za posvetovanje iz člena 54. Poleg tega se posvetuje z Evropsko komisijo, Agencijo Evropske unije za železnice in Skupnim podjetjem za evropske železnice ter po potrebi z drugimi deležniki.

Člen 56

Odgovornosti mreže ENIM

1. Poleg nalog iz člena 7f Direktive 2012/34/EU je mreža ENIM odgovorna za vse naloge, ki so ji dodeljene s to uredbo. Mreža ENIM zlasti:
 - (a) sprejme evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6;
 - (b) sprejme evropski okvir za usklajevanje upravljanja prometa in kriznega upravljanja iz člena 44;
 - (c) sprejme evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 50;
 - (d) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v skladu z določbami te uredbe in na lastno pobudo;
 - (e) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v primerih iz člena 53(2)(f);
 - (f) organizira usklajevanje med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53.
2. Pri usklajevanju z namenskimi usklajevalnimi skupinami upravljavci infrastrukture imenujejo subjekte, ki sodelujejo v tej skupini, vključno z informacijskimi točkami, ki jih imenujejo v skladu s členom 60, koordinatorje mreže ali oboje.

Člen 57

Preglednost

1. Mreža ENIM zagotovi, da so njegovo članstvo, načini delovanja in vse ustrezne informacije o njegovem delu javno dostopni na njegovem spletnem mestu. Vključuje kontaktne podatke namenskih usklajevalnih skupin, ki jih ustanovijo upravljavci infrastrukture, ter sklice na orodja in postopke za usklajevanje v skladu s členom 53.
2. Mreža ENIM na svoje sestanke povabi Komisijo, vključno z evropskimi koordinatorji in po potrebi predstavniki držav članic, da bi razpravljali o vprašanjih, povezanih z razvojem železniške infrastrukture, in zagotovili sodelovanje z evropskimi koordinatorji, kot je določeno v [novi uredbi o omrežju TEN-T]. Mreža ENIM zagotovi informacije, zahtevane v skladu s [členom 53, tretji pododstavek nove uredbe o omrežju TEN-T].

Člen 58

Koordinator mreže

1. Upravljavci infrastrukture mreži ENIM zagotovijo potrebna sredstva za opravljanje njenih nalog. V ta namen do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] imenujejo nepristranski in pristojni subjekt za opravljanje nalog iz člena 59. Tak subjekt bo imenovan za koordinatorja mreže.

Upravljavci infrastrukture pred imenovanjem koordinatorja mreže Komisijo zaprosijo za soglasje glede imenovanega subjekta in naslednjih vidikov:

 - (a) pogojev za imenovanje koordinatorja mreže;

- (b) pogojev za preklic imenovanja;
 - (c) postopka za redno spremljanje njegovega dela in oceno, ali je učinkovito opravljal svoje naloge;
 - (d) vseh dodatnih operativnih dolžnosti in nalog koordinatorja mreže.
2. Koordinator mreže opravlja svoje naloge nepristransko in stroškovno učinkovito ter deluje v imenu mreže ENIM. V ta namen ENIM predloži svoj letni delovni program v zvezi z nalogami, določenimi v tej uredbi, ter letno poročilo o izvajanju delovnega programa.

Člen 59

Naloge in odgovornosti koordinatorja mreže

Koordinator mreže v podporo mreži ENIM opravlja naslednje naloge:

- (a) deluje kot sekretariat in pripravlja seje, dokumente, sklepe in mnenja mreže ENIM;
- (b) prispeva k pripravi evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50;
- (c) prispeva k operativnemu usklajevanju med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53;
- (d) opredeli pravila, postopke in orodja v okviru področja uporabe te uredbe in sprejeta na nacionalni ravni ali na ravni upravljavcev infrastrukture, ki ustvarjajo ovire za storitve železniškega prometa v več omrežjih, kot je določeno v tej uredbi;
- (e) deluje kot kontaktna točka v imenu upravljavcev infrastrukture za poizvedbe v zvezi z načrtovanjem in dodeljevanjem zmogljivosti, zlasti glede morebitnih prošelj za dodelitev zmogljivosti, informacije ali kontaktne točke v zvezi z železniškimi incidenti in začasnimi omejitvami zmogljivosti;
- (f) deluje kot prva kontaktna točka za deležnike zunaj železniškega sektorja, ki se zanimajo za uporabo storitev železniškega prometa, in zagotavlja stike zadevnim akterjem pri upravljavcih infrastrukture in drugim operativnim deležnikom;
- (g) deluje kot kontaktna točka v imenu mreže ENIM za prošilce in druge operativne deležnike v zvezi z vprašanji, ki niso izrecno zajeta v tej uredbi, zlasti v zvezi z začetkom izvajanja ali spremembo storitev čezmejnega železniškega prevoza ali organizacijo podpore za *ad hoc* dejavnosti, zlasti za reševanje kriznih razmer iz člena 47.

Člen 60

Informacijske točke za usklajevanje upravljavcev infrastrukture

- 1. Za zagotovitev usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 upravljavci infrastrukture določijo informacijske točke. Kontaktna točka deluje kot osrednji vmesnik med organizacijo upravljavca infrastrukture in drugimi subjekti, vključenimi v dejavnosti usklajevanja.
- 2. Upravljavci infrastrukture nemudoma obvestijo mrežo ENIM o vseh spremembah informacijskih točk za vključitev v publikacije iz člena 57(1) (Preglednost).

Člen 61

Skupna struktura, vsebina in načrt programov omrežja

1. Mreža ENIM pripravi in sprejme skupno strukturo za program omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU, ki upošteva informacije iz Priloge IV k navedeni direktivi, Prilogo IV k tej uredbi, in skupni načrt za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o osnutku programa omrežja. Upravljalci infrastrukture pri pripravi programa omrežja v največji možni meri upoštevajo to strukturo in načrt.
2. Upravljalci infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU v največji možni meri upošteva evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje ter evropski okvir za oceno uspešnosti iz členov 6, 44 in 50 te uredbe.
3. Kadar upravljalci infrastrukture ne ravna v skladu z odstavkom 1 ali 2, v programu omrežja navede utemeljitev ter o tem obvesti pristojni regulatorni organ in mrežo ENIM.

Člen 62

Digitalizacija upravljanja zmogljivosti in prometa

1. Upravljalci infrastrukture zagotovijo, da se postopki upravljanja zmogljivosti in prometa v okviru področja uporabe te uredbe izvajajo z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami.
2. Uporabljeni digitalna orodja in zagotovljene digitalne storitve:
 - (a) izboljšajo učinkovitost in kakovost storitev, vključno z njihovo popolno interoperabilnostjo, ki jih upravljalci infrastrukture zagotavljajo prosilcem;
 - (b) izboljšajo preglednost upravljanja železniških zmogljivosti in prometa v vseh fazah;
 - (c) zmanjšajo upravno breme za prosilce tako, da samo enkrat zahtevajo posamezno informacijo in zagotovijo informacije ali podatke na enem mestu, med drugim v zvezi s čezmejnimi storitvami.
3. Kadar morajo biti digitalna orodja ali digitalne storitve, ki so potrebne za podporo postopkom upravljanja zmogljivosti ali prometa, zajete v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost ali kadar je treba spremeniti obstoječe specifikacije, ki zajemajo ali delno zajemajo navedena orodja, kot je določeno v Direktivi (EU) 2016/797 in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive, mreža ENIM in upravljalci infrastrukture prispevajo k razvoju in vzdrževanju takih specifikacij v sodelovanju s Skupnim podjetjem za evropske železnice in na podlagi postopka iz člena 5 Direktive (EU) 2016/797.
4. Upravljalci infrastrukture prispevajo k delu Skupnega podjetja za evropske železnice v zvezi z vprašanji, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. V ta namen si mreža ENIM in upravljalci infrastrukture prizadevajo za ustrezno zastopnost v usmerjevalni skupini za sistemski steber in skupini za uvajanje v uporabo iz členov 96 in 97 Uredbe (EU) 2021/2085.
5. Upravljalci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, drugi prosilci in po potrebi upravljalci objektov za izvajanje železniških storitev si z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami, ki temeljijo na usklajeni arhitekturi ter vključujejo

standardizirane vmesnike ali skupne sisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, določenimi v izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive, izmenjujejo digitalne informacije v zvezi z upravljanjem zmogljivosti in prometa.

V primeru storitev železniškega prometa v več omrežjih zagotavljajo digitalne storitve in digitalne informacije prek enotnega vmesnika ali skupnih sistemov, razvitih in uvedenih v okviru usklajevanja mreže ENIM v skladu z odstavkom 3.

POGLAVJE VI

REGULATIVNI NADZOR NAD UPRAVLJANJEM ZMOGLJIVOSTI IN PROMETA

ODDELEK 1

Regulatorni organi

Člen 63

Odgovornosti regulatornih organov

1. Naloge in pooblastila iz člena 56 Direktive 2012/34/EU se izvajajo tudi v zvezi z zadevami, zajetih v tej uredbi. Regulatorni organ zlasti spremlja dejavnosti upravljavcev infrastrukture iz poglavij II do V ter na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev preverja skladnost s to uredbo.
2. Prevoznik v železniškem prometu, prosilec, potencialni prosilec, nacionalni, regionalni ali lokalni organ, pristojen za promet, ima pravico do pritožbe pri regulatornem organu v skladu s členom 56 Direktive 2012/34/EU, če meni, da ga je upravljavec infrastrukture obravnaval nepravilno ali diskriminatorno oziroma ga je kako drugače oškodoval pri opravljanju dejavnosti iz poglavij II, III, IV in V te uredbe (Upravljanje infrastrukture, Upravljanje prometa in krizno upravljanje, Ocena uspešnosti in upravljanje ter Evropska mreža za usklajevanje).

Člen 64

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

1. Regulatorni organi za izpolnjevanje svojih obveznosti iz te uredbe sodelujejo v okviru mreže ENRRB, kot je navedeno v členu 57(1) Direktive 2012/34/EU, med drugim s skupnimi posvetovanji in preiskavami, pri čemer sprejemajo mnenja ali priporočila, ali drugimi ustreznimi dejavnostmi. Regulatorni organi mreži ENRRB zagotovijo vse zahtevane informacije.

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

2. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo o zadevi, ki spada na področje uporabe te uredbe in vpliva na dostop do železniških omrežij ali njihovo uporabo v več kot eni državi članici, zadevni regulatorni organ o pritožbi ali preiskavi obvesti mrežo ENRRB in Komisijo.
3. Regulatorni organ lahko katero koli pomembno zadevo, pritožbo ali preiskavo posreduje mreži ENRRB za izmenjavo mnenj ali sprejetje mnenja ali priporočila.
4. Pri sprejemanju odločitev o zadevah, ki vplivajo na več kot eno državo članico, zadevni regulatorni organi sodelujejo pri pripravi svojih odločitev, ki jih usklajuje mreža ENRRB, da bi zadevo rešili. V ta namen zadevni regulatorni organi opravljajo svoje naloge v skladu z odstavkom 1 tega člena in členom 56 Direktive 2012/34/EU. Upoštevajo vsa ustrezna mnenja in priporočila, ki jih sprejme mreža ENRRB, kateri predložijo svoje določitve.
5. Kadar regulatorni organ sprejme odločitev, ki odstopa od katerega koli ustreznega mnenja ali priporočila mreže ENRRB, ali kadar zavrne sprejetje odločitve, mreži ENRRB predloži obrazložitev, v kateri navede razlike in razloge za neupoštevanje njenih mnenj ali priporočil.
6. Regulatorni organi, s katerimi se mreža ENRRB posvetuje, odgovorijo v rokih, ki jih določi mreža ENRRB, in na njeno zahtevo zagotovijo vse informacije, ki jih lahko zahtevajo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Te informacije se lahko uporabijo samo za namene dejavnosti, ki jih izvajajo regulatorni organi v skladu s to uredbo.
7. Upravljalci infrastrukture nemudoma zagotovijo vse informacije, potrebne za obravnavo pritožbe ali preiskave iz tega člena, ki jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri ima upravljavec infrastrukture sedež. Regulatorni organi lahko od mreže ENIM zahtevajo informacije o preiskavah, ki so v njihovi pristojnosti. Regulatorni organi lahko te informacije posredujejo mreži ENRRB.
8. Železniški regulatorni organi zagotovijo potrebna sredstva za delovanje mreže ENRRB.

ODDELEK 2

Naloge in odgovornosti evropske mreže železniških regulatornih organov

Člen 65

Naloge in odgovornosti

1. Mreža ENRRB ima poleg svojih nalog na podlagi Direktive 2012/34/EU tudi naloge in odgovornosti, določene v tej uredbi.
2. Mreža ENRRB usklajuje vse dejavnosti sodelovanja železniških regulatornih organov, kot je določeno v členu 64, in spodbuja usklajevanje odločitev regulatornih organov v zvezi z mednarodnimi storitvami železniškega prometa.
3. Mreža ENRRB na podlagi prošenj prosilcev, upravljavcev infrastrukture in drugih zainteresiranih strani predloži mnenja ali priporočila o odprtih ali sprejetih odločitvah o pritožbah, predloženih železniškim regulatornim organom.

4. Zainteresirane strani lahko pri mreži ENRRB vložijo pritožbo v zvezi z zadevami, ki spadajo na področje uporabe te uredbe ali vplivajo na dostop do železniške infrastrukture ali njeno uporabo v več kot eni državi članici. Kadar mreža ENRRB prejme tako pritožbo, jo nemudoma posreduje pristojnemu regulatornemu organu ali organom.
V takih primerih mreža ENRRB nemudoma obvesti zadevne železniške regulatorne organe o svoji nameri, da bo sprejela mnenje ali priporočilo o kateri koli taki zadevi.
5. Mreža ENRRB predloži svoje mnenje ali priporočilo zadevnim železniškim regulatornim organom v enem mesecu od prejema vseh ustreznih informacij v zvezi s pritožbo. Mreža ENRRB lahko za posebej zapletene zadeve to obdobje podaljša.
6. Mreža ENRRB oblikuje skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so v skladu s to uredbo pooblašteni regulatorni organi.

Člen 66

Organizacija in struktura evropske mreže železniških regulatornih organov (ENRRB)

Za namene te uredbe je mreža ENRRB organizirana kot:

- (a) odbor regulatornih organov in
- (b) sekretariat.

Regulatorni organi zagotovijo delovanje sekretariata.

Člen 67

Sestava odbora regulatornih organov

1. Odbor regulatornih organov sestavljajo po en član z glasovalno pravico iz vsake države članice, ki ima v uporabi železniško omrežje, in en član, ki ga imenuje Komisija.
2. Člani z glasovalno pravico so vodja ali namestnik vodje regulatornega organa iz člena 55 Direktive 2012/34/EU. Imajo enega namestnika, ki zastopa člana med njegovo odsotnostjo. Regulatorni organ imenuje namestnika izmed članov svoje uprave ali vodstva, kadar to ni mogoče, pa izmed svojega osebja.
3. Člani odbora in njihovi namestniki delujejo neodvisno in objektivno v interesu Unije, ne glede na posebne nacionalne ali osebne interese. Ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade, institucije, osebe ali organa.
4. Sekretariat mreže ENRRB objavi posodobljen seznam članov odbora in njihovih namestnikov, skupaj z njihovimi izjavami o interesih.

Člen 68

Vloga in naloge odbora

1. Odbor opravlja vse naloge mreže ENRRB, določene v tej uredbi.
2. Odbor zlasti:
 - (a) sprejema mnenja ali priporočila o pritožbah ali preiskavah, ki mu jih predloži njegov predsednik ali regulatorni organ ali organi v skladu s pravili iz člena 69;
 - (b) pripravi in sprejme letno poročilo o dejavnostih mreže ENRRB;

- (c) ustanovi delovne skupine in imenuje njihove predsednike.

Člen 69

Organizacija dela odbora

1. Odbor sprejme svoj poslovnik, potem ko ga odobri Komisija.
2. Sestankom odbora predseduje Komisija. Ta nima glasovalne pravice.
3. Sekretariat zagotovi storitve, potrebne za organizacijo sestankov in delo odbora.
4. Odbor sprejema odločitve z navadno večino svojih članov, razen če poslovnik določa drugače.
5. Vsak član ima en glas. Ob nenavzočnosti člana ima glasovalno pravico njegov namestnik.
6. Poslovnik lahko določa podrobnejšo ureditev glasovanja, zlasti postopek glasovanja o nujnih zadevah in primerih priporočil o odločitvah železniških regulatornih organov.

Člen 70

Delovne skupine mreže ENRRB

1. Odbor se lahko na lastno pobudo ali na predlog Komisije in v skladu s svojim poslovníkom z navadno večino odloči za ustanovitev delovnih skupin za organizacijo dela mreže ENRRB v zvezi s posebnimi temami, povezanimi z izvajanjem te uredbe.
2. Odbor določi mandat delovne skupine in imenuje predsednike delovnih skupin, ki po možnosti zastopajo različne železniške regulatorne organe.
3. V delovnih skupinah lahko sodelujejo strokovnjaki železniških regulatornih organov, Komisije, operativnih deležnikov in po potrebi drugih javnih ali zasebnih organov.
4. Sekretariat zagotavlja upravno podporo delovnim skupinam.
5. Odbor ali predsedniki delovnih skupin lahko po potrebi za vsak primer posebej povabijo posamezne strokovnjake, priznane kot pristojne za zadevno področje, da sodelujejo na sestankih delovne skupine.

POGLAVJE VII

KONČNE DOLOČBE

Člen 71

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10(8), člena 11(2), člena 21(9), člena 38(3), člena 39(9), člena 46(6), člena 48(3) in člena 53(5) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [1. januarja 2026]. Komisija pripravi poročilo o

prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

Člen 72

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 62 Direktive 2012/34/EU. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 73

Poročilo in ocena

Komisija do [31. decembra 2030] oceni učinek te uredbe na železniški sektor ter Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o njenem izvajanju.

V poročilu se zlasti ocenijo:

- (a) vpliv te uredbe na uspešnost storitev železniške infrastrukture;
- (b) vpliv te uredbe na razvoj storitev železniškega prometa, zlasti mednarodnih storitev, storitev prevoza na dolge razdalje in storitev tovornega prometa;
- (c) delo evropske mreže upravljavcev infrastrukture, koordinatorja mreže, evropske mreže železniških regulatornih organov in organa za oceno uspešnosti na splošno ter v zvezi z razvojem, sprejetjem in izvajanjem skupnih meril, metodologij in postopkov;
- (d) potrebo po okrepitvi mehanizmov usklajevanja z nadomestitvijo elementov evropskih okvirov iz členov 6 in 44 z zavezujočimi pravili;
- (e) potrebo po okrepitvi regulativnega nadzora z ustanovitvijo železniškega regulatornega organa Unije.

Člen 74

Spremembe Direktive 2012/34/EU

1. Direktiva 2012/34/EU se spremeni:
 - (a) v členu 1 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo, kot je določeno v poglavju IV.“
 - (b) v členu 2 se črta odstavek 6;
 - (c) točke 20, 22, 23, 27 in 28 se črtajo;
 - (d) člen 7b se črta;
 - (e) člen 36 se črta;

- (f) členi 38 do 54 se črtajo;
 - (g) v Prilogi IV se črtata točki 1 in 3;
 - (h) Priloga VII se črta.
2. Sklici na črtane določbe Direktive 2012/34/EU se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 1 Priloge X.

Člen 75

Prehodne določbe

1. Okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s členom 42 Direktive 2012/34/EU, se še naprej uporabljajo do datuma prenehanja veljavnosti.
2. Člen 3, točke 20, 22, 23, 27 in 28, člen 7b, člen 36 in členi 38 do 54, Priloga IV, točka 3, in Priloga VII k Direktivi 2012/34/EU se ne uporabljajo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati po [8. decembru 2029].

Člen 76

Razveljavitev

1. Uredba (EU) št. 913/2010 se razveljavi z učinkom od [9. decembra 2029].
2. Sklici na razveljavljeno uredbo se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 2 Priloge X.

Člen 77

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od [1. januarja 2026]. Vendar:
 - (a) se členi 1 do 3, poglavje II, razen člena 9(1) in (2) ter člena 27(4), in poglavje III, razen člena 48, te uredbe uporabljajo samo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati po [8. decembru 2029];
 - (b) člen 9(1) in (2) se uporablja od [1. januarja 2028];
 - (c) člen 27(4) se uporablja od [1. marca 2026];
 - (d) člena 48 in 62 se uporabljata od [13. decembra 2026];
 - (e) člen 74 se uporablja od [9. decembra 2029].

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

V Strasbourgu,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

1.2. Zadevna področja

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

1.4.2. Specifični cilji

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

1.7. Načrtovani način(-i) izvrševanja proračuna

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanjih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

- 3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE**
- 3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice**
- 3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve**
 - 3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje*
 - 3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje*
 - 3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve*
 - 3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih*
 - 3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
 - 3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3. Ocenjene posledice za prihodke**

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog uredbe o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti na enotnem evropskem železniškem območju.

1.2. Zadevna področja

Promet, enotno evropsko železniško območje.

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

☒ Nov ukrep

☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa²⁴

☐ Podaljšanje obstoječega ukrepa

☐ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilj te pobude je izboljšati upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa, da bi se optimizirala uporaba železniškega omrežja ter kakovost zmogljivosti in dejavnosti, s čimer bi se izboljšala uspešnost železniških prevoznih storitev in omogočil večji obseg prometa.

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilji te pobude so:

- omogočiti učinkovitejše postopke za upravljanje zmogljivosti v pravnem okviru,
- okrepiti spodbude za izboljšanje uspešnosti železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev,
- uvesti učinkovitejše mehanizme za usklajevanje med deležniki, zlasti čezmejno, in
- podpirati uvajanje digitalnih orodij, ki omogočajo boljše upravljanje zmogljivosti in prometa.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Z uvedbo usklajenega, neposredno uporabnega okvira za upravljanje železniške infrastrukture in železniškega prometa bo predlog prispeval k splošnemu cilju zagotavljanja večjega obsega prometa v železniškem omrežju, kar bo koristilo uporabnikom železniškega prometa tako v potniškem kot tovornem segmentu.

²⁴

Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

Dodatne zmogljivosti, ki izhajajo iz predloga, naj bi povečale železniški promet (izraženo v vlakovnih kilometrih) za 4 %, kar pomeni skoraj 250 milijonov vlakovnih kilometrov dodatnih zmogljivosti. S finančnega vidika se ocenjuje, da bodo te dodatne zmogljivosti ustvarile gospodarsko vrednost v višini 2 500 milijonov EUR za prevoznike v železniškem prometu in njegove uporabnike, izraženo kot neto sedanja vrednost v cenah iz leta 2021 za obdobje 2025–2050.

Predlog bo povečal učinkovitost postopka dodeljevanja zmogljivosti z uvedbo ukrepov, ki bodo izboljšali stabilnost dodeljenih vlakovnih poti, kar bo prevoznikom v železniškem prometu prineslo prihranke v višini približno 420 milijonov EUR in podobno vrednost za upravljavce infrastrukture, izraženo kot neto sedanja vrednost v cenah iz leta 2021 za obdobje 2025–2050.

Poleg tega bo predlog izboljšal čezmejno usklajevanje začasnih omejitev zmogljivosti, kar bo povečalo zanesljivost železniškega prometa. Različni ukrepi predloga naj bi prav tako privedli do izboljšanja točnosti, katere gospodarska korist za prevoznike v železniškem prometu je ocenjena na 658 milijonov EUR.

Pričakuje se tudi, da bo predlog nacionalnim javnim organom prinesel prihranke pri upravnih stroških zaradi izvajanja usklajenega pravnega okvira za železniške zmogljivosti in upravljanje prometa ter ukinitve železniških tovornih koridorjev. Ti prihranki so ocenjeni na 2,6 milijona EUR, izraženo kot sedanja vrednost v cenah iz leta 2021 za obdobje 2025–2050.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Službe Komisije bodo izvajanje in učinkovitost te pobude spremljale z več ukrepi in sklopom temeljnih kazalnikov, s katerimi se bo meril napredek pri doseganju operativnih ciljev. Ti kazalniki bodo razviti na podlagi nasveta organa za oceno uspešnosti, ki bo vključeval neodvisne strokovnjake z izkušnjami na področju železniškega prometa iz različnih skupin deležnikov. Podatke bosta zagotavljala evropska mreža upravljavcev infrastrukture (ENIM) in zlasti podporni operativni subjekt – koordinator mreže. Pričakuje se, da se bo kakovost podatkov povečala z uporabo enotnih opredelitev in metod za zbiranje in predstavitev podatkov, ki bi jih moral koordinator mreže v železniškem prometu razviti v sodelovanju s Komisijo. Pričakuje se, da bo podatke in analize o razvoju in izvajanju konkurence zagotovila evropska mreža železniških regulatornih organov (ENRRB). Zaradi sodelovanja regulatornih organov se pričakuje izboljšanje kakovosti informacij.

Kazalniki uspešnosti lahko običajno vključujejo kvantitativne kazalnike, kot so količina zahtevanih in dodeljenih zmogljivosti, število sprememb dodeljenih vlakovnih poti, vključno z odpovedmi, število dogodkov, ko zmogljivosti železniške infrastrukture začasno niso na voljo, časi mirovanja in podatki o točnosti, pa tudi finančni kazalniki (upravni stroški ter stroški prilagajanja in izvrševanja, ki izhajajo iz izvajanja ukrepov pobude).

Pobuda bo zagotovila pravni okvir za razvoj podrobnejših pravil, postopkov in predlog, ki bodo določeni v nezakonodajnih aktih. Zato bi morale obdobje izvajanja odražati začetek veljavnosti teh aktov. Službe Komisije bi morale pet let po datumu začetka izvajanja vse ustrezne zakonodaje (vključno s sprejetjem in začetkom veljavnosti vseh izvedbenih in delegiranih aktov) izvesti oceno, da bi preverile, v kolikšni meri so bili cilji pobude doseženi.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude*

Predlagana uredba naj bi začela veljati leta 2025.

Financiranje treh usklajevalnih dejavnosti, ki jih pobuda vključuje (glej okvir 1.5.5), je že zagotovljeno za obdobje 2025–2027 v obliki nepovratnih sredstev tehnične pomoči v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope. Cilj je še naprej zagotavljati financiranje za te dejavnosti z uporabo Instrumenta za povezovanje Evrope od leta 2028 naprej.

1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.*

Za uvedbo novih postopkov, orodij in spodbud za upravljanje železniških zmogljivosti in prometa je potrebno ukrepanje na ravni EU. Tako ukrepanje je potrebno tudi, da se odpravijo sedanje pomanjkljivosti pri čezmejnem usklajevanju upravljanja zmogljivosti in prometa.

Ukrepanje na ravni EU je poleg tega potrebno za obravnavanje čezmejnih vprašanj v zvezi z uporabo izvedbenih načrtov.

Nazadnje je ukrepanje na ravni EU potrebno za odpravo neusklajenosti in neinteroperabilnosti digitalnih orodij, ki ostajata velika pomanjkljivost pri upravljanju zmogljivosti železniške infrastrukture in se zaradi nezadostnih možnosti izvrševanja verjetno ne bosta odpravili s sektorskimi ali nacionalnimi pobudami.

Ta pobuda je potrebna tudi za odpravo ovir v veljavni zakonodaji EU, ki ovirajo celovito izvajanje sektorskih pobud v zvezi z dodeljevanjem zmogljivosti, kot je projekt „Preoblikovanje voznih redov za pametno upravljanje zmogljivosti“, ki ga je razvil železniški sektor EU.

Sprejetje pravnega okvira na ravni EU bo odpravilo razlike v nacionalnih predpisih in praksah, ki ovirajo čim večjo uporabo zmogljivosti železniškega omrežja, zmanjšujejo učinkovitost upravljanja železniškega prometa in nazadnje povzročajo slabo uspešnost čezmejnega železniškega prometa. Ukrepanje na ravni EU bi omogočilo tudi vzpostavitev uspešnih in učinkovitih instrumentov za usklajevanje strateškega načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti, odpravo morebitnih vrzeli v mandatu regulatornih organov v zvezi s čezmejnimi železniškim prometom ter uvedbo usklajenih pravil, ki bi spodbudila zmanjšanje števila odpovedi in sprememb prošenj za dodelitev zmogljivosti.

1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Komisija je leta 2018 pripravila poročilo o uporabi uredbe o železniških tovornih koridorjih, ki mu je leta 2021 sledila ocena.

Splošna opažanja v oceni so bila omejena uporaba struktur koridorjev in splošno nedoseganje ciljev Uredbe. Informacije, ki so na voljo na podlagi ocene, kažejo, da je točnost tovornih vlakov ob odhodu razmeroma slaba in se med vožnjo vlaka še poslabša, točnost na namembnem kraju pa je še slabša. Zato so storitve železniškega prometa manj privlačne kot druge vrste tovrnega prometa.

Po drugi strani pa je znatno izboljšanje točnosti železniškega tovornega prometa med pandemijo COVID-19, ko je bilo za tovor po padcu potniškega prevoza na voljo več zmogljivosti, potrdilo, da obstaja veliko neizkoriščenih možnosti za čezmejni železniški tovorni promet.

Pozitivna v oceni je bila ugotovitev, da je uredba o železniških tovornih koridorjih prispevala k cilju izboljšanja sodelovanja, pa tudi k cilju povečanja konkurenčnosti železniškega tovornega prometa v multimodalnem prometnem sistemu, čeprav v manjši meri. Železniški tovorni koridorji so tudi utrli pot pobudam za odpravo tehničnih in operativnih ozkih grl, posodobitev voznih redov in napovedovanje časa prihoda vlakov.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Pobuda o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti namerava uporabiti sredstva iz programa Instrumenta za povezovanje Evrope (drugi razdelek večletnega finančnega okvira) za sofinanciranje treh dopolnilnih usklajevalnih dejavnosti, kot so opisane v točki 1.5.5. Financiranje teh dejavnosti bo prispevalo k operativnim stroškom, povezanim s strokovnim osebjem, ki razvija postopke, podpira čezmejno usklajevanje in spremljanje uspešnosti.

Za prvo opredeljeno dejavnost (glej točko 1.5.5 spodaj) bo sofinanciranje EU zajemalo predvsem nadaljevanje shem tehnične pomoči, ki trenutno podpirajo železniške tovrne koridorje in organizacijo RailNetEurope, vendar v okviru revidiranega upravljanja, predvidenega v predlogu.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

Namen pobude o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti je zagotoviti sofinanciranje EU za naslednje dopolnilne usklajevalne dejavnosti:

(1) podpora za usklajevanje upravljavcev infrastrukture:

to bi pomenilo nadaljevanje shem tehnične pomoči, ki trenutno podpirajo železniške koridorje in organizacijo RailNetEurope, vendar v okviru revidiranega upravljanja, predvidenega v predlogu, v skladu s katerim bo na ravni EU imenovan „koordinator mreže“ kot del evropske mreže upravljavcev infrastrukture (ENIM), ki bo nadomestil sedanjih enajst organov za koridorje. Za financiranje delovanja mreže ENIM, vključno s koordinatorjem mreže, bodo odgovorni nacionalni upravljavci infrastrukture. Upravljalci infrastrukture bodo prejeli sofinanciranje EU;

(2) podpora za usklajevanje železniških regulatornih organov:

v skladu s predlogom bodo morali nacionalni železniški regulatorni organi ustanoviti sekretariat, ki bo podpiral sodelovanje na ravni EU na podlagi obstoječe evropske mreže železniških regulatornih organov, ki ni decentralizirana agencija ali drug organ, ustanovljen na podlagi pogodb Unije v smislu člena 70 finančne uredbe. Ta sekretariat bo prejel finančna sredstva nacionalnih regulativnih organov in sofinanciranje EU;

(3) organ za oceno uspešnosti:

predlog vključuje tudi ustanovitev neodvisne skupine strokovnjakov za železniški promet, imenovane „organ za oceno uspešnosti“, ki ni decentralizirana agencija ali drug organ, ustanovljen na podlagi pogodb Unije v smislu člena 70 finančne uredbe.

Organ bo pregledal uspešnost železniške infrastrukture in prevoznih storitev ter svetoval železniškemu sektorju in Evropski komisiji o možnih izboljšavah uspešnosti. Sredstva EU bi morala kriti stroške, ki jih imajo člani skupine zaradi sodelovanja v organu (s krajšim delovnim časom), njihove potne stroške itd.

Za vsako od teh dejavnosti bo sofinanciranje EU zagotovljeno v obliki tehnične pomoči Instrumenta za povezovanje Evrope za obdobje 2025–2027. Nepovratna sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope bodo upravičencu dodeljena brez razpisa za zbiranje predlogov (neposredna dodelitev), saj ni konkurenčnih alternativnih organov za predhodno določene prejemnike iz zgornjih točk.

Izvajanje teh dejavnosti ne zahteva povečanja človeških virov Evropske komisije.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ Časovno omejeno

- ☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☒ Časovno neomejeno

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma LLLL in LLLL,
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani načini izvrševanja proračuna²⁵

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

- ☒ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,
- ☒ prek izvajalskih agencij.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

☐ Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,
- ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- ☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,
- ☐ subjektom javnega prava,
- ☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenici za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

Opombe

/

²⁵

Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Naloge, ki jih neposredno izvaja GD za mobilnost in promet, bodo sledile letnemu ciklu načrtovanja in spremljanja, kot se izvaja v Komisiji in izvajalskih agencijah, vključno s poročanjem o rezultatih v letnem poročilu o dejavnostih GD za mobilnost in promet.

Natančneje v zvezi s koordinatorjem mreže (dejavnost (2) v okviru 1.5.5 zgoraj) predlagana uredba zahteva, da delovni program in proračun koordinatorja mreže odobri odbor upravljavcev infrastrukture.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. *Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol*

Izvajanje predlagane uredbe bo spremljala enota enotnega evropskega železniškega območja v okviru GD za mobilnost in promet.

Odhodki se bodo izvrševali v okviru neposrednega upravljanja ob polni uporabi določb Uredbe (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope in določb finančne uredbe.

Financiranje bo zagotovljeno prek sporazumov o dodelitvi nepovratnih sredstev predhodno določenim upravičencem (neposredna dodelitev), kot je pojasnjeno v okviru 1.5.5 zgoraj.

Iz sredstev Instrumenta za povezovanje Evrope se bo kril le del stroškov dejavnosti (1) in (2), opisanih v okviru 1.5.5 (sofinanciranje), saj predlagana uredba od deležnikov zahteva, da zagotovijo znaten del financiranja, potrebnega za kritje stroškov teh dejavnosti.

Strategija kontrol za javna naročila in nepovratna sredstva v GD za mobilnost in promet vključuje posebne predhodne pravne, operativne in finančne kontrole postopkov ter podpisov pogodb in sporazumov. Poleg tega se za odhodke za nabavo blaga in storitev uporabljajo predhodne in po potrebi naknadne finančne kontrole.

2.2.2. *Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje*

Predhodno določeni prejemniki nepovratnih sredstev tehnične pomoči Instrumenta za povezovanje Evrope (glej točko 1.5.5 zgoraj) se štejejo za upravičence z nizkim tveganjem. Morebitna tveganja bi se zato krila z obstoječimi mehanizmi finančne uredbe in ublažila s sklopom notranjih kontrol GD za mobilnost in promet (sistematične predhodne pravne in finančne kontrole, naknadne revizije odhodkov, kot so opredeljene v letnih revizijskih delovnih načrtih).

Vzpostavljene bodo tudi ustrezne kontrole za zmanjšanje morebitnega tveganja navzkrižja interesov, zlasti v zvezi s spoštovanjem obveznosti s strani upravičencev, ki so jim naložene, in v zvezi s pravili o delovanju organa za oceno uspešnosti.

2.2.3. *Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)*

Glede na omejen obseg in znesek financiranja EU, ki se dodeli, in ker se upravičenci do sredstev EU štejejo za upravičence z nizkim tveganjem, se pričakuje, da ta pobuda ne bo povzročila stroškov kontrol, ki bi presegali obstoječe stroške kontrol GD za mobilnost in promet. Tveganje napake ob plačilu in zaključku naj bi ostalo pod 2 %.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Uporabljali bi se redni preprečevalni in zaščitni ukrepi Komisije, zlasti:

– plačila za katere koli storitve preverijo uslužbenci Komisije pred plačilom, pri čemer upoštevajo pogodbene obveznosti, ekonomska načela in dobro finančno prakso ali prakso upravljanja. Določbe o boju proti goljufijam (nadzor, zahteve glede poročanja itd.) bodo vključene v vse sporazume o nepovratnih sredstvih in pogodbe, sklenjene med Komisijo in prejemniki plačil;

– za boj proti goljufijam, korupciji in drugim nezakonitim dejavnostim se brez omejitev uporabljajo določbe Uredbe (EU, Euratom) št. 883/2013 o preiskavah, ki jih izvaja Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF).

GD za mobilnost in promet je leta 2020 sprejel revidirano strategijo za boj proti goljufijam. Strategija za boj proti goljufijam GD za mobilnost in promet temelji na strategiji Komisije za boj proti goljufijam in posebni notranji oceni tveganja, da se opredelijo področja, ki so najbolj izpostavljena goljufijam, že vzpostavljenih kontrolah in ukrepih, potrebnih za izboljšanje zmogljivosti GD za mobilnost in promet za preprečevanje, odkrivanje in odpravljanje goljufij.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. ²⁶	držav Efte ²⁷	držav kandidatk in potencialni h kandidatk ²⁸	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
1	02 03 01 00 – Instrument za povezovanje Evrope na področju prometa.	dif.	NE	DA	NE	NE

²⁶ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

²⁷ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

²⁸ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	01	Enotni trg, inovacije in digitalno področje
--	-----------	--

GD za mobilnost in promet			Leto 2025 ²⁹	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028+ ³⁰	SKUPAJ (2025–2027)
Odobritve za poslovanje							
Proračunska vrstica ³¹ : 02 03 01 00 (Instrument za povezovanje Evrope na področju prometa)	obveznosti	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	plačila	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Odobritve za DG za mobilnost in promet SKUPAJ	obveznosti	= 1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	plačila	= 2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Odobritve za poslovanje SKUPAJ	obveznosti	(4)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	plačila	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Leto 2025 je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Za obdobje 2025–2027 se bodo stroški krili iz sredstev tehnične pomoči Instrumenta za povezovanje Evrope na področju prometa.

³⁰ Zneski, navedeni za obdobje po letu 2028, so zgolj okvirni in bodo odvisni od razprav o naslednjem večletnem finančnem okviru in končnega dogovora.

³¹ Po uradni proračunski nomenklaturi.

SKUPAJ odobritve iz RAZDELKA 1 večletnega finančnega okvira	obveznosti	= 4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	plačila	= 5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

Ta oddelek se izpolni s „proračunskimi podatki upravne narave“, ki jih je treba najprej vnesti v Prilogo k oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga (Priloga 5 k Sklepu Komisije o notranjih pravilih za izvrševanje oddelka splošnega proračuna Evropske unije za Komisijo), ki se prenese v sistem DECIDE za namene posvetovanj med službami.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Leto N + X	SKUPAJ
GD <.....>							
• Človeški viri							
• Drugi upravni odhodki							
GD <.....> SKUPAJ	odobritve						

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2025 ³²	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028+ ³³	SKUPAJ (2025–2027)
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira	obveznosti	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	plačila	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Leto 2025 je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

³³ Zneski, navedeni za obdobje po letu 2028, so zgolj okvirni in bodo odvisni od razprav o naslednjem večletnem finančnem okviru in končnega dogovora.

SKUPAJ						
---------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije			Leto 2025		Leto 2026		Leto 2027		Leto 2028+			SKUPAJ (2025–2027)	
↓			REALIZACIJE										
	vrsta	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški		število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
Podpora za usklajevanje upravljavcev infrastrukture ³⁴													
Realizacija	Število „usklajenih“ mejnih prehodov	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Seštevek za dejavnost št. 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Podpora za usklajevanje železniških regulatornih organov													
Realizacija	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.		n. r.	n. r.
Seštevek za dejavnost št. 2			n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.		n. r.	n. r.
Organ za oceno uspešnosti													
Realizacija	Število članov	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297

³⁴ Kot je opisano v točki 1.5.5. „Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja ...“

³⁵ Letni stroški mreže ENIM/koordinatorja mreže za zagotavljanje usklajenosti med upravljavci infrastrukture na mejnih prehodih (stroški osebja).

³⁶ Letni stroški za kritje stroškov, ki jih imajo člani organa za oceno uspešnosti (dnevnic).

cija												
Seštevek za dejavnost št. 3		11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
SKUPAJ³⁷		84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁷ Upoštevati je treba, da skupni zneski tukaj prikazujejo vsoto stroškov samo za realizacije, prikazane v preglednici, in ne prikazujejo skupnih stroškov dejavnosti od 1 do 3, ki se krijejo s sredstvi EU.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ³⁸	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za RAZDELEK 7 večletnega finančnega okvira								

Odobritve zunaj RAZDELKA 7 ³⁹ večletnega finančnega okvira								
Človeški viri								
Drugi upravni odhodki								
Seštevek za odobritve zunaj RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira								

SKUPAJ								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Potrebe po odobritvah za človeške vire in druge upravne odhodke se krijejo z odobritvami GD, ki so že dodeljene za upravljanje ukrepa in/ali so bile prerazporejene znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

³⁸ Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

³⁹ Tehnična in/ali upravna pomoč ter odhodki za podporo izvajanja programov in/ali ukrepov EU (prej vrstice BA), posredne raziskave, neposredne raziskave.

3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih

- ☒ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☐ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
01 01 01 11 (neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)⁴⁰							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	– na sedežu						
	– na delegacijah						
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

XX je zadevno področje ali naslov v proračunu.

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

⁴⁰ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

⁴¹ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ☒ se lahko v celoti financira s prerazporeditvijo znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;

Za dejavnosti iz okvira 1.5.5 se bodo uporabili obstoječi skladi tehnične pomoči Instrumenta za povezovanje Evrope (proračunska vrstica 02 03 01 00), ki so trenutno načrtovani za dodelitev upravljavcem infrastrukture v obdobju 2025–2027 v sedanji spremembi večletnega delovnega programa Instrumenta za povezovanje Evrope.

- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;
- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ☐ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;
- ☒ je načrtovano sofinanciranje tretjih oseb, kot je ocenjeno v nadaljevanju⁴²:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2025 ⁴³	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028+	SKUPAJ (2025–2050)
Upravljalci infrastrukture ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nacionalni regulatorni organi ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Sofinancirane odobritve SKUPAJ	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Izračuni tretjih oseb so bili izračunani kot razlika med vsoto ocenjenih stroškov, povezanih z ukrepi iz predloga, ki jih nosi zadevni upravičenec (glej okvir 1.5.5 zgoraj), in deležem sofinanciranja EU, zagotovljenega navedenemu upravičencu. Ocenjeni stroški so bili izpeljani neposredno iz izračunov za oceno učinka predloga.

⁴³ Leto 2025 je leto začetka izvajanja predloga/pobude.

⁴⁴ Financiranje koordinatorske mreže, glej točko (1) v okviru 1.5.5 zgoraj.

⁴⁵ Za kritje stroškov ustanovitve sekretariata za mrežo ENRRB glej točko (2) v okviru 1.5.5 zgoraj.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ za lastna sredstva,
 - ☐ za druge prihodke.
 - navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice ☐

v mio. EUR (na tri decimalna mesta
natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁴⁶						
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
Člen								

Za namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

/

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).

⁴⁶ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.