



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 13 juli 2023  
(OR. en)

11718/23

---

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

---

**TRANS 305  
CODEC 1346**

## FÖRSLAG

|                |                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| från:          | Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör                                                                                                                                                  |
| inkom den:     | 12 juli 2023                                                                                                                                                                                                                           |
| till:          | Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd                                                                                                                                                                       |
| Komm. dok. nr: | COM(2023) 443 final                                                                                                                                                                                                                    |
| Ärende:        | Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010 |

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 443 final.

Bilaga: COM(2023) 443 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 11.7.2023  
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

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

(Text av betydelse för EES)

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

## MOTIVERING

### **1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET**

#### **• Motiv och syfte med förslaget**

Järnväg är ett miljövänligt transportslag. År 2020 stod järnvägstransporterna för 5,1 % av persontransporterna mellan EU-länderna och 11,5 % av godstransporterna mellan EU-länderna, men bara 0,4 % av växthusgasutsläppen från transporter i EU. Detta beror på att järnvägstransporter är så energieffektiva – de står för endast 1,9 % av transporternas energiförbrukning – och att den mesta järnvägstrafiken går på elektrifierade linjer. Järnvägstransporter är så miljövänliga och har så många andra fördelar, t.ex. en hög säkerhetsnivå, att EU:s politik konsekvent har främjat dem.

Detta förslag är en central åtgärd inom den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet. Dess främsta mål är att fastställa en ram som gör det möjligt att förvalta järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafik på ett effektivare sätt och på så sätt förbättra tjänsternas kvalitet och ta emot mer trafik på järnvägsnätet. Att uppnå detta mål är avgörande för att säkerställa att transportsektorn bidrar till utfasningen av fossila bränslen.

För att garantera den höga grad av samordning som krävs för säker drift och effektiv användning av nätet måste järnvägstrafiken och järnvägens kapacitet förvaltas effektivt av infrastrukturförvaltarna. Detta görs främst på nationell nivå. Samtidigt kräver gränsöverskridande järnvägstrafik bättre samordning mellan näten än vad som ofta är fallet i dag. I detta syfte kommer förslaget att fastställa mekanismer för samordning mellan nationella infrastrukturförvaltare och andra som arbetar med gränsöverskridande tågtrafik. Förslaget kommer att göra det möjligt att fördela järnvägsinfrastrukturens kapacitet på ett effektivare sätt genom att införa flexibilitet i processen och ge infrastrukturförvaltarna en större roll när det gäller att fastställa transportbehoven. Infrastrukturförvaltarna kommer till exempel att kunna avsätta viss kapacitet för senare tilldelning. Detta kommer att gynna godstransporttjänster på järnväg, som inte alltid kan planeras i tillräckligt god tid för att passa in i den planerade årliga tidtabellen. Förslaget kommer att införa incitament för både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag att fullgöra kapacitetsrelaterade åtaganden och undvika ändringar med kort varsel, vilket annars skulle få negativa konsekvenser för andra nätanvändare. Digitaliseringen av kapacitetsrelaterade processer kommer att bidra till att göra tjänsterna mer effektiva och förbättra deras kvalitet. Den kommer också att ge infrastrukturförvaltarna verktyg för att kunna hantera oförutsedda händelser. Förslaget syftar till att säkerställa att digitaliseringsprocessen i medlemsstaterna är konsekvent och leder till bättre samordnad järnvägstrafik i hela EU.

#### **• Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Genom förslaget ändras reglerna för förvaltning av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledning, för övervakning av järnvägstransporternas prestanda, för samordning av berörda parter och för tilldelning av kapacitet till järnvägstrafik som en del av en intermodal transportkedja. Det är därför inriktat på järnvägsmarknaden och järnvägsverksamheten, som regleras av direktiv 2012/34/EU. Förslaget tar upp en viktig aspekt av järnvägsverksamheten: planeringen och tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som för närvarande omfattas av två rättsakter, direktiv 2012/34/EU och förordning (EU) nr 913/2010. Det innehåller också bestämmelser om bättre samordning av järnvägstrafiken i hela EU och om lämplig tillsyn. Det är i linje med viktiga principer som fastställs i direktiv 2012/34/EU, såsom järnvägsinfrastrukturförvaltarens oberoende, åtskillnad mellan infrastrukturförvaltning och

tillhandahållande av järnvägstransporttjänster, underlättande av icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur och anläggningar för järnvägstjänster, avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur och övervakning av järnvägsmarknaden. Förslaget kommer att upphäva och ersätta förordning (EU) nr 913/2010 och flytta relevanta bestämmelser om kapacitetsförvaltning från direktiv 2012/34/EU till den nya förordningen.

De aspekter av planeringen av transportinfrastruktur som omfattas av förordning (EU) nr 913/2010 har införlivats i kommissionens förslag till en reviderad TEN-T-förordning, som offentliggjordes 2021.

Förslaget kompletterar flera aspekter av EU:s järnvägs- och transportpolitik. Hit hör bland annat den politik för järnvägsmarknaden som fastställs i direktiv 2012/34/EU och gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag, transportinfrastrukturpolitik som grundar sig på TEN-T-förordningen, driftskompatibilitet för järnvägar som fastställs i driftskompatibilitetsdirektivet och relevanta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för järnvägar, samt politik för intermodala transporter som genomförs genom direktivet om kombinerad transport och andra instrument.

- Förenlighet med unionens politik inom andra områden

I meddelandet om den europeiska gröna given bekräftades EU:s mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och behovet av att minska utsläppen från transporter med 90 % fram till 2050. Parlamentet efterlyste kraftfullare åtgärder för att stimulera användningen av multimodala transporter och för att en betydande del av de 75 % av de inre godstransporterna som i dag transporteras på väg ska flyttas över till järnväg och inre vattenvägar, och konstaterade att detta ”kommer att kräva åtgärder för bättre förvaltning av och ökad kapacitet på järnvägar...”. Milstolparna i strategin för hållbar och smart mobilitet omfattade en ökning av godstrafiken på järnväg med 50 % fram till 2030 och en ökning med 100 % fram till 2050 samt en fördubbling av höghastighetstrafiken när det gäller persontrafik fram till 2030 och en tredubbling av den till 2050. I strategin hänvisades till behovet av att stärka den gränsöverskridande samordningen och det gränsöverskridande samarbetet mellan järnvägsinfrastrukturförvaltarna, att bättre förvalta järnvägsnätet som helhet och att använda ny teknik för att främja godstransporterna på järnväg. I strategin tillkännagav kommissionen att den skulle föreslå reviderade regler för tilldelning av järnvägskapacitet i linje med de pågående initiativen inom järnvägssektorn. I handlingsplanen för att främja långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg angav kommissionen sina avsikter i större detalj och meddelade att den skulle arbeta med ett initiativ för att förbättra förfarandena för kapacitetstilldelning och trafikledning, för bättre samordning av kapacitetstilldelningen i det övergripande järnvägssystemet, som omfattar både person- och godstrafik.

Initiativet bidrar också till uppnåendet av mål 13 för hållbar utveckling (”Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser”), eftersom bättre kapacitetsförvaltning kommer att stimulera utvecklingen av järnvägstjänster och göra det möjligt att bättre anpassa dem till kundernas behov. Detta kommer att öka tillgången till och användningen av järnvägen som ett miljövänligt transportslag.

Detta lagstiftningsförslag ingår i förslagspaketet för grönare transporter som omfattar flera transportslag. Paketet är ett viktigt resultat av strategin för hållbar och smart mobilitet och ingår i kommissionens arbetsprogram för 2023. Syftet är att påskynda utfasningen av fossila bränslen inom godstransporterna, främja intermodala transporter och fullborda det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Utöver detta förslag omfattar paketet

- en översyn av direktivet om kombinerad transport (rådets direktiv 92/106/EEG),
- en översyn av direktivet om vikter och dimensioner (rådets direktiv 96/53/EG),
- ”Count Emission EU”-förslaget om harmonisering av redovisningen av utsläpp inom transportsektorn.

De åtgärder som införs genom detta lagstiftningsförslag kommer att komplettera de förbättringar av järnvägsinfrastrukturens kapacitet som planeras i den föreslagna översynen av TEN-T-förordningen. Översynen omfattar fullbordandet av felande länkar i TEN-T-järnvägsnätet, den påskyndade utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg och tillägget av krav på järnvägsinfrastruktur för intermodala transporter. Parallellt med detta kommer åtgärder för att undanröja hinder för driftskompatibilitet att fortsätta att genomföras som en del av den tekniska pelaren i det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

## **2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN**

### **• Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EU-fördraget*). Transportpolitiken är en politik med delade befogenheter. Det innebär att EU och dess medlemsstater kan lagstifta och anta rättsligt bindande akter på transportområdet. Medlemsstaterna utövar sin egen befogenhet i de fall där EU inte utövar, eller har beslutat att inte utöva, sin befogenhet.

### **• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

EU har redan antagit lagstiftning om förvaltning av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledning – direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (särskilt kapitel IV) och förordning (EU) nr 913/2010 om godskorridorer (särskilt kapitel IV). Detta återspeglar det politiska målet att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, där järnvägsföretagen kan tillhandahålla transporttjänster, inklusive gränsöverskridande tjänster, på ett alltmer integrerat och driftskompatibelt nät.

EU-åtgärder är nödvändiga för att undanröja hinder i EU-lagstiftningen som hindrar genomförandet av sektorsinitiativ för att modernisera kapacitetsförvaltningen. Incitament och prestationssystem skulle i princip kunna omformas nationellt men skulle sakna den räckvidd som krävs för att ta itu med gränsöverskridande frågor. En effektivare internationell samordning kan inte uppnås utan tydliga juridiska rättigheter och skyldigheter, som åtminstone i viss utsträckning måste harmoniseras i hela EU. Slutligen skulle bristen på harmonisering/driftskompatibilitet för digitala verktyg kunna leda till att olika, inkompatibla system införs i olika medlemsstater, om bristen inte åtgärdas på EU-nivå.

EU:s åtgärder kommer att göra det möjligt att införa ändamålsenliga och effektiva instrument för att samordna strategisk planering av infrastrukturkapacitet, åtgärda eventuella luckor i regleringsorganens mandat när det gäller gränsöverskridande järnvägstrafik och införa harmoniserade regler som ger incitament till att minska antalet inställelser och ändringar av begäranden om kapacitet.

### **• Proportionalitetsprincipen**

Interventionen åtgärdar de brister i EU:s regler för kapacitetsförvaltning som konstaterades i utvärderingen av förordning (EU) nr 913/2010 om godskorridorer (*förordningen om godskorridorer*). Dessa kan endast hanteras på EU-nivå. De politiska alternativen behandlar

frågor om gränsöverskridande samordning för kapacitetsförvaltning och trafikledning, infrastrukturarbeten och prestationssystem som påverkar gränsöverskridande trafik och därför inte kan hanteras nationellt eller bilateralt, samt tillsynen över dem. Den föreslagna förordningen kommer att stärka den gränsöverskridande samordningen, både för infrastrukturförvaltare och för regleringsorgan på järnvägsområdet, men den lämnar ansvaret för tilldelning av kapacitet hos de nationella infrastrukturförvaltarna. Mer radikala alternativ, som skulle ha inkluderat centralisering av delar av kapacitetsförvaltningen, förkastades i konsekvensbedömningen.

- **Val av instrument**

Syftet med lagstiftningsförslaget är att förbättra den befintliga ramen för tilldelning av järnvägskapacitet och införa nya regler och förfaranden för förvaltning av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledning för inrikes och internationell järnvägstrafik, inbegripet krishantering och resultatstyrning. För att göra detta kommer lagstiftningsförslaget att upphäva förordningen om godskorridorer och bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet<sup>1</sup>. Reviderade regler och förfaranden för förvaltning av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledning kommer att införas i form av en förordning.

En förordning är bättre än ett direktiv för att uppnå initiativets mål, eftersom den innebär att det fastställs en harmoniserad och direkt tillämplig ram för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och järnvägstrafik. En förordning kommer att undanröja de skillnader i nationella regler och nationell praxis som för närvarande hindrar ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturens kapacitet, särskilt på gränsöverskridande linjer. Den kommer också att säkerställa ett enhetligt genomförande av de nya åtgärder som enligt förslaget planeras inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Detta är särskilt viktigt och relevant eftersom gränsöverskridande järnvägstrafik (särskilt godstransporter) lider av dålig tillförlitlighet, punktlighet och förutsägbarhet.

### **3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

År 2018 lade kommissionen fram en rapport om tillämpningen av förordningen om godskorridorer<sup>2</sup>, som 2021 följdes av en utvärdering<sup>3</sup>.

De allmänna slutsatserna av utvärderingen är att korridorernas strukturer har använts i begränsad utsträckning och att det inte är effektivt att förvalta kapaciteten separat i godskorridorerna och i resten av nätet. Sammantaget kom man i utvärderingen fram till att målen i förordningen om godskorridorer i stort sett inte har uppnåtts.

Vid utvärderingen identifierades fyra centrala brister i förordningen om godskorridorer och dess tillämpning.

---

<sup>1</sup> Särskilt kapitel IV avsnitt 3 i direktiv 2012/34/EU.

<sup>2</sup> COM(2018) 189 final av den 16 april 2018. Rapporten föregicks av en rapport från Europeiska revisionsrätten (Europeiska revisionsrätten, *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår*, särskild rapport nr 8, Luxemburg, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2016).

<sup>3</sup> SWD(2021) 134 final av den 2 juni 2021.

För det första var användningen av gemensamma kontaktpunkter och på förhand iordningställda tåglägen mindre än väntat. Strategin med en enda kontaktpunkt gav inte resultat eftersom den innebar att fokus för samordningen begränsades till enskilda korridorer snarare än till hela järnvägsnätet. Detta innebar att godstransportföretagen fortfarande behövde interagera med enskilda infrastrukturförvaltare om de ville säkra ett tågläge som omfattar delar utanför korridorlinjer. I stället för att förenkla processen innebar de enda kontaktpunkterna därför i stället ytterligare ett byråkratiskt skikt.

För det andra tog förordningen om godskorridorer inte upp behovet av att harmonisera de verktyg och förfaranden som används nationellt för att förvalta järnvägsinfrastrukturens kapacitet. Detta skulle ha bidragit till att förbättra förvaltningen av infrastrukturkapaciteten för gränsöverskridande godstransporter på järnväg. Förordningen om godskorridorer innehöll inga krav på användning av särskilda digitala verktyg, och applikationen Path Coordination System, som utvecklats av järnvägsaktörer och införts för att stödja samordningen mellan sökande av järnvägsinfrastrukturkapacitet och de gemensamma kontaktpunkterna, utgjorde en ofullständig lösning.

För det tredje underlät de berörda parterna att noggrant övervaka prestandan hos godstransporttjänster på järnväg för att utveckla och genomföra effektiva planer för att förbättra prestandan. I förordningen om godskorridorer infördes uttryckligen kvalitetsövervakning som en uppgift för godskorridoreernas styrelser, men utvärderingen visade att ett antal viktiga aspekter, såsom punktlighet från dörr till dörr, försumrades i övervakningen av prestanda.

Slutligen gjordes begränsade framsteg när det gäller att förbättra trafikledningen och samordningen med godsterminaler. För att lasta och lossa gods behöver godståg kapacitet vid utsedda anläggningar som kallas terminaler. Ett stort problem är bristen på samordning och anpassning mellan tillgänglig kapacitet på järnvägsnätet och tillgången till kapacitet vid terminaler. För att komma till rätta med detta infördes genom förordningen en rådgivande grupp av terminaloperatörer för korridorstyrelserna och det ställdes krav på att utveckla och genomföra förfaranden för samordning av kapaciteten mellan terminaler och järnvägsnätet. Det verkar dock som om terminaloperatörerna endast hade ett begränsat inflytande på korridorstyrelsernas beslut. Följaktligen är samordningen med terminaler inte optimal, vilket leder till dålig punktlighet och tillförlitlighet hos godståg.

#### • **Samråd med berörda parter**

Kommissionen samarbetade aktivt med berörda parter och genomförde omfattande samråd under konsekvensbedömningsprocessen.

Samråd ägde rum under 2022 och omfattade

- ett samråd om uppmaningen att inkomma med synpunkter<sup>4</sup>,
- ett öppet offentligt samråd<sup>5</sup>,
- två fokusgruppsmöten med hjälp av externa uppdragstagare,
- enkäter och intervjuer, med hjälp av externa uppdragstagare,

---

<sup>4</sup> [Internationella gods- och persontransporter – ökad andel järnvägstrafik \(europa.eu\).](#)

<sup>5</sup> [Internationella gods- och persontransporter – ökad andel järnvägstrafik \(europa.eu\).](#)

- två evenemang med berörda parter: ett med infrastrukturförvaltare (organiserat av kommissionen via Prime<sup>6</sup>) och ett med järnvägsföretag (organiserat av kommissionen via plattformen för järnvägsföretagens dialog<sup>7</sup>).

Bland de berörda parterna fanns järnvägsinfrastrukturförvaltare, järnvägsföretag (både passagerar- och godstrafik), ledamöter i verkställande organ och styrelser för godskorridorer, terminaloperatörer, speditörer, företrädare för medlemsstaternas järnvägsministerier, nationella regleringsorgan på järnvägsområdet, icke-statliga organisationer, akademiker och medborgare.

Resultaten av samråden användes för att bedöma den övergripande nivån på stödet för initiativet och relevansen hos de identifierade problem som lagstiftningsförslaget syftar till att ta itu med, för att bedöma relevansen av och nivån på stödet till de planerade politiska åtgärderna och för att tillhandahålla ytterligare expertunderlag för bedömningen av åtgärdernas ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser.

Svaren på uppmaningen att inkomma med synpunkter och det öppna offentliga samrådet visade att de flesta svarande instämmer i de identifierade problemen, och det finns ett brett stöd bland intressenterna för initiativet överlag.

På det hela taget gjorde de berörda parter som rådfrågades också en positiv bedömning av initiativets föreslagna åtgärder. Till exempel stöder de intressenter som rådfrågats till övervägande del införandet av flexibla och mer tillförlitliga förfaranden för kapacitetstilldelning i linje med marknadens behov (inspirerade av tidsplaneringen för projektet för smart kapacitetsförvaltning, vanligen kallat *TTR-projektet*). De stöder också införandet av åtgärder för att uppmuntra utveckling och användning av digitala verktyg för förvaltning av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledning.

De berörda parternas åsikter om de politiska alternativ som undersöktes i konsekvensbedömningen var dock mer varierade, och de flesta infrastrukturförvaltare föredrog tillvägagångssättet i det alternativ där förslagets mål uppnås genom samarbete mellan enskilda infrastrukturförvaltare, medan många järnvägsföretag föredrar alternativet där samordningen av kapacitetsförvaltningen och trafikledningen görs av en central enhet.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En studie utfördes av en extern uppdragstagare till stöd för förslagets konsekvensbedömning. Studien, som inleddes i december 2021, avslutades i februari 2023. Den gav kommissionen värdefulla insikter, särskilt om hur man bäst utformar alternativen och bedömer deras förväntade effekter och hur man får in synpunkter från de intressenter som berörs direkt.

- **Konsekvensbedömning**

Förslagets politiska åtgärder bygger på resultaten av en konsekvensbedömning. Kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll<sup>8</sup> yttrade sig positivt om konsekvensbedömningsrapporten<sup>9</sup>. I sitt yttrande utfärdade nämnden några rekommendationer

---

<sup>6</sup> Plattform för järnvägsinfrastrukturförvaltare i Europa (Prime) för samarbete mellan infrastrukturförvaltare och kommissionens avdelningar.

<sup>7</sup> Ett forum för järnvägsföretag, med deltagande av kommissionens avdelningar och Europeiska unionens järnvägsbyrå.

<sup>8</sup> SEC(2023) 443.

<sup>9</sup> SWD(2023) 443.



om hur argumenten ska läggas fram i konsekvensbedömningsrapporten. Dessa rekommendationer har tagits i beaktande. Bilaga 1 till konsekvensbedömningsrapporten innehåller en sammanfattning av hur detta har gjorts.

Fyra alternativ har övervägts i samband med konsekvensbedömningen.

Alternativ 1 är en utveckling av den nuvarande rättsliga ramen som upprätthåller korridormetoden för gränsöverskridande samordning av kapacitetsförvaltning och trafikledning i enlighet med förordningen om godskorridorer.

I alternativen 2, 3 och 4 används däremot en ”nätstrategi” där tillämpningsområdet för åtgärder för kapacitetsförvaltning och trafikledning sträcker sig längre än korridorlinjer<sup>10</sup> och där det införs en mer omfattande harmonisering och modernisering av regler och förfaranden för kapacitetsförvaltning och trafikledning. Den största skillnaden mellan dessa politiska alternativ är kravens stränghet och ambitionsnivå och graden av centralisering av beslutsprocessen.

Alternativ 2 bygger på frivilligt samarbete mellan infrastrukturförvaltare, med inga eller mycket begränsade centraliserade samordningsstrukturer på EU-nivå.

Alternativ 3 innebär en utvidgning av alternativ 2, från vilket de flesta åtgärder övertas, genom att samordningsorgan på EU-nivå tilldelas ytterligare harmoniseringsansvar och befintliga enheter utnyttjas i största möjliga utsträckning.

Enligt alternativ 4 utvidgas mandatet för det samordningsorgan som införs enligt alternativ 3 genom tillägg av operativa och beslutsfattande uppgifter, t.ex. befogenheten att fatta slutliga beslut i händelse av oenighet/bristande överensstämmelse mellan infrastrukturförvaltare, och inrättande av en europeisk trafikledningsfunktion för hantering av större incidenter (”kriscell”).

I bedömningen identifieras alternativ 3 som det rekommenderade alternativet, eftersom det skapar den bästa balansen mellan de mål som ska uppnås, insatsens proportionalitet, dess kostnader och fördelar samt konsekvensbedömningens trovärdighet.

Genom att en harmoniserad och direkt tillämplig ram införs för förvaltningen av järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik kommer lagstiftningsförslaget att bidra till det allmänna målet att kunna ta in större trafikvolymen på järnvägsnätet, till förmån för både person- och godskunder. Den ytterligare kapacitet som förslaget ger upphov till förväntas öka järnvägstrafiken (uttryckt i tågkilometer) med 4 %, vilket motsvarar nästan 250 miljoner tågkilometer extra kapacitet. I monetära termer beräknas denna ytterligare kapacitet generera ett ekonomiskt värde på 2 500 miljoner euro för järnvägsföretag. För slutkonsumenterna innebär den ytterligare kapacitet som följer av detta lagstiftningsförslag att passagerarna kommer att gynnas av fler anslutningar och större turtäthet för befintliga förbindelser. På samma sätt kommer befraktarna i fraktsegmentet att gynnas av fler valmöjligheter. Förslaget innebär också en effektivisering av processen för kapacitetstilldelning genom att det införs åtgärder för att förbättra stabiliteten hos tilldelade tåglägen, vilket ger kostnadsbesparingar på cirka 420 miljoner euro för järnvägsföretag och motsvarande belopp för infrastrukturförvaltare. Förslaget kommer också att förbättra den gränsöverskridande

---

<sup>10</sup> Fokus på de mest strategiska linjerna kommer dock att bibehållas för att undvika överreglering av linjer med regional betydelse och/eller låg trafiktäthet.

samordningen av tillfälliga kapacitetsbegränsningar och göra järnvägstransporterna mer tillförlitliga. Förslaget olika åtgärder förväntas också leda till förbättringar av punktligheten, vilket innebär en beräknad ekonomisk vinst för järnvägsföretagen på 658 miljoner euro. Ökad tillförlitlighet och punktlighet kommer att göra godstransporttjänster på järnväg mer attraktiva för speditörer, vilket kommer att bidra till att öka järnvägstransporternas konkurrenskraft i förhållande till vägtransporter. På samma sätt kommer passagerarna att gynnas av färre inställda avgångar och förbättrad punktlighet. Tillsammans med den förväntade ökningen av tillgängliga förbindelser kommer dessa fördelar att bidra till att förbättra järnvägstransporternas konkurrenskraft i förhållande till flygtrafiken i passagerarsegmentet, särskilt på gränsöverskridande sträckor där införandet av en harmoniserad ram för kapacitetsförvaltning och trafikledning bör ge ett betydande mervärde. Slutligen förväntas förslaget också leda till administrativa kostnadsbesparingar för nationella offentliga myndigheter tack vare genomförandet av en harmoniserad rättslig ram för förvaltning av järnvägskapacitet och trafikledning och utfasningen av godskorridorer. De totala kostnaderna för infrastrukturförvaltare uppskattas till 2,6 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050.

Lagstiftningsförslaget förväntas också ha en positiv inverkan på sysselsättningen inom järnvägssektorn (uppskattningsvis cirka 42 000 nya arbetstillfällen per år i genomsnitt jämfört med utgångsscenariot), till följd av den ökning av tillgänglig infrastrukturkapacitet och den därmed sammanhängande ökning av järnvägstrafiken som åtgärderna förväntas skapa.

Slutligen förväntas lagstiftningsförslaget få blygsamma men positiva klimat- och miljöeffekter (uppskattningar tyder på att det rekommenderade alternativet kommer att leda till en minskning av koldioxidutsläppen med cirka 26 miljoner ton under perioden 2025–2050 jämfört med utgångsscenariot).

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta lagstiftningsförslag är viktigt när det gäller lagstiftningens ändamålsenlighet, eftersom det syftar till att rationalisera och uppdatera reglerna för förvaltningen av järnvägsinfrastrukturens kapacitet för att bättre tillgodose behoven hos olika segment av järnvägsmarknaden, särskilt gränsöverskridande godstransporter. Förslaget kommer att ersätta den befintliga rättsliga ramen för förvaltning av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledning i förordningen om godskorridorer och i delar av direktiv 2012/34/EU, med en enda, direkt tillämplig ram för hela EU-nätet.

Det rekommenderade alternativet förväntas minska de offentliga myndigheternas administrativa kostnader tack vare genomförandet av en harmoniserad rättslig ram för förvaltning av järnvägskapacitet och trafikledning och avskaffandet av godskorridorer, som uppskattas till 2,6 miljoner euro jämfört med utgångsscenariot och uttryckt i löpande penningvärden under perioden 2025–2050. Initiativet kommer att förenkla situationen för dem som ansöker om kapacitet inom gränsöverskridande järnvägstrafik genom att kapacitetstilldelningen effektiviseras. Det kommer också att minska de administrativa kostnaderna för infrastrukturförvaltare med ett uppskattat belopp på 8,2 miljoner euro jämfört med utgångsscenariot och uttryckt i löpande penningvärden under perioden 2025–2050.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga effekter på skyddet av grundläggande rättigheter.

#### 4. BUDGETKONSEKVENSER

Det alternativ som rekommenderas kommer att få budgetkonsekvenser för kommissionen.

Förslaget till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet åtföljs av tre kompletterande samordningsåtgärder för vilka kommissionen kommer att tillhandahålla samfinansiering.

För det första kommer nätsamordnaren att tillhandahålla samfinansiering från EU för att stödja samordningen av infrastrukturförvaltarna. Enligt lagstiftningsförslaget krävs också att enskilda infrastrukturförvaltare ska tillhandahålla samfinansieringsstöd till nätverkssamordnarens verksamhet.

För det andra kommer kommissionen att tillhandahålla samfinansieringsstöd för att hjälpa till att inrätta ett sekretariat för samarbetet mellan de nationella regleringsorganen, som också ska tillhandahålla samfinansiering för sekretariatet.

För det tredje innebär lagstiftningsförslaget att det inrättas en oberoende grupp av järnvägsexperter som ska ge råd till Europeiska kommissionen, organet för prestationsgranskning, vars uppgift kommer att vara att granska järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas prestanda. Kommissionen kommer att tillhandahålla finansiering för att täcka de totala kostnaderna för deltagandet i organet för prestationsgranskning.

En budget på 5,5 miljoner euro öronmärks årligen för dessa tre samordningsverksamheter.

#### 5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka genomförandet av och effektiviteten hos detta förslag genom ett antal åtgärder och indikatorer för att mäta de framsteg som gjorts när det gäller att uppnå de operativa målen. Dessa indikatorer och operativa mål kommer att utvecklas på grundval av råd från organet för prestationsgranskning. Uppgifter kommer att tillhandahållas av det europeiska nätverket av infrastrukturförvaltare, särskilt det operativa organ som stöder dess arbete (nätverkssamordnaren), som också kommer att delta i fastställandet av operativa mål.

Kommissionen förväntar sig också att få uppgifter och analyser om utvecklingen på järnvägsmarknaden och genomförandet från det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet.

Dessa resultatindikatorer kommer att utvecklas för att övervaka effekterna av förslagets åtgärder. Det förväntas dock att de också kan återspegla vissa synergier med andra EU-förslag och annan transportpolitik, såsom förslaget om översyn av TEN-T-förordningen.

Förslaget kommer att utgöra den rättsliga grunden för utarbetandet av mer detaljerade regler, förfaranden och mallar som ska fastställas i icke-lagstiftningsakter. Genomförandeperioden måste därför även omfatta ikraftträdandet av de icke-lagstiftningsakter som följer av förslaget. Kommissionen kommer att göra en utvärdering fem år efter genomförandeperiodens slut för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Kapitel I innehåller allmänna bestämmelser: I kapitlet beskrivs syftet med den föreslagna förordningen, som innebär att det fastställs regler som gör det möjligt att förvalta järnvägsinfrastrukturens kapacitet och järnvägstrafiken på ett sätt som optimerar nätets användning och därigenom förbättrar kvaliteten på tjänsterna och ger utrymme för större trafikvolym. I kapitlet fastställs tillämpningsområdet för den föreslagna förordningen. Där fastställs också det allmänna ansvaret för järnvägsinfrastrukturförvaltarna och de principer som de måste följa när de utför sina uppgifter, samt definitioner som är viktiga för den föreslagna förordningen.

I kapitel II fastställs de allmänna reglerna för kapacitetsförvaltning. I avsnitt 1, om allmänna principer, fastställs de tre stegen i processen för planering och tilldelning av kapacitet: strategisk kapacitetsplanering (behandlas närmare i avsnitt 2 i kapitel II), planering och tilldelning av kapacitet (avsnitt 3) samt anpassning och omläggning av kapacitet (avsnitt 4). Kapitlet innehåller skyldigheter för infrastrukturförvaltare att gemensamt utveckla en europeisk ram för kapacitetsförvaltning. Särskilda bestämmelser gäller hantering av begränsad infrastrukturkapacitet och kapacitetsbegränsningar till följd av arbeten på infrastruktur och förstörd infrastruktur.

Genom kapitel III införs skyldigheter i fråga om trafikledning, störningshantering och krishantering, och infrastrukturförvaltarna åläggs att gemensamt utveckla en europeisk ram för gränsöverskridande samordning i dessa frågor. Särskilda bestämmelser säkerställer att medlemsstaterna i en kris kan vidta nödgärder för förvaltning av järnvägskapacitet och järnvägstrafik.

Genom kapitel IV införs en ram för prestationsgranskning. För att förbättra järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda i EU får det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare i uppgift att övervaka olika aspekter av prestanda och utarbeta årliga offentliga resultatrapporter. Ett nyinrättat organ för prestationsgranskning kommer att ge råd och rekommendationer i resultatrelaterade frågor.

Kapitel V innehåller bestämmelser om organisationsstrukturen för samordning mellan infrastrukturförvaltare. Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, som inrättades genom direktiv 2012/34/EU, stärks och kommer att stödjas av en nätverkssamordnare och utsedda kontaktpunkter för infrastrukturförvaltare. Kapitlet innehåller också regler om digitalisering av kapacitetsförvaltningen.

Kapitel VI innehåller bestämmelser om tillsyn av kapacitetsförvaltning och trafikledning och utvidgar uppgifterna och ansvarsområdena för det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet när det gäller EU-frågor och gränsöverskridande frågor. I detta syfte kommer det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet att ha en tillsynsnämnd som beslutsfattande organ och ett sekretariat som stöder nämnden.

Kapitel VII innehåller slutbestämmelser om delegerade akter och den framtida utvärderingen av förordningen. Enligt kapitlet ändras direktiv 2012/34/EU och förordningen om godskorridorer upphävs, liksom även särskilda artiklar i direktiv 2012/34/EU som den nya förordningen ersätter. Övergångsåtgärder planeras för att säkerställa en smidig övergång till den nya rättsliga ramen.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,<sup>1</sup>

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande ”Den europeiska gröna given”<sup>3</sup> fastställs ett övergripande klimatneutralitetsmål som unionen ska uppnå senast 2050 samt ett tydligt övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. I meddelandet efterlyses en minskning av utsläppen av växthusgaser från transporter med 90 %, samtidigt som man arbetar<sup>4</sup> för nollföroreningsambitionen att minska luftföroreningarnas hälsoeffekter med mer än 55 % och andelen människor som är kroniskt störda av transportbuller med 30 % fram till 2030. Utsläppen från transporter utgör omkring 25 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser, och utsläppen har ökat under de senaste åren. I den europeiska gröna given prioriteras att en betydande andel av de 75 % av de inre godstransporterna som i dag transporteras på väg ska övergå till järnväg och inre vattenvägar. Eftersom järnvägen är ett till stor del elektrifierat och energieffektivt transportsätt bör en ökad användning av järnvägstjänster bidra till att minska transportsektorns utsläpp och energiförbrukning.

---

<sup>1</sup> EUT C , , s. .

<sup>2</sup> EUT C , , s. .

<sup>3</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, Den europeiska gröna given, COM(2019) 640 final av den 11 december 2019.

<sup>4</sup> Kommissionens meddelande Vägen till en frisk planet för alla – EU:s handlingsplan: Mot nollförorening av luft, vatten och mark, COM(2021) 400 final av den 12 maj 2021.

- (2) I meddelandet om hållbar och smart mobilitet<sup>5</sup> fastställs milstolpar för att visa unionens transportsystems väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet. Enligt meddelandet ska godstrafiken på järnväg öka med 50 % fram till 2030 och fördubblas fram till 2050, trafiken på höghastighetsjärnväg bör fördubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050, och tidtabellsbaserad kollektivtrafik kortare än 500 km bör vara koldioxidneutral senast 2030 inom unionen. För att uppnå dessa mål måste järnvägstransporterna bli mer attraktiva när det gäller överkomlighet och tillförlitlighet och tjänsterna måste anpassas bättre till resenärernas och godstransportörernas behov.
- (3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>6</sup> fastställs regler för förvaltning och drift av järnvägsinfrastruktur samt principer och förfaranden för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet för nationell och internationell järnvägstrafik.
- (4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 föreskrivs<sup>7</sup> inrättandet av godskorridorer och gemensamma kontaktpunkter för att underlätta begäranden om infrastrukturkapacitet för internationella godstransporter på järnväg.
- (5) Järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning är avgörande för att järnvägssektorn ska fungera väl. Driften av järnvägstransporttjänster måste planeras och samordnas noggrant så att tåg med mycket olika egenskaper, såsom hastighet och bromssträcka, kan dela samma spår på ett säkert sätt. Optimal kapacitetsförvaltning skapar fler möjligheter och förbättrar järnvägstrafikens tillförlitlighet. Förordningen bör ge infrastrukturförvaltarna tillräcklig flexibilitet för en effektiv kapacitetsförvaltning och samtidigt säkerställa att alla järnvägsföretag behandlas utan diskriminering när det gäller deras tillträde till nätet.
- (6) I direktiv 2012/34/EU erkänns medlemsstaternas rätt att inte tillämpa reglerna om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet på vissa delar av järnvägsnätet eller på vissa järnvägstjänster, förutsatt att ett sådant undantag från unionsrättens tillämpningsområde inte skulle påverka det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion. Dessa undantag bör fortsätta att gälla och medlemsstaterna bör behålla rätten att begära sådana undantag i framtiden även i samband med denna förordning.
- (7) Reglerna och förfarandena för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet bör bättre återspegla behoven inom alla segment av järnvägsmarknaden. De bör särskilt beakta behovet av långsiktig stabilitet för tillgänglig kapacitet för persontrafik och av kortsiktig flexibilitet för godstrafik för att tillgodose efterfrågan på marknaden. Därför bör processen för kapacitetsförvaltning inte längre ha ett övervägande årligt fokus, utan bör organiseras i tre efterföljande faser av strategisk kapacitetsplanering: tidsplanering och kapacitetstilldelning för järnvägstrafik, samt anpassning och omläggning av kapacitet. Införandet av bättre definierade och strukturerade faser som ger möjlighet till långsiktig planering och kortsiktig anpassning av kapacitetsförvaltningen skulle särskilt gynna tjänster som är mindre lätta att planera i

---

<sup>5</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: ”Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden” (COM(2020) 789 final av den 9 december 2020).

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

förväg eller som är mer komplicerade att hantera, såsom godståg och gränsöverskridande persontåg.

- (8) En allt större del av unionens järnvägsnät är antingen överbelastad eller nära överbelastad och kan varken tillgodose sökandes behov av järnvägsinfrastrukturkapacitet eller stödja en ytterligare ökning av järnvägstransporternas volym. Infrastrukturutveckling och digitalisering, som uppfyller de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som utarbetats inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797, särskilt det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), förväntas leda till en ökning av tillgänglig kapacitet på medellång till lång sikt. Infrastrukturförvaltarna kommer dock att vara skyldiga att fastställa prioriteringar för överbelastade avsnitt. Utan att det påverkar de allmänna principer om prioriteringar som fastställs av medlemsstaterna inom ramen för tilldelning av infrastrukturkapacitet bör infrastrukturförvaltarna fatta beslut om prioriteringar med hjälp av transparenta och harmoniserade metoder som klargör hur sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer har beaktats och hur de påverkar infrastrukturförvaltarnas beslut.
- (9) Den strategiska kapacitetsplaneringen bör förbättra utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen genom att man förutser efterfrågan på järnvägstjänster och tar hänsyn till planerad utveckling och modernisering och planerat underhåll av infrastruktur. Planeringen bör säkerställa att järnvägens infrastrukturkapacitet tilldelas på ett sätt som maximerar järnvägstjänsternas värde för samhället. Infrastrukturförvaltarna bör säkerställa att den strategiska planeringen utmynnar i alltmer detaljerade uppgifter om tillgänglig kapacitet och att den utgör grunden för kapacitetstilldelningen.
- (10) För att säkerställa att kapacitet finns tillgänglig för tilldelning inom olika järnvägsmarknadssegment, särskilt för godstrafik och gränsöverskridande järnvägstrafik, bör infrastrukturförvaltare tillåtas att på förhand planera användningen av kapacitet på överbelastade eller starkt trafikerade avsnitt av järnvägsnätet och att, om det anses nödvändigt, utvidga denna planering till andra avsnitt av järnvägsnätet. Under denna förhandsplanering av kapacitet bör man ta hänsyn till de olika metoderna för kapacitetstilldelning och särdragen hos olika järnvägsmarknadssegment. Planeringen bör möjliggöra ett bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen genom att tåg med liknande prestandaegenskaper grupperas i kapacitetstilldelningsfasen.
- (11) När infrastrukturförvaltarna tilldelar kapacitet bör de följa de strategiska planerna för tillhandahållande av kapacitet och samtidigt säkerställa att kapaciteten tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt baserat på efterfrågan på marknaden. Av den anledningen kan vissa begäranden om kapacitet avslås och planen för tillhandahållande av kapacitet måste uppdateras regelbundet för att återspegla den faktiska efterfrågan.
- (12) Möjligheterna att förutse behoven av järnvägsinfrastrukturkapacitet hos olika järnvägsmarknadssegment varierar. Framför allt kanske inte vissa tillhandahållare av godstransporttjänster i tid kan identifiera sina kapacitetsbehov som ska ingå i tågplanen, det vill säga i årsplanen för rörelser av tåg och rullande materiel, vilket kanske inte passar in i den årliga tidtabellen. Därför bör infrastrukturförvaltare ges möjlighet att erbjuda kapacitet av tillräcklig kvalitet och kvantitet även för järnvägstjänster som har en instabil efterfrågan, är organiserade med relativt kort varsel, omfattar mer än ett enda tåg och som kan köras upprepade gånger under en tidsperiod som kanske inte sammanfaller med tågplaneperiodens längd.

- (13) Sökande av järnvägsinfrastrukturkapacitet bör kunna planera och begära järnvägsinfrastrukturkapacitet på årsbasis genom tågplanen. Sökande bör också kunna begära järnvägsinfrastrukturkapacitet med större framförhållning för stabil, flerårig järnvägstrafik genom ramavtal. Slutligen bör sökande kunna begära kapacitet för enskilda tåg nära inpå driftstiden genom tillfälliga kapacitetsbegäranden eller för upprepad tågtrafik genom rullande planeringsbegäranden.
- (14) En betydande andel av godstransporterna på järnväg sker över långa sträckor och kräver gränsöverskridande samordning av infrastrukturförvaltarna. Det politiska målet att öka järnvägstrafiken är också beroende av en ökande persontrafik över gränserna. För att underlätta och främja en ökande gränsöverskridande trafik inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet är det nödvändigt att säkerställa större enhetlighet och harmonisering av regler och förfaranden för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet. Det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare bör därför få en starkare roll i syfte att ge det i uppdrag att dels utarbeta riktlinjer för ett harmoniserat genomförande av denna förordning om förfaranden och metoder för förvaltning av järnvägens infrastrukturkapacitet, dels att aktivt samordna gränsöverskridande kapacitet och trafik. I synnerhet bör det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare utveckla europeiska ramar för kapacitetsförvaltning, för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering samt för prestationsgranskning.
- (15) De europeiska ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare bör tillhandahålla riktlinjer som infrastrukturförvaltaren bör göra sitt yttersta för att följa, samtidigt som de behåller ansvaret för sina operativa beslut. Infrastrukturförvaltarna bör motivera eventuella avvikelser från de ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare. Detta tillvägagångssätt anses skapa balans mellan behovet av samordning och tillämpning av harmoniserade strategier inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet och behovet av att anpassa förfaranden och metoder till de specifika förhållandena i vissa geografiska områden. Efter fem års tillämpning av denna förordning bör kommissionen bedöma huruvida konvergensen av förfaranden och metoder och effektiviteten i samordningsprocessen mellan infrastrukturförvaltare samt de allmänna framstegen mot inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde motiverar att det införs sekundärlagstiftning som ersätter delar av de europeiska ramar som utvecklats av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare.
- (16) Reglerna för förvaltning av gränsöverskridande järnvägstrafik under normala förhållanden och i händelse av störningar bör främja en smidig, motståndskraftig och sammanhängande drift av järnvägstransporttjänster. De bör omfatta ett system för strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter.
- (17) Driften av järnvägsinfrastrukturen kräver inte bara ett nära samarbete mellan infrastrukturförvaltare, utan också en stark samverkan med järnvägsföretag och andra berörda parter som är direkt involverade i järnvägstransporter, multimodala transporter och logistik. Det är därför nödvändigt att sörja för en strukturerad samordning mellan infrastrukturförvaltare och andra berörda parter.
- (18) Att järnvägstjänster är tillförlitliga är en av de aspekter som järnvägs kunder värdesätter mest. Att tidtabeller är tillförlitliga är också avgörande för att järnvägssystemet ska fungera smidigt, eftersom det finns ett starkt samspel mellan tjänster och externa nätverkseffekter. Avvikelser från tidtabeller bör därför begränsas till ett minimum. Dessutom bör ett system med lämpliga incitament införas som ska



bidra till att infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra berörda parter fullgör sina åtaganden. Dessa incitament bör vara både ekonomiska och icke-ekonomiska.

- (19) Kontinuerlig övervakning av järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas kvalitet är en förutsättning för att förbättra tjänsternas prestanda. Det är därför nödvändigt att inrätta ett transparant och objektivt system med indikatorer som ger återkoppling om prestandaaspekter som är relevanta för de olika operativa berörda parterna och för slutkunderna av järnvägstransporttjänster. Systemets huvudsakliga funktion bör vara att övervaka hur väl de operativa berörda parterna fullgör sina åtaganden, och framstegen i fråga om prestanda över tid, samtidigt som hänsyn tas till olika omständigheter och särdrag inom järnvägssektorn. För att inrätta ett sådant system och analysera dess resultat bör kommissionen kunna förlita sig på oberoende experter i form av ett organ för prestationsgranskning. Detta organ bör ha möjlighet att ge oberoende råd till kommissionen på alla områden som påverkar utförandet av järnvägstjänster och infrastrukturförvaltning.
- (20) För att förbättra järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör infrastrukturförvaltarna, i nära samarbete med kommissionen, organet för prestationsgranskning och relevanta berörda parter, inrätta och genomföra en gemensam ram för prestationsgranskning. Denna ram bör säkerställa att alla infrastrukturförvaltare i EU använder gemensamma principer och metoder för att mäta prestanda med hjälp av överenskomna indikatorer. Ramen bör göra det möjligt att identifiera prestandabrister på EU:s järnvägsnät. Den bör säkerställa att infrastrukturförvaltarna fastställer prestationsmål på ett sätt som tar hänsyn till särdragen hos det järnvägsnät som de förvaltar, men samtidigt säkerställer samstämmighet när det gäller att identifiera de mest relevanta prestandabristerna. Ramen bör göra det möjligt för infrastrukturförvaltare att samarbeta på EU-nivå i syfte att identifiera åtgärder för att ta itu med prestandabrister och övervaka effekterna av dessa brister. Infrastrukturförvaltare bör, i samarbete med det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, och med beaktande av yttrandet från organet för prestationsgranskning och kommissionen, regelbundet se över denna ram för att säkerställa att den är ändamålsenlig.
- (21) För att säkerställa en effektiv EU-ram för samordning av järnvägsinfrastrukturförvaltare bör det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, som inrättades genom direktiv 2012/34/EU, bli mer operativt. Ramen bör innehålla beslutsmekanismer som gör det möjligt för EU:s järnvägsinfrastrukturförvaltare att samordna den strategiska planeringen av järnvägens infrastrukturkapacitet på ett effektivt sätt.
- (22) Regleringsorganen på järnvägsområdet bör samarbeta på unionsnivå för att säkerställa en enhetlig tillämpning av regelverket och en enhetlig behandling av sökande i hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet. De bör göra detta genom det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet i syfte att utveckla gemensam praxis för att fatta de beslut som de har befogenhet att fatta enligt denna förordning. För att uppnå detta bör det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet utföra samordningsuppgifter och anta icke-bindande rekommendationer och yttranden, vilket inte bör påverka järnvägsregleringsorganens eller infrastrukturförvaltarens befogenheter.
- (23) En effektiv förvaltning av järnvägskapaciteten och järnvägstrafiken kräver utbyte av data och information mellan infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter. Detta utbyte kan bli betydligt mer ändamålsenligt och effektivt med

stöd av interoperabla digitala verktyg och, där så är möjligt, automatisering. Specifikationer för driftskompatibilitet bör därför genomföras som en prioriterad fråga och vidareutvecklas för att hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och de nya processer som föreslås i denna förordning.

- (24) Infrastrukturförvaltarna bör säkerställa anpassning, särskilt när det gäller digitalisering, till det arbete som utförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar, som inrättades genom avdelning IV i rådets förordning (EU) 2021/2085, med avseende på den generalplan som avses i artikel 86.5 och den systempelare som avses i artikel 85.2 c, och genom den genomförandegrupp som avses i artikel 97 i förordning (EU) 2021/2085.
- (25) Det är nödvändigt att tillhandahålla en mekanism för att fastställa kriterier, principer och förfaranden för kapacitetsförvaltning, för samarbete mellan berörda parter på järnvägsområdet och samordning på EU-nivå, för infrastrukturförvaltare och på området för lagstadgad tillsyn. Denna mekanism kräver att infrastrukturförvaltare och regleringsorgan på järnvägsområdet, i samarbete med relevanta berörda parter, utvecklar och genomför europeiska ramar och riktlinjer. Efter en utvärdering av utvecklingen och genomförandet av de europeiska ramarna, och om den frivilliga tillämpningen av sektorsriktlinjer inte leder till den nödvändiga graden av samstämmighet mellan regelverken, bör kommissionen ha möjlighet att åtgärda sådana brister i lagstiftningen genom genomförandakter eller delegerade akter, när så är lämpligt.
- (26) I syfte att säkerställa en smidig process för kapacitetsförvaltning och trafikledning för internationell järnvägstrafik, minimera inställda tilldelade kapaciteter och avbrott i järnvägsdriften på grund av störningar i järnvägsnätet, och för att ta hänsyn till utvecklingen av infrastrukturförvaltarens praxis och användningen av nya metoder för kapacitetstilldelning och informations- och kommunikationsteknik, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen. Dessa befogenheter bör avse resultaten av den strategiska planeringen av infrastrukturkapacitet, tidsplanen för den strategiska kapacitetsplaneringen och kapacitetstilldelningsprocessen, tidsfristerna för ändringar av tilldelad kapacitet och framtagande av alternativa lösningar för sökande, tidsplanen för samordning, samråd och offentliggörande av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten, definitionen av starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur samt förfaranden och metoder för att beräkna graden av kapacitetsutnyttjande, kriterierna för att identifiera och deklarerat ett avbrott i järnvägsnätet, den information som ska lämnas till operativa berörda parter, samt de områden som infrastrukturförvaltarna bör samordna och de särskilda arrangemangen för den typen av samordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>8</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (27) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter att införa tekniska och operativa

---

<sup>8</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

krav för att underlätta ett smidigt fungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde när det gäller följande: enhetliga kriterier för de krav som infrastrukturförvaltare fastställer för sökande, gemensamma förfaranden, kriterier och metoder för hantering av otillräcklig kapacitet, för beredningsplanering och för tilldelning av kapacitet efter den period som omfattas av tågplanen, gemensam metod för ersättning som betalas ut för ändringar av tilldelad kapacitet, gemensamma kriterier och förfaranden för omplanering, fastställande av de tekniska delarna av ett system för övervakning av järnvägstjänsters och järnvägsrelaterade tjänsters prestanda, inbegripet metoder och datakrav samt översyn av dessa. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>9</sup>.

- (28) De regler om kapacitetstilldelning som fastställs i direktiv 2012/34/EU ska ersättas med dem som fastställs i denna förordning. Av den anledningen bör reglerna om samarbete mellan infrastrukturförvaltare, reglerna om samarbete mellan regleringsorgan på järnvägsområdet, kraven på de delar av beskrivningen av järnvägsnätet som beskriver arten av den järnvägsinfrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, villkoren för tillträde till den samt principerna och kriterierna för kapacitetstilldelning fastställas i denna förordning. Reglerna om samarbete och samordning samt de delar av beskrivningen av järnvägsnätet som inte rör kapacitetsförvaltning bör kvarstå i direktiv 2012/34/EU.
- (29) I *efterhandsutvärderingen* av förordning (EU) nr 913/2010 drogs slutsatsen<sup>10</sup> att förordningens inverkan var för begränsad för att bidra till en omställning från vägtransporter till järnvägstransporter. Dessutom var samarbetet mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna när det gäller förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen fortfarande ineffektivt i fråga om gränsöverskridande transporter. Utvärderingen visade också att det inte är effektivt att separat förvalta kapaciteten i godskorridorerna och i resten av järnvägsnätet. Ett gemensamt regelverk bör gälla för användningen av järnvägsnätets kapacitet, vilket konsoliderar de relaterade bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och i förordning (EU) nr 913/2010. Förordning (EU) nr 913/2010 och bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU om kapacitetstilldelning bör därför upphävas och ersättas med den här förordningen.
- (30) Utarbetandet av tågplanen kräver förberedande åtgärder under de år som föregår ikraftträdandet av den nämnda tågplanen. Övergången från det regelverk som inrättats genom direktiv 2013/34/EU och förordning (EU) nr 913/2010 till det regelverk som inrättas genom den här förordningen innebär därför att förberedelserna för tågplaner enligt det nya regelverket bör inledas parallellt med tillämpningen av reglerna enligt det nuvarande regelverket. Följaktligen måste en dubbel ordning tillämpas under en övergångsfas, varvid nödvändiga förberedande åtgärder för en viss tågplan bör vara förenliga med den rättsliga ram som är tillämplig på den specifika tågplanen. Ramavtal som ingås enligt det nuvarande regelverket bör innehålla möjligheten till fortsatt tillämpning under en övergångsperiod enligt den nya ordningen.
- (31) Enligt det nya regelverket bör de förberedande stegen för en tågplan inledas med offentliggörandet av en kapacitetsstrategi fem år innan en viss tågplan träder i kraft.

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

<sup>10</sup> SWD(2021) 134 final av den 2 juni 2021.

För att det nya regelverket ska börja tillämpas så snart som möjligt och med beaktande av det förberedande arbete som sektorn redan utfört, skulle tågplanerna för de två första arbetsplanerna kunna förkortas till 38 månader genom att kapacitetsstrategins fas förkortas. Den första tågplanen som omfattas av det nya regelverket bör därför vara den tågplan som börjar den [9 december 2029]. Alla berörda parter bör utan dröjsmål inleda de nödvändiga förberedelserna för att följa det nya regelverket.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## **KAPITEL I**

### **ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

#### *Artikel 1*

##### **Syfte och tillämpningsområde**

1. I denna förordning fastställs de principer, bestämmelser och förfaranden som ska tillämpas på förvaltningen av infrastrukturkapacitet för järnvägen, och samordning med anläggning för tjänster, trafikledning, krishantering och resultatstyrning för inrikes och internationell järnvägstrafik. Den innehåller också bestämmelser om ett europeiskt nätverk för samordning mellan infrastrukturförvaltare och med andra berörda parter och om tillsyn av kapacitet och trafikledning.
2. Denna förordning ska tillämpas på den användning av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som avses i artikel 1.2 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet anläggningar för tjänster enligt definitionen i artikel 3.11 i det direktivet.
3. Kapitlen II till V i denna förordning ska inte tillämpas på järnvägsinfrastruktur eller järnvägstrafik som är undantagen från tillämpningsområdet för kapitel IV i direktiv 2012/34/EU i enlighet med artikel 2.3, 2.3a, 2.4, 2.8, 2.8a och 2.10 i det direktivet under giltighetstiden för de relevanta undantagen.
4. Denna förordning ska inte gälla Republiken Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem finns på deras territorium.

#### *Artikel 2*

##### **Allmänna ansvarsområden och principer**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7c i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltarena ansvara för förvaltningen av infrastrukturkapacitet och trafikledning för järnvägen.  
Hänvisningar till en infrastrukturförvaltare i alla bestämmelser om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet i denna förordning ska anses som hänvisningar till det tilldelningsorgan som avses i artikel 7a.3 i direktiv 2012/34/EU.
2. För att underlätta tillhandahållandet av effektiv och ändamålsenlig järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikledning inom unionen ska infrastrukturförvaltare samarbeta inom det europeiska nätverk för infrastrukturförvaltare (ENIM) som avses i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU och i enlighet med bestämmelserna om samarbete i denna förordning.

3. När infrastrukturförvaltarna fullgör sina skyldigheter i enlighet med punkterna 1 och 2 ska de
- a) på bästa möjliga sätt utnyttja den tillgängliga infrastrukturkapaciteten i enlighet med artikel 26 i direktiv 2012/34/EU,
  - b) maximera värdet för samhället på det sociala, ekonomiska och miljömässiga planet av de järnvägstransporttjänster som möjliggörs av järnvägsinfrastruktur,
  - c) säkerställa icke-diskriminerande förvaltning av och transparent tillgång till infrastrukturkapacitet, även under bygg- och anläggningsarbeten, i syfte att stödja rättvis konkurrens,
  - d) möjliggöra sömlös järnvägstrafik över mer än ett järnvägsnät,
  - e) säkerställa transparens i fråga om tillståndet hos och tillgängligheten till järnvägsinfrastrukturkapacitet,
  - f) se över och förbättra järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas prestanda i nära samarbete med järnvägsoperatörer,
  - g) bidra till genomförandet och utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

#### *Artikel 3*

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

1. Infrastrukturförvaltare ska utföra uppgifterna gällande trafikledning och kapacitetsförvaltning, inbegripet planering av underhåll, på ett transparent och icke-diskriminerande sätt och de personer som ansvarar för att fatta beslut om dessa uppgifter ska inte påverkas av någon intressekonflikt.
2. När det gäller trafikledning ska infrastrukturförvaltare säkerställa att järnvägsföretag, i händelse av störningar som rör dem, så snabbt som möjligt får fullständig tillgång till relevant information. Om infrastrukturförvaltaren beviljar ytterligare tillgång till trafikledningsprocessen ska den göra det på ett transparent och icke-diskriminerande sätt för de berörda järnvägsföretagen.
3. När det gäller kapacitetsförvaltning och långsiktig planering av omfattande underhåll, modernisering och ombyggnad av järnvägsinfrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren samråda med sökande, enligt definitionen i artikel 3.19 i direktiv 2012/34/EU, i enlighet med denna förordning och i största möjliga utsträckning beakta de farhågor som uttryckts.

#### *Artikel 4*

##### **Definitioner**

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

Dessutom gäller följande definitioner:

- (1) *force majeure*: oförutsebar eller ovanlig händelse eller situation som ligger utanför infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagets kontroll och som inte kan undvikas eller förebyggas med rimlig framförhållning och omsorg eller lösas genom åtgärder som ur teknisk, finansiell eller ekonomisk synvinkel rimligen är möjliga för dem,

som faktiskt har inträffat och kan verifieras objektivt, och som gör det omöjligt för infrastrukturförvaltaren att tillfälligt eller permanent fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning eller direktiv 2012/34/EU, eller för järnvägsföretaget att uppfylla sina avtalsenliga skyldigheter gentemot en eller flera infrastrukturförvaltare.

- (2) *driftskompatibilitet*: driftskompatibilitet enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797<sup>11</sup>.
- (3) *operativ berörd part*: sökande, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, operatörer av anläggning för järnvägstjänster, tillhandahållare av järnvägsrelaterade tjänster och varje annan enhet som är direkt involverad i upprätthållandet av en järnvägstransporttjänst.
- (4) *europaisk samordnare*: den samordnare som avses i artikel 51 i förordning [... ny TEN-T-förordning].
- (5) *ramavtal*: ett rättsligt bindande allmänt avtal enligt offentlighetsrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilket fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren i förhållande till den infrastrukturkapacitet som ska tilldelas och de avgifter som ska tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplanepperiod.
- (6) *samtidig kapacitetstilldelning*: en process genom vilken infrastrukturförvaltare tilldelar kapacitet i järnvägsinfrastrukturen som svar på en uppsättning begäranden om kapacitet som mottagits vid ett givet slutdatum, och efter samordning av dessa begäranden för att säkerställa bästa möjliga utnyttjande av infrastrukturen och så nära överensstämmelse som möjligt med dessa begäranden.
- (7) *kronologisk turordning*: en princip för tilldelning av kapacitet i järnvägsinfrastrukturen där begäranden om kapacitet prioriteras i tilldelningsprocessen enligt deras kronologiska ordning.
- (8) *tågläge*: den infrastrukturkapacitet som behövs för att framföra ett tåg mellan två platser under en viss tidsperiod, vilket beskrivs som en exakt färdväg med tidtabell för det tåget, inklusive avgångsort och destination, tidpunkt och dag för avgång och för ankomst, eventuella uppehållsplatser och tillhörande avgångstider.
- (9) *kapacitetsspecifikation*: en specifikation som gäller en viss kapacitetsrätt och som beskriver de kommersiella och driftsmässiga egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som är relevanta för den berörda sökanden så att infrastrukturförvaltaren får tillräcklig information för att kunna förbereda specifika tåglägen som har dessa egenskaper.
- (10) *förbindelse för järnvägstrafik i flera nät*: inrikes eller internationell järnvägstransporttjänst för gods eller passagerare som upprätthålls på två eller flera järnvägsnät som förvaltas av olika infrastrukturförvaltare. Tåget får kopplas ihop och/eller kopplas isär och vagnar eller vagngrupper får ha olika avgångsorter och destinationer, förutsatt att alla gods- eller personvagnar passerar över gränsen till minst ett järnvägsnät som förvaltas av en annan infrastrukturförvaltare.
- (11) *kapacitetsrätt för flera nät*: samtliga kapacitetsrätter som gör det möjligt att tillhandahålla förbindelser för järnvägstrafik i flera nät.

---

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

- (12) *uppdelning av infrastrukturkapacitet*: förfarande där andelar av den totala tillgängliga kapaciteten hos en viss del av infrastrukturen tilldelas olika typer av järnvägstransporttjänster och till infrastrukturarbeten som innebär kapacitetsbegränsningar.
- (13) *tågplan*: data som uppdateras fortlöpande om alla planerade rörelser av tåg och rullande materiel som kommer att äga rum på den berörda infrastrukturen, uttryckt som tilldelade kapacitetsrätter, under en tågplaneperiod.
- (14) *tågplaneperiod*: den tidsperiod under vilken en viss tågplan är giltig.
- (15) *infrastrukturarbete*: ingrepp i järnvägsinfrastrukturen i syfte att utveckla, underhålla, modernisera och bygga om järnvägsinfrastrukturen så som definieras i artikel 3.2a, 3.2c, 3.2d och 3.2e i direktiv 2012/34/EU.
- (16) *regleringsorgan*: det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU.
- (17) *incident*: varje händelse, eller serie av händelser med samma orsak, som orsakar störningar i järnvägstrafiken.

## **KAPITEL II**

### **FÖRVALTNING AV INFRASTRUKTURKAPACITET**

#### **AVSNITT 1**

#### **Allmänna principer för förvaltning av infrastrukturkapacitet**

##### *Artikel 5*

##### **Kapacitetsförvaltning**

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

##### *Artikel 6*

##### **Europeisk ram för kapacitetsförvaltning**

1. Infrastrukturförvaltare ska sträva efter att följa gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet. I detta syfte ska ENIM utveckla och anta en ”europeisk ram för kapacitetsförvaltning” i enlighet med bestämmelserna i kapitel II senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande].
2. Den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning ska fastställa gemensamma principer och förfaranden för förvaltningen av järnvägens infrastrukturkapacitet och för samordningen mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, andra sökande, operatörer av anläggning för järnvägstjänster och andra operativa berörda parter.
3. Den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning ska omfatta åtminstone de element som förtecknas i bilaga III och ska vid behov uppdateras för att ta hänsyn till infrastrukturförvaltares, järnvägsföretags och andra sökandes erfarenheter och ska baseras på ENIM:s verksamhet.
4. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning när de utarbetar den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, särskilt det innehåll som anges i bilaga IV till den här förordningen. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer och förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning.

#### *Artikel 7*

##### **Sökande**

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

#### *Artikel 8*

##### **Förvaltning av otillräcklig infrastrukturkapacitet**

1. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att den otillräckliga infrastrukturkapaciteten förvaltas i enlighet med principerna i artikel 26 i direktiv 2012/34/EU och i artikel 2 i denna förordning under alla faser av den kapacitetsförvaltningsprocess som avses i artikel 5.



2. När infrastrukturförvaltarna fattar beslut om otillräcklig kapacitet ska de ta hänsyn till strategisk vägledning för utnyttjande av infrastrukturkapacitet som tillhandahålls av medlemsstaterna i enlighet med artikel 11.3.

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

3. Infrastrukturförvaltare ska planera och tilldela otillräcklig kapacitet i största möjliga utsträckning genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36, som involverar de berörda sökandena och leder till samförståndslösningar vid motstridiga kapacitetsbehov och kapacitetsbegäranden.
4. Om den mekanism som avses i punkt 3 inte leder till en tillfredsställande lösning vad gäller motstridiga kapacitetsbehov och kapacitetsbegäranden, ska infrastrukturförvaltarna hantera den otillräckliga kapaciteten eller lösa konflikter genom objektiva, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden.

Dessa förfaranden ska omfatta bedömningar av alternativa lösningar för användning av infrastrukturkapacitet, på grundval av följande socioekonomiska och miljömässiga kriterier, beroende på tillgången till data:

- a) Driftskostnader för operatörer av järnvägstransporttjänster och därav följande inverkan på priserna för järnvägstransporttjänsternas kunder.
  - b) Tidsrelaterade kostnader för kunder av järnvägstransporttjänster.
  - c) Konnektivitet och tillgänglighet för personer och regioner som betjänas av järnvägstransporttjänsterna.
  - d) Utsläpp av växthusgaser, lokala luftföroreningar, buller och andra externa kostnader för järnvägstransporttjänster och från deras troliga alternativ.
  - e) Järnvägstransporternas och deras troliga alternativs inverkan på säkerhet och folkhälsa.
5. ENIM ska förbereda och anta de förfaranden som hänvisas till i punkt 4 och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. Förfarandena ska omfatta följande:
    - a) Utforma alternativa scenarier för att dela upp den tillgängliga kapaciteten för olika typer av järnvägstransporttjänster, inbegripet, när så är möjligt, att tillhandahålla kapacitet på andra färdvägar eller alternativa tidpunkter med jämförbara egenskaper.
    - b) Utvärdera och rangordna scenarierna på grundval av objektiva och transparenta metoder med beaktande av de socioekonomiska och miljömässiga kriterier som anges i punkt 4.
    - c) Välja det högst rankade scenariot på grundval av den utvärdering som avses i led b och ändra definitionen av kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen i enlighet med detta.
  6. ENIM ska utveckla de metoder som avses i punkt 5 b. Dessa metoders parametrar ska göra det möjligt att ta hänsyn till lokala eller nationella förhållanden på grundval av vedertagen metodologi och empiriska bevis. ENIM ska inkludera dessa metoder i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

7. Med beaktande av erfarenheterna av utarbetandet och genomförandet av den ram som avses i punkt 6 får kommissionen anta genomförandeakter som fastställer de särskilda förfaranden, kriterier och metoder som ska tillämpas för att hantera den otillräckliga kapaciteten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

#### *Artikel 9*

##### **Information om infrastrukturkapacitet**

1. Infrastrukturförvaltare ska förse berörda parter, särskilt sökande, potentiella sökande och regleringsorgan, med korrekt och aktuell information om tillgänglig infrastrukturkapacitet under hela kapacitetsförvaltningsprocessen, inbegripet under den strategiska planeringsfas som avses i avsnitt 2, under de planerings- och tilldelningsprocesser som anges i avsnitt 3 och när det sker ändringar av tilldelad kapacitet enligt avsnitt 4.  
  
Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål offentliggöra alla uppdateringar av den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 och av den tågplan som avses i artikel 30.
2. Infrastrukturförvaltare ska offentliggöra den information som avses i punkt 1 i enlighet med artikel 62.5 och bidra till utarbetandet av relevanta specifikationer i enlighet med artikel 62.3.
3. På begäran av sökande ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla den information som avses i punkt 1 på grundval av konkreta specifikationer för kommersiella och operativa behov (*genomförbarhetsbedömningar*). När det gäller gränsöverskridande tjänster ska infrastrukturförvaltarna ta emot och besvara sådana begäranden på en enda plats och genom en enda åtgärd eller via ett enda gränssnitt.

#### *Artikel 10*

##### **Kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten och försämrad infrastruktur**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 7, 7c och 7e i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare planera infrastrukturarbetet i enlighet med verksamhetsplanen och med de investerings- och finansieringsprogram som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Om ändringar av dessa program efter antagandet av verksamhetsplanen påverkar eller sannolikt kommer att påverka planeringen av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en översikt över sådana ändringar och deras sannolika inverkan.
2. Vid planering av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artikel 2.3 och artikel 3.  
  
Infrastrukturförvaltaren ska särskilt på ett balanserat sätt beakta både infrastrukturarbetenas inverkan på förvaltarens egen kapitalförvaltning och ekonomiska situation och de operativa och ekonomiska konsekvenserna för alla berörda sökande.
3. Infrastrukturförvaltarna ska samråda med sökande om infrastrukturarbetena inom ramen för de samordningsmekanismer som avses i artikel 7e i direktiv 2012/34/EU och, när det gäller gränsöverskridande järnvägstrafik, i enlighet med artikel 54 i denna förordning.

4. Infrastrukturförvaltaren ska i tillräckligt god tid planera, informera och samråda med sökande om kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten, med beaktande av den uppskattade inverkan på järnvägsföretag. Detta ska ske enligt den tidsplan som anges i avsnitt 3 i bilaga I.

För kapacitetsbegränsningar som har stor inverkan på den kapacitet som är tillgänglig för sökande får sökande begära att infrastrukturförvaltaren tillhandahåller alternativ planering för kapacitetsbegränsningen i syfte att identifiera och välja ett alternativ som tar hänsyn till konsekvenserna för sökande och infrastrukturförvaltare på ett balanserat sätt. Infrastrukturförvaltaren ska förse dessa sökande med en preliminär planering av alternativ tillgänglig kapacitet under kapacitetsbegränsningen.

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

5. Infrastrukturförvaltarna ska beakta och begränsa infrastrukturarbetenas inverkan på den gränsöverskridande trafiken. Infrastrukturförvaltarna ska i enlighet med artikel 53 samordna alla infrastrukturarbeten på de linjer som avses i artikel 53.3 och alla andra infrastrukturarbeten med betydande gränsöverskridande inverkan.

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

6. Att infrastrukturens kapacitet eller prestanda faller under dess konstruktionsvärden till följd av försämring av tillgångar, såsom begränsning av tillåten hastighet eller axellast, ska också betraktas som kapacitetsbegränsningar. De informationsskyldigheter som anges i artikel 9 ska gälla för sådana begränsningar.
7. Infrastrukturförvaltarna ska så tidigt som möjligt offentliggöra information och samråda med sökande om planerade tillfälliga kapacitetsbegränsningar, om hur dessa inverkar på kapacitet som är tillgänglig för kommersiella ändamål, och om alternativ kapacitet.
8. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra avsnitt 3 i bilaga I i syfte av att på järnvägstrafiken minska effekterna av kapacitetsbegränsningar på grund av infrastrukturarbeten, samtidigt som hänsyn tas till de berörda parternas övervägande vad gäller planering, drift, teknik samt deras affärsmässiga överväganden.

## **AVSNITT 2**

### **STRATEGISK KAPACITETSPLANERING**

#### *Artikel 11*

##### **Strategisk kapacitetsplanering**

1. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta all verksamhet som fastställs i artiklarna 12–25.
2. Strategisk kapacitetsplanering ska resultera i följande uppsättning av planeringsdokument som successivt ger alltmer detaljerad information om tillgänglig kapacitet:

- a) Den kapacitetsstrategi som avses i artikel 16.
- b) Den kapacitetsmodell som avses i artikel 17.
- c) Den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.

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

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

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra avsnitten 1 och 2 i bilaga I för att säkerställa en effektiv strategisk planeringsprocess och återspegla infrastrukturförvaltarens och sökandes operativa intressen, med beaktande av erfarenheterna hos ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och ENRB vid genomförandet av detta avsnitt.

3. Med förbehåll för principen om förvaltningsmässigt oberoende som fastställs i artikel 4 i direktiv 2012/34/EU får medlemsstaterna ge infrastrukturförvaltaren strategisk vägledning på grundval av den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU. Denna vägledning kan särskilt omfatta/innehålla följande:

- a) Allmänna mål för den nationella järnvägspolitiken som är relevanta för strategisk kapacitetsplanering inom ramen för denna förordning.
- b) En översikt över utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, med beaktande av relevanta planer och strategier på nationell eller regional nivå och de arbetsplaner för de europeiska transportkorridorerna som avses i artikel 53 i [den nya TEN-T-förordningen].
- c) Allmänna krav och riktlinjer för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som infrastrukturförvaltaren ska beakta vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt när det gäller starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur som avses i artikel 21.
- d) En översikt över den planerade utvecklingen av järnvägstrafik som bedrivs inom ramen för skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster, vid behov med beaktande av synpunkter från berörda regionala eller lokala myndigheter.

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

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

## *Artikel 12*

### **Allmänna krav för strategisk kapacitetsförvaltning**

1. Infrastrukturförvaltare ska på ett balanserat, rättvist och icke-diskriminerande sätt beakta alla typer av järnvägstransporttjänster för vilka de kan komma att få kapacitetsbegäranden om, oavsett dessas volym, storleken på marknaden i

efterföljande led, stabilitet mellan på varandra följande tidtabeller, tjänsternas regelbundenhet eller deras frekvens inom en given tågplanepriod.

2. Vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18, ska infrastrukturförvaltarna göra åtskillnad mellan åtminstone följande typer av järnvägstransporttjänster:

- a) Godstransport.
- b) Persontrafik mellan städer (långdistanstrafik).
- c) Persontrafik i städer och regioner.

Mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet av denna förordning får ENIM vid behov fastställa en mer detaljerad förteckning som ytterligare skiljer mellan olika typer av järnvägstransporttjänster. För att stödja enhetlighet över gränserna för den strategiska planeringsprocessen ska en harmoniserad förteckning ingå i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

3. Vid strategisk kapacitetsplanering, särskilt i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18, ska infrastrukturförvaltarna ange den förplanerade kapacitet som är lämplig för tillhandahållandet av förbindelse för transporttjänster i flera nät.

4. I den strategiska kapacitetsplaneringen ska också hänsyn tas till följande:

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

5. Den strategiska kapacitetsplaneringen ska återspegla den tilldelade kapaciteten genom ramavtal och löpande planering.
6. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta linjedelen av TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät som avses i artikel 6 i och bilaga I till [den nya TEN-T-förordningen]. Infrastrukturförvaltare får inkludera andra linjer och knutpunkter i det järnvägsnät som de förvaltar.

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

Dessa knutpunkter och sträckor ska anges i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
7. Strategisk kapacitetsplanering ska omfatta en period som sträcker sig minst fem år framåt i tiden. Infrastrukturförvaltare får förlänga perioden till mer än fem år, särskilt för att stödja utvecklingen av infrastrukturen inom ramen för den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU.
8. Infrastrukturförvaltarna ska regelbundet se över och uppdatera resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringen och särskilt beakta följande:
  - a) Utveckling av järnvägsinfrastrukturen.
  - b) Förändringar i efterfrågan på infrastrukturkapacitet på marknaden.
  - c) Resultaten av de tilldelningsprocesser som fastställs i avsnitten 3 och 4 under tidigare tågplaneperioder, inbegripet i vilken grad de sökande har utnyttjat infrastrukturkapaciteten.
  - d) Insikter från trafikledning utförd i enlighet med kapitel III.
  - e) Resultatet av hantering av trafikstörningar och krishantering utförd i enlighet med kapitel III.
  - f) Resultaten av prestationsgranskning i enlighet med kapitel IV.
9. ENIM ska utarbeta riktlinjer med gemensamma principer, förfaranden och metoder för strategisk kapacitetsplanering. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6 i denna förordning. Dessa riktlinjer bör åtminstone innehålla de element som förtecknas i bilaga III till denna förordning. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till dessa riktlinjer i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma principer, förfaranden och metoder som fastställts i riktlinjerna.

### *Artikel 13*

#### **Samråd med berörda parter om strategisk kapacitetsplanering**

1. Infrastrukturförvaltare ska samråda med alla operativa berörda parter om strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artikel 7e i direktiv 2012/34/EU.

2. Infrastrukturförvaltare ska samråda med alla operativa berörda parter som driver förbindelser för järnvägstrafik i flera nät om strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artiklarna 53 och 54

#### *Artikel 14*

##### **Samordning av strategisk kapacitetsplanering mellan infrastrukturförvaltare**

1. Infrastrukturförvaltare ska samordna sin verksamhet gällande strategisk kapacitetsplanering i enlighet med artikel 53.  
Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:
  - a) Att den strategiska planeringen är konsekvent för alla de berörda järnvägsnäten, särskilt när det gäller kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen, planeringen av infrastrukturarbeten och beredskapsplanering.
  - b) Att kapacitetsbehoven för förbindelse för järnvägstrafik i flera nät övervägs på ett lämpligt sätt i kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen.
  - c) Att den strategiska kapacitetsplaneringen och dess resultat ses över i enlighet med kapitel IV.
  - d) Att alla operativa berörda parter, regleringsorgan och det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet (ENRRB), de europeiska samordnarna och, vid behov, medlemsstaternas myndigheter och andra berörda parter deltar.
2. ENIM ska beakta alla relevanta klagomål från sökande eller potentiella sökande om de planeringsdokument som avses i artikel 11.2 och begära ytterligare information från de enheter som deltar i samordningen i enlighet med artikel 53 och från de operativa berörda parter som rådfrågats i enlighet med artikel 54, innan ett yttrande eller en rekommendation antas, för att förbättra samstämmigheten i dessa planeringsdokument. ENIM ska delge ENRRB sitt yttrande om utkastet till planeringsdokument eller informera ENRRB om inget yttrande antagits. ENRRB ska agera i enlighet med artikel 65.3.
3. Infrastrukturförvaltare ska beakta alla rekommendationer som ENIM antar i enlighet med punkt 2. Om infrastrukturförvaltarna inte följer rekommendationen ska de förklara skälen till detta i planeringsdokumenten. ENRRB ska övervaka samordningsprocessen och dess genomförande. ENRRB ska informera kommissionen om sina synpunkter på behovet av att åtgärda eventuella brister i samordningsprocessen.

#### *Artikel 15*

##### **Analys av den förväntade utvecklingen på transportmarknaden**

1. Infrastrukturförvaltare och ENIM ska regelbundet övervaka och analysera transportmarknaderna för att få underlag till sin övergripande verksamhetsstrategi, kapacitetsförvaltning och beredskapshantering samt sina investeringsbeslut. Infrastrukturförvaltare ska meddela resultaten av denna analys till andra berörda parter för liknande ändamål, inbegripet till de europeiska samordnarna.
2. Vid tillämpningen av denna förordning ska den transportmarknadsanalys som avses i punkt 1 särskilt bidra till den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 11,

till den uppdelning av infrastrukturkapacitet som avses i artikel 25 och till den tilldelning av kapacitet på grundval av den formella konfliktlösningsmekanismen som avses i artikel 37.

3. ENIM ska genomföra en undersökning av den europeiska transportmarknaden som omfattar passagerar- och godstransporter i ett multimodalt sammanhang senast till den [31 december 2028]. Undersökningen ska särskilt omfatta följande:
  - a) Prognoser för efterfrågan på passagerar- och godstransporter för alla transportsätt i unionen.
  - b) Uppskattningar av potentialen att öka volymen av järnvägstransporter, både person- och godstransporter, och de villkor som krävs för att uppnå en sådan tillväxt.
  - c) Om möjligt, en geografisk uppdelning av de prognostiserade transportflödena som underlag för strategisk kapacitetsplanering.
4. ENIM ska samråda med sökande, kunder till järnvägstransporttjänster och deras sammanslutningar samt nationella och europeiska offentliga myndigheter om undersökningens mandat, särskilt när det gäller undersökningens syfte och processen för de berörda parternas deltagande.
5. ENIM ska se över och uppdatera undersökningen när så är lämpligt, och under alla omständigheter minst vart femte år.

#### *Artikel 16*

#### **Kapacitetsstrategi**

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

Kapacitetsstrategin ska fungera som ett verktyg för kommunikation, samråd och samordning mellan operativa berörda parter.
2. Kapacitetsstrategin ska innehålla information om den framtida utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, en prognos för utvecklingen av efterfrågan på olika järnvägstransporttjänster och all annan relevant information om järnvägsinfrastrukturens tillgänglighet och användning.
3. Kapacitetsstrategin ska omfatta en strategisk färdplan som definierar följande:
  - a) Det geografiskt tillämpningsområde för kapacitetsstrategin som avses i artikel 16, för kapacitetsmodellen som avses i artikel 17 och för kapacitetsförsörjningsplanen som avses i artikel 18.
  - b) De alternativa linjer som övervägs i händelse av kapacitetsbegränsningar som avses i artikel 10 och i samband med den beredskapsplanering som avses i artikel 19.

Den strategiska färdplanen ska ingå i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
4. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta, offentliggöra och regelbundet uppdatera kapacitetsstrategin i enlighet med den tidsplan och det innehåll som anges i avsnitt 2 i bilaga I.



5. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande om kapacitetsstrategin i enlighet med artikel 13 och samordna kapacitetsstrategier med andra infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

#### *Artikel 17*

##### **Kapacitetsmodell**

1. Infrastrukturförvaltaren ska fastställa en kapacitetsmodell för att förbättra kapacitetsstrategin på grundval av resultatet av den samråds- och samordningsverksamhet som avses i artiklarna 13 och 14.

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

2. Kapacitetsmodellen ska åtminstone innehålla information om den totala kapacitetsvolym som är tillgänglig per banavsnitt, den kapacitetsandel som reserverats för olika segment av järnvägstransporttjänsterna och om kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten. Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta och offentliggöra kapacitetsmodellen för varje tågplaneperiod och regelbundet uppdatera kapacitetsmodellen i enlighet med det innehåll och den tidsplan som anges i avsnitten 1 och 2 i bilaga I.
3. Infrastrukturförvaltare ska dokumentera och, i förekommande fall, motivera eventuella avvikelser mellan kapacitetsmodellen och kapacitetsstrategin för samma tågplaneperiod. Vid behov ska kapacitetsstrategin ses över mot bakgrund av utvecklingen sedan antagandet av eller den senaste uppdateringen av kapacitetsstrategin.
4. Infrastrukturförvaltare ska samråda med sökande om kapacitetsmodellen i enlighet med artikel 13 och samordna kapacitetsstrategier med andra infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.

#### *Artikel 18*

##### **Kapacitetsförsörjningsplan**

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

Kapacitetsförsörjningsplanen ska ligga till grund för kapacitetstilldelning.

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

3. Infrastrukturförvaltarna ska utarbeta kapacitetsförsörjningsplanen på grundval av resultaten av den strategiska kapacitetsplaneringsprocess som avses i artiklarna 11–17 och i avsnitten 1 och 2 i bilaga I.

Infrastrukturförvaltare ska dokumentera och, i förekommande fall, motivera eventuella avvikelser mellan kapacitetsförsörjningsplanen och kapacitetsmodellen för samma tågplaneperiod.

4. I kapacitetsförsörjningsplanen får infrastrukturförvaltarna ange infrastrukturkapacitet som förplanerad. Förplanerad kapacitet innebär att infrastrukturförvaltaren definierar egenskaper och volymer för den kapacitet som sökanden kan begära, fastställer regler för tilldelning av sådan kapacitet och definierar förfarandet för hur sådan kapacitet kan begäras, i enlighet med artikel 20. De angivna egenskaperna, reglerna och tilldelningsprocesserna ska beaktas vid tilldelningen av förplanerad kapacitet.
5. Förplanerad kapacitet ska presenteras i kapacitetsförsörjningsplanen i form av kapacitetsobjekt enligt artikel 20, som specificerar kapacitetens volym och egenskaper och som är kopplade till tilldelningsregler och tilldelningsprocesser genom vilka sådan kapacitet görs tillgänglig.
6. Om inte annat följer av punkt 7 ska kapacitetsförsörjningsplanen omfatta följande element:

- a) Kapacitet tillgänglig för tilldelning till sökande för den tågplaneperiod som anges i kapacitetsförsörjningsplanen:
  - i) Kapacitet som inte har förplanerats av infrastrukturförvaltare.
  - ii) Kapacitet som har förplanerats av infrastrukturförvaltare.
- b) Kapacitet som inte är tillgänglig för tilldelning till sökande:
  - i) Kapacitet som reserverats för infrastrukturarbeten med betydande kommersiell och operativ inverkan på sökande och järnvägsföretag enligt avsnitt 3 i bilaga I.
  - ii) Kapacitet reserverad för regelbundna tidsfönster som gör det möjligt att planera infrastrukturarbeten med begränsad påverkan i ett senare skede.
  - iii) Kapacitet som redan tilldelats genom ramavtal i enlighet med artikel 31 eller genom den fleråriga löpande planeringsprocessen i enlighet med artikel 33.
  - iv) Kapacitet som reserverats för andra ändamål än de som anges i leden i, ii och iii, vilka tydligt ska anges av infrastrukturförvaltaren.

I kapacitetsförsörjningsplanen ska de begränsningar för användning av specialiserad infrastruktur som avses i artikel 24 anges.

7. Infrastrukturförvaltarna ska i kapacitetsförsörjningsplanen inkludera de element som förtecknas i punkt 6 b för den järnvägsinfrastruktur som de förvaltar.

Infrastrukturförvaltarna ska i kapacitetsförsörjningsplanen inkludera alla element som förtecknas i punkt 6 för alla linjer och knutpunkter som ingår i TEN-T:s stomnät och utvidgade stomnät enligt definitionen i [den nya TEN-T-förordningen].

Infrastrukturförvaltarna får i kapacitetsförsörjningsplanen inkludera de element som avses i punkt 6 för andra linjer och knutpunkter i järnvägsnätet som de förvaltar.

8. När infrastrukturförvaltarna förplanerar kapacitet i enlighet med punkt 6 a ii ska de följa de principer som anges i artikel 8.4.

Infrastrukturförvaltarna ska förplanera kapaciteten på grundval av medlemsstaternas strategiska vägledning i enlighet med artikel 11.3, resultaten av samrådet med sökande i enlighet med artikel 13 samt samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 14.
9. Regleringsorganet ska analysera kapacitetsförsörjningsplanen och får fatta ett beslut om att infrastrukturförvaltaren ska ändra kapacitetsförsörjningsplanen. Regleringsorganets beslut ska beakta yttranden eller rekommendationer från ENIM, om sådana har lämnats.
10. ENIM ska anta riktlinjer, och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, i vilka följande ska anges:
  - a) Metoderna för offentliggörande av kapacitetsförsörjningsplanen, inbegripet digitala tjänster, verktyg, funktioner och gränssnitt.
  - b) Förfarandet för samråd med sökande om kapacitetsförsörjningsplanen.

### *Artikel 19*

#### **Beredskapsplanering**

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

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

Infrastrukturförvaltarna ska dokumentera resultaten av beredskapsplaneringen i en beredskapsplan.
2. Beredskapsplaneringen ska särskilt omfatta följande:
  - a) Fastställande av alternativa linjer som gör det möjligt att leda om trafiken om de linjer som ingår i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T i enlighet med artikel 6 i och bilaga I till [den nya TEN-T-förordningen] inte är tillgängliga.
  - b) En preliminär planering av den tillgängliga infrastrukturkapaciteten på de alternativa linjer som utsetts i enlighet med led a, som ger insyn i den infrastrukturkapacitet som finns tillgänglig på sådana linjer och som kan utnyttjas vid incidenter och, i synnerhet, vid störningar i järnvägsnätet i enlighet med artikel 46.
  - c) Fastställande av regler och förfaranden för trafik- och krishantering, inbegripet utbyte av information mellan infrastrukturförvaltare, andra operativa berörda parter och andra berörda parter, såsom myndigheter med ansvar för järnvägs- eller säkerhets- och katastrofinsatser, samt kriterier för aktivering av dessa förfaranden.
  - d) Identifiering av och förteckning över organ som ska informeras i händelse av allvarliga incidenter eller allvarliga störningar i tågtrafiken.

- e) Alla andra förberedelser som är nödvändiga för störnings- och krishantering i enlighet med artikel 42 och med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.
- 3. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att beredskapsplaneringen är förenlig med strategisk kapacitetsplanering, i synnerhet kapacitetsstrategin, kapacitetsmodellen, kapacitetsförsörjningsplanen samt planeringen av infrastrukturarbeten som avses i artikel 10.
- 4. Resultaten av beredskapsplaneringen, särskilt fastställandet av alternativa linjer i enlighet med punkt 2 a och den vägledande kapacitetsplaneringen för alternativa linjer i enlighet med punkt 2 b, ska ingå i kapacitetsmodellen och i kapacitetsförsörjningsplanen.
- 5. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare uppgifter om det förfarande och de kriterier som ska följas vid tillämpningen av punkt 2, särskilt i situationer som kan påverka gränsöverskridande trafik. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

#### *Artikel 20*

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

- 1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela förplanerad kapacitet som ingår i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 genom transparenta och icke-diskriminerande kriterier och förfaranden.
- 2. Kapacitetsplaneringsobjekt ska definiera kännetecken och egenskaper hos olika typer av förplanerad kapacitet, inbegripet kapacitet som sökande kan begära, kapacitet som reserverats för infrastrukturarbeten och redan tilldelad kapacitet. Dessa kännetecken och egenskaper ska omfatta alla aspekter som är relevanta för specifika typer av förplanerad kapacitet, såsom färdväg, tidsplanering, garanterad eller erforderlig minimihastighet, teknisk kompatibilitet mellan rullande materiel och infrastruktur, parametrar och antal tåglägen som ingår.
- 3. ENIM ska utarbeta en gemensam ram för de kriterier och förfaranden som avses i punkt 1 och ska inkludera den i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. I denna gemensamma ram ska fördelarna med att reservera kapacitet för särskilda typer av järnvägstjänster eller tilldelningsprocesser balanseras mot behovet av att säkerställa flexibilitet för att tillgodose marknadens behov vad gäller kapacitetstilldelning. Därför ska det i den gemensamma ramen ges tillhandahållas möjlighet att beakta begäranden om kapacitetsrätt som inte är förenliga med förplanerad kapacitet inom ramen för den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.
- 4. ENIM ska utarbeta och anta formella specifikationer för kapacitetsplaneringsobjekt i läsbart och maskinläsbart format. ENIM ska inkludera dessa specifikationer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. ENIM ska på grundval av sina erfarenheter av tillämpningen av denna artikel informera kommissionen om möjliga ändringar av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som föreskrivs i direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits på grundval av det direktivet, i enlighet med artikel 62.3 i den här förordningen.

**Starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur**

1. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål förklara en del av infrastrukturen som antingen starkt trafikerad eller överbelastad om minst ett av följande villkor är uppfyllt:
  - a) Kapacitetsutnyttjandet har överskridit tröskelvärdena för starkt trafikerad infrastruktur eller överbelastad infrastruktur under de referensperioder som anges i punkt 1 i bilaga II under föregående eller innevarande tågplanepериод.
  - b) Resultaten av den strategiska kapacitetsplanering som genomförts i enlighet med detta avsnitt visar att de kapacitetsbehov som uttrycks under de strategiska kapacitetsplaneringsfaserna överstiger den kapacitet som är tillgänglig för tilldelning under en viss tågplanepериод.
  - c) Infrastrukturarbeten som leder till kapacitetsbegränsningar och som planeras i enlighet med artikel 10 leder till att kapaciteten blir otillräcklig.
2. I den förklaring som avses i punkt 1 ska tågplanepериоден, infrastrukturdelen och de specifika tidsperioder som det handlar om anges.
3. Enskilda begäranden om kapacitet som står i konflikt med varandra och som avser tilldelning under tågplanepериоден får inte utgöra skäl för att förklara en del av infrastrukturen som starkt trafikerad eller överbelastad, såvida inte villkoren i punkt 1 är uppfyllda.
4. Om infrastruktur har förklarats som starkt trafikerad eller överbelastad ska infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys i enlighet med artikel 22, såvida inte en kapacitetsförstärkningsplan i enlighet med artikel 23 redan håller på att genomföras.
5. För infrastrukturdelar som förklarats som starkt trafikerade eller överbelastade ska infrastrukturförvaltarna reservera kapacitet i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18, med beaktande av resultatet av den kapacitetsanalys som avses i artikel 22.
6. Om avgifter i enlighet med artikel 31.4 i direktiv 2012/34/EU inte har tagits ut eller om de inte har gett ett tillfredsställande resultat, och infrastrukturen har förklarats vara överbelastad, ska infrastrukturförvaltaren tillämpa ett förfarande för att dela upp eller tilldela otillräcklig infrastrukturkapacitet på grundval av transparenta och objektiva kriterier. Detta förfarande ska genomföras i enlighet med artikel 8 i denna förordning och ska tillsammans med tillämpliga kriterier anges i beskrivningen av järnvägsnätet.
7. Infrastrukturförvaltare ska ange infrastruktur som förklarats som starkt trafikerad eller överbelastad i det register över infrastruktur som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797.
8. De förfaranden och kriterier som ska tillämpas när infrastrukturen är överbelastad ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet och ska ta hänsyn till alla åtgärder och kriterier som antagits i enlighet med punkt 7.
9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 i syfte av att ändra bilaga II för att säkerställa en effektiv kapacitetsförvaltning på starkt trafikerad och överbelastad infrastruktur och för att återspegla infrastrukturförvaltares och sökandes operativa intressen, med beaktande av

erfarenheter från ENIM, infrastrukturförvaltare, sökande och andra operativa berörda parter, regleringsorgan och det europeiska nätverket av regleringsorgan vid genomförandet av denna artikel.

## *Artikel 22*

### **Kapacitetsanalys för starkt trafikerad eller överbelastad infrastruktur**

1. Infrastrukturförvaltaren ska utföra en kapacitetsanalys inom sex månader efter det att infrastruktur förklarats vara starkt trafikerad eller överbelastad.

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

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

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

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra resultatet av kapacitetsanalysen. ENIM ska se till att dessa publikationer är lättillgängliga.

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

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

## *Artikel 23*

### **Kapacitetsförstärkningsplan**

1. Senast sex månader efter det att den kapacitetsanalys som avses i artikel 22 har avslutats ska infrastrukturförvaltaren utarbeta en kapacitetsförstärkningsplan.

I kapacitetsförstärkningsplanen ska man identifiera

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

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

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

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

Planen får underkastas medlemsstatens förhandsgodkännande.

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

Den europeiska samordnaren för den berörda europeiska transportkorridoren ska beakta kapacitetsförstärkningsplanen i den arbetsplan som avses i artikel 53 i [den nya TEN-T-förordningen].

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

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

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

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

#### *Artikel 24*

##### **Särskild infrastruktur**

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

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

3. Infrastruktur som fastställts i enlighet med punkt 2 ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet, i det infrastrukturregister som avses i artikel 49 i direktiv (EU) 2016/797, i kapacitetsstrategin, i kapacitetsmodellen och i kapacitetsförsörjningsplanen.

#### *Artikel 25*

### **Uppdelningen av infrastrukturkapacitet baserad på socioekonomiska kriterier och miljökriterier**

1. Om en del av infrastrukturen har förklarats som starkt trafikerad eller överbelastad under en framtida tågplaneperiod, ska infrastrukturförvaltaren dela upp kapaciteten på denna del av infrastrukturen i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18 och som avser den berörda tågplaneperioden.
2. Vid uppdelningen av infrastrukturkapacitet i enlighet med punkt 1 ska infrastrukturförvaltaren agera i enlighet med artikel 8.

Infrastrukturförvaltaren ska ta hänsyn till behovet av kapacitet för förbindelse för järnvägstrafik i flera nät.

## **AVSNITT 3 Planering och tilldelning av kapacitet**

#### *Artikel 26*

### **Kapacitetsrätter**

1. Sökande får, i enlighet med offentlighetsrättsliga eller civilrättsliga bestämmelser, hos infrastrukturförvaltaren begära ett avtal som ger rätt att använda järnvägsinfrastruktur mot den avgift som avses i kapitel IV avsnitt 2 i direktiv 2012/34/EU.  
Infrastrukturförvaltare ska tilldela sökande rätten att använda infrastrukturkapacitet i form av något av följande:
  - a) Kapacitetsspecifikationer.
  - b) Tåglägen.ENIM ska fastställa kapacitetsspecifikationernas innehåll och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
2. Infrastrukturförvaltare ska omvandla de kapacitetsrätter som tilldelas i form av en kapacitetsspecifikation till kapacitetsrätter i form av ett tågläge före tågets faktiska avgång, i enlighet med de tidsfrister som fastställs i avsnitten 4, 5 och 6 i bilaga I.
3. Kapacitetsrätter i form av ett tågläge får tilldelas sökande för högst en tågplaneperiod. Kapacitetsrätter i form av en kapacitetsspecifikation får tilldelas för mer än en tågplaneperiod i enlighet med artiklarna 31 och 33.
4. Såvida inget annat anges i denna förordning ska infrastrukturförvaltares och sökandes respektive rättigheter och skyldigheter i samband med tilldelning av kapacitet fastställas i avtal eller i medlemsstaters lagstiftning.
5. När en sökande avser att begära infrastrukturkapacitet för att bedriva persontrafik i en medlemsstat där rätten till tillträde till järnvägsinfrastruktur är begränsad i enlighet med artikel 11 i direktiv 2012/34/EU, ska sökanden informera de berörda



infrastrukturförvaltarna och regleringsorganen minst 18 månader innan den tågplan som begäran om kapacitet avser träder i kraft. För att de berörda regleringsorganen ska kunna bedöma den potentiella ekonomiska inverkan på befintliga avtal om allmän trafik, ska regleringsorganen säkerställa att varje behörig myndighet som har beviljat persontrafik på järnväg på den berörda sträckan i enlighet med ett avtal om allmän trafik, varje annan berörd behörig myndighet med rätt att begränsa tillträdet enligt artikel 11 i direktiv 2012/34/EU och varje järnvägsföretag som fullgör avtalet om allmän trafik på denna persontrafiksträcka informeras utan dröjsmål och senast inom tio dagar.

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

Varje form av överlåtelse ska medföra uteslutning från ytterligare tilldelning av kapacitet.

När ett järnvägsföretag utnyttjar kapacitet för att utföra tjänster för en sökande som inte är ett järnvägsföretag ska detta inte anses som en överlåtelse.

### *Artikel 27*

#### **Metoder för tilldelning av kapacitet**

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

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

2. Sökande ska ha rätt att begära kapacitetsrätter för flera nät, och ta emot svar på sådana begäranden, på en enda plats och genom ett enda förfarande. Infrastrukturförvaltare ska samarbeta vid tilldelningen av kapacitet för förbindelser för järnvägstrafik i flera nät, inbegripet i synnerhet internationella godstransporttjänster och internationella persontrafiktjänster.

Infrastrukturförvaltare ska tilldela och förvalta kapacitetsrätter för flera nät och förvalta kapacitetsrätt för flera nät i enlighet med artikel 28.

3. Infrastrukturförvaltarna ska respektera den konfidentiella naturen hos den företagsinformation som de erhåller.
4. Infrastrukturförvaltare ska tilldela infrastrukturkapacitet via digitala verktyg och digitala tjänster i enlighet med artikel 62.

För kapacitetsrätter för flera nät ska ENIM inrätta ett enda gränssnitt eller ett gemensamt system i enlighet med artikel 62 för att förvalta tilldelningen av kapacitet på en enda plats och genom ett enda förfarande.

5. I samband med begäran om eller ändringar av tilldelad kapacitet ska sökande och infrastrukturförvaltare uppfylla kraven i artikel 39.
6. Infrastrukturförvaltaren ska återkalla en kapacitetsrätt som under minst en månad har utnyttjats under en tröskelkvot, som ska fastställas i beskrivningen av järnvägsnätet, om inte det berodde på andra orsaker än ekonomiska som sökanden inte kunnat råda över. ENIM ska fastställa intervallerna för tröskelkvoterna och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

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

7. Om infrastrukturförvaltare i enlighet med punkt 6 återkallar kapacitetsrätter för flera nät ska det regleringsorgan som ansvarar för den berörda infrastrukturförvaltaren underrätta berörda regleringsorgan och ENRRB.

#### *Artikel 28*

##### **Samordning av tilldelningen av kapacitetsrätter för flera nät**

1. Om infrastrukturförvaltaren tar emot en begäran om kapacitetsrätter för flera nät i enlighet med artikel 27.2 ska denne säkerställa samordning med övriga berörda infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53.
2. Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:
  - a) Att det utses en gemensam kontaktpunkt som ansvarar för kommunikationen med sökanden när det gäller begäran om kapacitetsrätter för flera nät, som ska meddelas sökanden utan dröjsmål efter mottagandet av begäran.
  - b) Att kapacitetsrätten för flera nät uppfyller minimikvalitetskriterier vad gäller enhetlighet mellan nät och sådana aspekter som rutter, tidpunkter, tillgång på olika trafikdagar och tilldelningens status.
  - c) Att förfarandet för tilldelning av kapacitetsrätter för flera nät genomförs på ett konsekvent sätt, inbegripet i synnerhet den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36 och den formella mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 37.
  - d) Att samordning sker av alla förändringar av tilldelade kapacitetsrätter för flera nät i enlighet med avsnitt 4 i syfte att vid alla tidpunkter säkerställa integriteten hos kapacitetsrätter för flera nät.

Om infrastrukturförvaltare inte utser en gemensam kontaktpunkt ska den infrastrukturförvaltare på vars nät den första avgångsorten är belägen fungera som gemensam kontaktpunkt för förfrågningar om den specifika begäran om kapacitet.

3. Infrastrukturförvaltare ska inte tillhandahålla kapacitetsrätter som är av sämre kvalitet vid begäranden om kapacitetsrätter för flera nät än vid begäranden om kapacitet som avser ett enda nät.
4. När det gäller ersättning för ändringar av kapacitetsrätter enligt artikel 40 ska en kapacitetsrätt för flera nät anses som en enda kapacitetsrätt. I synnerhet ska ett återkallande på grund av *force majeure* på ett nät anses som ett återkallande på grund av *force majeure* för kapacitetsrätten längs hela den rutt som den täcker.
5. ENIM ska fastställa de detaljerade förfarandena och metoderna för genomförandet av denna artikel samt de minimikvalitetskrav som avses i punkt 2 b och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.

#### *Artikel 29*

##### **Samarbete vid tilldelning av kapacitet i järnvägsinfrastruktur och anläggningar för tjänster**

1. Operatör av anläggning som tillhandahåller vägledande information om tillgänglig kapacitet i anläggningar för tjänster i enlighet med artikel 6.3 i kommissionens

genomförandeförordning (EU) 2017/2177<sup>12</sup> ska samarbeta med infrastrukturförvaltare i syfte att dessa ska erbjuda tåglägen som inbegriper kapacitet i anläggningar för järnvägstjänster. Andra operatörer av anläggningar för tjänster får ingå avtal med infrastrukturförvaltare om gemensamt tillhandahållande av kapacitet.

2. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla en förteckning över de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.
3. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att sökande på en plats och hos en verksamhet kan begära kapacitetsrätter avseende järnvägsinfrastruktur och de anläggningar för tjänster som avses i punkt 1.
4. Vid tillämpning av punkt 3 ska infrastrukturförvaltare och operatörer av anläggningar samordna kapaciteten och tillhandahålla kapacitetsrätter som inkluderar kapacitet i den anläggning för tjänster som uppfyller den sökandes krav eller ska anstränga sig för att hitta ett fungerande alternativ.
5. Operatörer av anläggningar som avses i punkt 1 ska, på begäran eller i realtid vid behov, förse infrastrukturförvaltaren med information om den tillgängliga kapaciteten i ett digitalt format i enlighet med artikel 62.
6. Vid tillämpning av denna artikel och i enlighet med artikel 62 ska ENIM tillhandahålla vägledning om de funktionsmässiga och tekniska kraven för utbyte av information mellan operatörer av anläggningar för järnvägstjänster och infrastrukturförvaltare för denna artikels syften. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2 i genomförandeförordning (EU) 2017/2177 kan operatörer av anläggningar för tjänster begära att undantas från tillämpningen av denna artikel. Sådana begäranden ska lämnas till regleringsorganet och ska vara vederbörligen underbyggda. Regleringsorganen får besluta att förlänga ett undantag i vederbörligen motiverade fall.
7. Det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet ska övervaka tillämpningen av punkt 7 och lämna rekommendationer om de kriterier som ska användas vid bedömningen av begäranden om undantag.

### *Artikel 30*

#### **Tågplan**

1. Infrastrukturförvaltare ska fastställa en ny tågplan innan varje ny tågplanepериод inleds. Tågplanepериоден ska vara ett år.  
  
Infrastrukturförvaltarna ska inleda arbetet med att förbereda tågplanen när de tilldelar kapacitet genom det årliga tilldelningsförfarande som avses i artikel 32, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom ramavtal i enlighet med artikel 31 och genom det rullande planeringsförfarande som avses i artikel 33.
2. Infrastrukturförvaltarna ska fortlöpande uppdatera tågplanen fram till tågplanepериодens utgång, med beaktande av kapacitetsrätter som tilldelats genom det rullande planeringsförfarande som avses i artikel 33, kapacitet som tilldelats genom det ad hoc-förfarande som avses i artikel 34, ändringar av kapacitetsrätter i

---

<sup>12</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/2177 av den 22 november 2017 om tillträde till anläggningar för tjänster och järnvägsrelaterade tjänster (EUT L 307, 23.11.2017, s. 1).

enlighet med artikel 39 och omläggning i samband med hantering av trafikstörning och krishantering i enlighet med artikel 41.

### *Artikel 31*

#### **Tilldelning av kapacitet genom ramavtal**

1. En sökande ska ha rätt att begära infrastrukturkapacitet under en tidsperiod som överstiger en tågplaneperiod. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 101, 102 och 106 i EUF-fördraget ska infrastrukturförvaltaren tilldela sådan kapacitet genom ramavtal som ingås med sökanden, om inte annat följer av punkterna 3 och 4.  
Ramavtalen ska specificera de kapacitetsrätter som beviljas i form av en kapacitetsspecifikation enligt artikel 26.1 a. De får inte innefatta kapacitetsrätter i form av ett tågläge.  
Medlemsstaterna får kräva att ramavtal förhandsgodkänns av regleringsorganet.
2. En sökande som är part i ett ramavtal ska begära att de kapacitetsspecifikationer som ingår i ramavtalet omvandlas till ett motsvarande tågläge i enlighet med ramavtalet,
3. Infrastrukturförvaltare ska ingå ramavtal endast om den kapacitetsrätt som begärs överensstämmer med planeringsdokumenten för den strategiska kapacitetsplanering som avses i artikel 11.2. Infrastrukturförvaltarna ska i dessa planeringsdokument ange den kapacitet som de planerar att reservera för tilldelning genom ramavtal.
4. Ramavtal får inte utformas på ett sätt som hindrar andra sökande eller trafiktjänster från att använda den berörda infrastrukturen. Därför ska infrastrukturförvaltarna fastställa de maximala andelar av den totala kapaciteten som kan tilldelas genom ramavtal och inkludera dessa i beskrivningen av järnvägsnätet.
5. Villkoren i ramavtal ska kunna ändras för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen, utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 39 och 40.
6. Ändringar av kapacitetsrätter som tilldelats genom ramavtal ska omfattas av ersättning i enlighet med artikel 40, utom i den situation som avses i punkt 5.
7. Ramavtalen ska i princip omfatta den period som anges i avsnitt 5 i bilaga I. Infrastrukturförvaltaren får samtycka till en kortare eller längre period i särskilda fall. Varje period som är längre än den period som anges i punkt 5 i bilaga I ska motiveras av kravet på särskilda investeringar av nya aktörer eller av att tjänsten till stora delar är ny.
8. För trafik som utnyttjar sådan särskild infrastruktur som avses i artikel 24 och som kräver omfattande och långsiktiga investeringar, som sökanden motiverat, får ramavtal ingås för en period på 15 år. En längre period än 15 år får endast tillåtas i undantagsfall, när det krävs omfattande och långsiktiga investeringar och när sådana investeringar omfattas av åtaganden i avtal, inbegripet en flerårig amorteringsplan.
9. Infrastrukturförvaltare ska inkludera kapacitet som tilldelats genom ramavtal i den kapacitetsmodell som avses i artikel 17 och den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.
10. Samtidigt som den konfidentiella naturen hos företagsinformationen respekteras ska alla berörda parter få tillgång till det allmänna innehållet i varje ramavtal.
11. På grundval av erfarenheter hos regleringsorgan, behöriga myndigheter och järnvägsföretag och på grundval av erfarenheterna från verksamheten inom det

européiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet kan kommissionen anta en genomförandeakt för att närmare specificera förfarandet och kriterierna för en enhetlig tillämpning av denna artikel och artikel 33. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

## *Artikel 32*

### **Tilldelning av kapacitet genom det årliga tilldelningsförfarandet**

1. Infrastrukturförvaltaren ska fastställa den första operativa versionen av tågplanen för en viss tågplaneperiod på grundval av följande:
  - a) begäran om kapacitetsrätter som inkommer inom ramen för det årliga tilldelningsförfarandet.
  - b) Kapacitetsrätter som rör den berörda tågplaneperioden och som beviljats genom ramavtal i enlighet med artikel 31.
  - c) Kapacitetsrätter som rör den berörda tågplaneperioden och som beviljats genom det rullande planeringsförfarandet i enlighet med artikel 33.
2. Infrastrukturförvaltaren ska tilldela kapacitet genom samtidig kapacitetstilldelning, med sikte på att i möjligaste mån tillgodose alla begäranden om infrastrukturkapacitet enligt punkt 1, om inte annat följer av punkterna 5 och 6. Infrastrukturförvaltaren ska i möjligaste mån ta hänsyn till alla förhållanden av betydelse för sökande, inklusive den ekonomiska effekten på deras verksamhet.
3. I händelse av en konflikt mellan två eller flera begäranden om kapacitet ska infrastrukturförvaltarna först försöka lösa konflikten genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 36.
4. Om kapacitetskonflikten inte har lösts genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i punkt 3 ska infrastrukturförvaltarna tillämpa den formella mekanism för konfliktlösning som avses i artikel 37.
5. I enlighet med artiklarna 18 och 20 ska infrastrukturförvaltaren prioritera begäranden som överensstämmer med den förplanerade kapacitet som anges i kapacitetsförsörjningsplanen. Följaktligen får infrastrukturförvaltare antingen godta eller avslå begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen.

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen godtas ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att upprätthålla den övergripande balansen mellan de aspekter av kapacitetsförsörjningsplanen som förtecknas i artikel 18.6.

När begäranden som inte överensstämmer med kapacitetsförsörjningsplanen avslås ska infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål informera den berörda sökande om sin avsikt att avslå en begäran. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.
6. Kapacitetsrätter som beviljas genom det årliga tilldelningsförfarandet får omfatta följande:
  - a) Tåglägen.
  - b) Kapacitetsspecifikationer.

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

7. Infrastrukturförvaltaren ska iaktta den tidsplan för tilldelning av kapacitet som anges i avsnitt 4 i bilaga I.
8. Infrastrukturförvaltaren ska beakta begäranden som inkommer efter utgången av den initiala tidsfristen, men före den slutliga tidsfrist som anges i punkt 4 i bilaga I. I sådana fall ska infrastrukturförvaltarna tilldela kapacitetsrätter i enlighet med avsnitt 4 punkt 2 i bilaga I.
9. När det gäller begäranden avseende tågplanen som inkommer efter den initiala tidsfristen, vilka inte kan tillgodoses vare sig med restkapacitet som reserverats för tågplanen eller med tillgänglig oplanerad kapacitet, ska infrastrukturförvaltaren försöka erbjuda alternativ via en annan färdväg.
10. Infrastrukturförvaltaren ska samråda med berörda parter om utkastet till tågplan. Berörda parter ska inkludera alla som har begärt infrastrukturkapacitet och andra parter som vill ha möjlighet att lämna synpunkter på hur tågplanen kan komma att påverka deras möjlighet att upphandla järnvägstjänster under tågplaneperioden.
11. Infrastrukturförvaltaren ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa de problem som tas upp.

### *Artikel 33*

#### **Tilldelning av kapacitet genom det rullande planeringsförfarandet**

1. Infrastrukturförvaltare ska tilldela kapacitet genom det rullande planeringsförfarandet i enlighet med de tidsfrister som anges i punkt 6 i bilaga I. Infrastrukturförvaltare ska reservera kapacitet för detta ändamål i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.
2. Kapacitetsrätter som beviljas genom det rullande planeringsförfarandet får omfatta följande:
  - a) Tåglägen eller kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar under den tågplaneperiod som omfattar den första trafikdag som ingår i begäran.
  - b) Kapacitetsspecifikationer för alla trafikdagar som går utöver den tågplaneperiod som omfattar den första dag som ingår i begäran, för en maximal period som anges i punkt 6 i bilaga I.

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

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 18 ska infrastrukturförvaltare tilldela kapacitet som är reserverad för det rullande planeringsförfarandet i enlighet med den tilldelningsprincip som anges i avsnitt 5 punkt 2 i bilaga I.
4. I enlighet med de regler och förfaranden som anges i artikel 20 får infrastrukturförvaltare avslå begäranden om tilldelning av kapacitet inom det rullande planeringsförfarandet om begärandena inte överensstämmer med den kapacitetsförsörjningsplan som antagits i enlighet med artikel 18. Detta avslag ska meddelas sökanden utan dröjsmål. Sökanden ska ha rätt att lämna in ett klagomål till regleringsorganet.
5. Infrastrukturförvaltare ska informera regleringsorganet om alla inkomna begäranden om kapacitet som inte motsvarar parametrarna för den tillgängliga kapaciteten enligt kapacitetsförsörjningsplanen, oavsett om de har godkänts eller avslagits. På grundval

av denna information ska regleringsorganet utfärda ett yttrande minst vartannat år, där det kan rekommendera att infrastrukturförvaltaren ändrar kapacitetsmodellen,

6. Infrastrukturförvaltaren ska, efter en anmälan till regleringsorganet eller till följd av en rekommendation från regleringsorganet, avslå begäranden inom ramen för den rullande planeringen om dessa är av repetitiv karaktär och har samma egenskaper som kapacitet som normalt tilldelas genom ramavtal i enlighet med artikel 31. Regleringsorganet ska informera ENRRB om sådana beslut och rekommendationer och ENRRB ska säkerställa en enhetlig tillämpning av denna punkt.

#### *Artikel 34*

##### **Tilldelning av kapacitet genom ad hoc-förfarandet**

1. Infrastrukturförvaltaren ska snabbt, och under alla omständigheter inom de tidsfrister som anges i avsnitt 7 i bilaga I, besvara ad hoc-ad hoc-begäranden om infrastrukturkapacitet oavsett när de inkommer under tågplanens giltighetstid. Information om tillgänglig reservkapacitet ska göras tillgänglig, i enlighet med artikel 9, för alla sökande som eventuellt önskar använda denna kapacitet.  
Kapacitetsrätter som beviljas genom ad hoc-förfarandet ska vara i form av tåglägen.
2. Tilldelning av infrastrukturkapacitet till följd av ad hoc-begäranden ska baseras på en kronologisk turordning.

#### *Artikel 35*

##### **Planering av kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten**

1. Infrastrukturförvaltare ska snarast möjligt planera kapacitetsbegränsning till följd av infrastrukturarbeten som inte ingår i den kapacitetsförsörjningsplan som avses i artikel 18.
2. Vid planering av infrastrukturarbeten ska infrastrukturförvaltarna i möjligaste mån begränsa inverkan på den förplanerade kapacitet som ingår i kapacitetsmodellen eller kapacitetsförsörjningsplanen.
3. Om det för planeringen av en kapacitetsbegränsning till följd av infrastrukturarbeten krävs en ändring av en tilldelad kapacitetsrätt i den mening som avses i artikel 39, ska berörd/berörda sökande ha rätt till den ersättning som avses i artikel 40.
4. Om det för planeringen av en kapacitetsbegränsning till följd av infrastrukturarbeten krävs en ändring av en tilldelad kapacitetsrätt i den mening som avses i artikel 39, ska infrastrukturförvaltaren göra sitt yttersta för att förse berörda sökande med alternativ kapacitet.  
I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren informera alla berörda sökande om den planerade ändringen av de berörda kapacitetsrätterna. Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda berörda sökande alternativa kapacitetsrätter eller inleda en samordning med de berörda sökandena i syfte att komma överens om alternativa kapacitetsrätter.
5. Vid planering av infrastrukturarbeten i enlighet med denna artikel ska infrastrukturförvaltarna följa den tidsplan som anges i avsnitt 3 i bilaga I.
6. Infrastrukturförvaltare ska inkludera alla kapacitetsbegränsningar till följd av infrastrukturarbeten i kapacitetsmodellen och kapacitetsförsörjningsplanen, oavsett när de planeras.

**Frivillig mekanism för konfliktlösning och samordning av begäranden**

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

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 27.3 och förutsatt att alla sökande samtycker, får infrastrukturförvaltaren upprätta kontakter mellan alla sökande som kan vara involverade i lösningen av en konflikt för att underlätta samordningen av begäranden.
4. De principer som styr samordningen när det gäller begäranden om kapacitet för inrikestrafik ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet.
5. Om begäranden om infrastrukturkapacitet inte kan tillgodoses utan samordning ska infrastrukturförvaltaren sträva efter att tillmötesgå alla begäranden genom en samordning.
6. Utan att det påverkar befintliga förfaranden för överklaganden och tillämpningen av artikel 56 i direktiv 2012/34/EU ska medlemsstaterna, i händelse av tvister som rör tilldelningen av infrastrukturkapacitet, säkerställa att en metod för tvistlösning finns tillgänglig för att skyndsamt lösa sådana tvister. Denna metod ska anges i beskrivningen av järnvägsnätet för begäranden om kapacitet för inrikestrafik. Om denna metod tillämpas ska ett beslut fattas inom tio arbetsdagar.
7. Vid begäranden om kapacitet i flera nät ska den frivilliga mekanism för konfliktlösning som anges i punkterna 1, 2 och 3 genomföras i enlighet med artikel 53 och ska involvera nätverkssamordnaren.
8. ENIM ska utarbeta riktlinjer för den frivilliga mekanismen för konfliktlösning när det gäller begäranden om kapacitet i flera nät och inkludera dessa i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.



## *Artikel 37*

### **Formell mekanism för konfliktlösning baserad på socioekonomiska kriterier och miljökriterier**

1. Om kapacitetskonflikten har lösts genom den frivilliga mekanism för konfliktlösning som avses i punkt 36 ska infrastrukturförvaltarna tilldela infrastrukturkapaciteten i enlighet med artikel 8.
2. I samband med det formella konfliktlösningsförfarandet ska begäranden om kapacitetsrätter för flera nät beaktas i sin helhet. Om det, i enlighet med artikel 8.6 är olika nationella parametrar som är tillämpliga ska dessa parametrar användas för de respektive avsnitten.
3. Om begäranden om kapacitet som berör järnvägstjänster med liknande egenskaper och socioekonomisk profil står i konflikt med varandra ska infrastrukturförvaltaren fördela kapaciteten på grundval av en auktion eller på det sätt som ger flest sökande tillgång. Den sistnämnda metoden ska tillämpas under förutsättning att den godkänns av regleringsorganet.

## *Artikel 38*

### **Tidsplan för förfarandet för kapacitetstilldelning**

1. Infrastrukturförvaltaren och de sökande ska iaktta den tidsplan för förfarandet för kapacitetstilldelning som anges i avsnitt 4, 5, 6 och 7 i bilaga I.
2. Infrastrukturförvaltare får besluta om andra tidsperioder och tidsfrister för tidsplanen för tilldelning av kapacitet än de som avses i denna förordning och i punkt 2 b i bilaga VI till direktiv 2012/34/EU, om fastställandet av tåglägen för internationell trafik i samarbete med infrastrukturförvaltare i tredjeländer där järnvägsnätet har en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät har en väsentlig inverkan på tidsplanen för tilldelning av kapacitet i allmänhet.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra avsnitten 4, 5, 6 och 7 i bilaga I i syfte att säkerställa ett effektivt tilldelningsförfarande och hantera berörda parter planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen i samband med planering och kapacitetstilldelning.

## **AVSNITT 4**

### **Anpassning och omplanering**

## *Artikel 39*

### **Ändringar av kapacitetsrätter efter tilldelningen**

1. Infrastrukturförvaltare får ändra kapacitetsrätter som tilldelats en sökande på eget initiativ endast i enlighet med denna förordning. Sökande får begära ändring av tilldelad kapacitet vid alla tidpunkter. Ett återkallande ska anses som en specifik typ av ändring.

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

2. Infrastrukturförvaltare och sökande ska i största möjliga utsträckning begränsa ändringarna av kapacitetsrätter efter tilldelningen, i enlighet med målen i artikel 2.3.
3. Ändringar av kapacitetsrätter ska inbegripa fall där infrastrukturförvaltaren inte kan tillåta att ett tåg framförs i enlighet med den tilldelade kapacitetsrätten och har tillräckligt med tid för att erbjuda sökanden en alternativ kapacitetsrätt efter att ha underrättat sökanden om behovet av ändring.

Infrastrukturförvaltare får ange olika tidsfrister för tilldelningen av kapacitetsrätter för ett enda nät och tilldelningen av kapacitetsrätter för flera nät. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet tillhandahålla information om den tid som krävs för att konstruera ett tågläge. Denna tidsrymd ska inte vara längre än de tidsfrister som anges i avsnitt 8 i bilaga I.

4. De regler och förfaranden som ska tillämpas vid ändring av en kapacitetsrätt ska ta hänsyn till hur ändringen inverkar på sökandens driftsmässiga och kommersiella villkor. I detta syfte ska ändringarna kategoriseras baserat på deras inverkan i enlighet med punkt 8 i denna artikel och ska medföra olika ersättningsnivåer enligt artikel 40.
5. Om en kapacitetsrätt för flera nät ändras ska de berörda förvaltarna göra alla rimliga ansträngningar för att säkerställa att kapacitetsrätterna är konsekventa längs tågets hela färdväg.

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

6. Vid tillämpningen av denna förordning ska en tilldelad kapacitetsrätt som inte utnyttjas av ett järnvägsföretag anses motsvara en återkallelse på dagen för den berörda färden.
7. Om en infrastrukturförvaltare ändrar en tilldelad kapacitetsrätt ska den utan dröjsmål informera den sökande och det berörda järnvägsföretaget.

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

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

Dessa harmoniserade förfaranden ska göra åtskillnad mellan ändringar som har en betydande inverkan på de sökandes och järnvägsföretagens kommersiella och driftsmässiga villkor och ändringar med mindre inverkan. De kriterier som ska användas för att kategorisera en ändring som betydande ska beakta bland annat järnvägsföretagets förmåga att utföra tjänsten i enlighet med sina avtalsenliga skyldigheter, förseningar vid avgång eller ändringar av sträckan till följd av ökade avstånd, restider, avgifter för tillträde till järnvägsspår eller andra relaterade

kostnader, samt trösklarna för dessa ändringar. Striktare kriterier ska tillämpas på ändringar med betydande inverkan.

9. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra avsnitt 8 i bilaga I i syfte att säkerställa effektiva anpassnings- och omplaneringsförfaranden som beaktar berörda parter planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen.

#### *Artikel 40*

##### **Ersättning för ändringar av kapacitetsrätter**

1. Om infrastrukturförvaltaren eller en sökande inte uppfyller sina åtaganden med avseende på en tilldelad kapacitetsrätt och om detta medför en ändring som kategoriseras som betydande i enlighet med artikel 39, ska den part som tar initiativet till ändringen betala en ersättning till den andra parten.
2. Den ersättning som avses i punkt 1 ska inte betalas vid fall av *force majeure*.
3. Efter samråd med ENRRB ska ENIM fastställa harmoniserade villkor för rätten till ersättning. Dessa villkor ska ta hänsyn till de regler som fastställs i artikel 39.4 och 39.8. ENIM ska inkludera dessa villkor i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6. ENRRB ska offentliggöra ett yttrande om de villkor som fastställts av ENIM.
4. Efter godkännande från regleringsorganet ska infrastrukturförvaltaren i beskrivningen av järnvägsnätet ange de ersättningsnivåer som ska betalas av de sökande.

Efter ett förslag från infrastrukturförvaltaren och samråd med sökande och potentiella sökande ska regleringsorganet fastställa nivåerna på den ersättning som ska betalas av infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra denna information i beskrivningen av järnvägsnätet.

Ersättningsnivåerna ska vara sådana att de ger infrastrukturförvaltaren och de sökande effektiva incitament att iaktta den planerade användningen av kapacitet och minimera störningarna. Dessa nivåer ska vara proportionella och icke-diskriminerande.

Infrastrukturförvaltare och regleringsorgan får fastställa olika ersättningsnivåer beroende på ändringens inverkan och om kapaciteten kan omfördelas och användas av en annan sökande. Dessa nivåer ska i synnerhet fastställas med beaktande av reglerna i artikel 39.4 och 39.8, hur mycket tid som återstår till tågets framförande från det att ändringen begärdes eller ägde rum samt utnyttjandegraden för den järnvägsinfrastruktur som ingår i kapacitetsrätten.

5. När det gäller kapacitetsrätter för flera nät ska skyldigheten att betala ersättning till sökanden tillämpas på den eller de infrastrukturförvaltare som är ansvariga för ändringen av kapacitetsrätten, med beaktande av kapacitetsrätten i dess helhet och, i de fall då mer än en infrastrukturförvaltare är ansvarig samt förhållandet mellan längden på deras nät i kapacitetsrätten. Ersättningen för kapacitetsrätten som helhet får inte överstiga den ersättning som ska betalas för den kapacitetsrätt som tilldelats av infrastrukturförvaltaren multiplicerad med tre.
6. Regleringsorganen ska besluta om tvister som rör orsaken till ändringen av en kapacitetsrätt, eller försenad ersättning, och ska fatta ett beslut utan dröjsmål och

inom en månad från det att de samlat in all information som är nödvändig för att bedöma orsaken till ändringen. Regleringsorganen ska informera och får rådfråga ENRRB om sådana beslut. ENRRB ska säkerställa att sådana beslut är konsekventa och baseras på allmänt erkända principer.

7. Kommissionen får anta genomförandeakter som fastställer under vilka villkor som ersättning ska betalas samt kategoriseringen av ändringar av kapacitetsrätter och metoder för fastställande av ersättningsnivåerna. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.

#### *Artikel 41*

##### **Omlanering i samband med störningshantering och krishantering**

1. I händelse av en trafikstörning i nätet enligt artikel 46 eller en krissituation enligt artikel 47 ska den eller de infrastrukturförvaltare som berörs göra sitt yttersta för att omplanera trafik som påverkas av störningen. I detta syfte ska infrastrukturförvaltarna tilldela kapacitet i järnvägsinfrastruktur i enlighet med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44, på grundval av de beredskapsplaner som utarbetats i enlighet med artikel 19 och i nära samordning med operativa berörda parter och, i förekommande fall, andra berörda parter,
2. ENIM ska på ett transparent och icke-diskriminerande sätt utarbeta och anta riktlinjer för förvaltning och tilldelning av infrastrukturkapacitet i händelse av en störning i nätet. ENIM ska i synnerhet tillhandahålla riktlinjer för tillämpningen av förfarandet för samtidig kapacitetstilldelning och den kronologiska turordningen.

Om förfarandet för samtidig kapacitetstilldelning gäller ska ENIM tillhandahålla riktlinjer för de förfaranden som ska tillämpas, vid behov med användning av det frivilliga förfarande för konfliktlösning som avses i artikel 36 och det formella förfarande för konfliktlösning som avses i artikel 37. ENIM ska inkludera dessa riktlinjer i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
3. Vid omlanering ska infrastrukturförvaltare inte ensidigt ändra eller återkalla befintliga kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar. Baserat på regleringsorganens, infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens erfarenheter, samt ENIM:s och ENRRB:s verksamhet, får dock kommissionen anta en genomförandeakt för att fastställa kriterierna och förfarandena för omlanering, inbegripet ensidiga ändringar av tilldelade kapacitetsrätter i syfte att hantera störningar i nätet. Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 72.3.
4. Infrastrukturförvaltare och sökande kan på frivillig grund ingå avtal om ersättning av vissa kapacitetsrätter i händelse av en störning i nätet. Sådana avtal ska nämnas i den beredskapsplan som avses i artikel 19.
5. I händelse av en nätstörning som påverkar trafiken på mer än ett nät ska de berörda infrastrukturförvaltarna samordna tilldelningen av alternativ kapacitet i enlighet med artikel 53 och med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

# KAPITEL III

## TRAFIKLEDNING, HANTERING AV TRAFIKSTÖRNINGAR OCH KRISHANTERING

### *Artikel 42*

#### **Trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering**

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

I detta syfte ska infrastrukturförvaltarna utföra

- a) trafikledning under normala driftsförhållanden vilket innefattar hantering av incidenter som medför begränsade avvikelser från tågplanen,
  - b) hantering av trafikstörningar för att ta itu med betydande störningar av driften av nätet vilka kräver samordnade åtgärder i enlighet med artikel 46,
  - c) trafikledning under krissituationer i enlighet med artikel 47.
2. I händelse av storskaliga krissituationer, både inom och utanför transportsektorn, får medlemsstaterna genomföra åtgärder som avviker från de regler som ska tillämpas i normala situationer i enlighet med artikel 47. I sådana fall och när så är relevant ska infrastrukturförvaltarna anta och tillämpa särskilda regler och förfaranden, med tillämpning av de villkor som anges i artikel 47.
  3. I trafikledningsarbetet ska infrastrukturförvaltarna iaktta de principer som anges i artikel 2.

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

- a) säkerställa en omedelbar och samordnad reaktion på störningar, i synnerhet i händelse av störningar i nätet och krissituationer,
- b) stabilisera och optimera järnvägstrafiken under den tid som störningarna i nätet och kriserna pågår,
- c) förse operativa berörda parter och alla andra parter som berörs, i synnerhet myndigheter som ansvarar för hantering av krissituationer utanför järnvägssektorn, med relevant, korrekt och aktuell information. Denna information ska tillhandahållas på lämpligt sätt, inbegripet de som avses i artikel 62.

### *Artikel 43*

#### **Regler och förfaranden för trafikledning och hantering av trafikstörningar**

1. Infrastrukturförvaltare ska införa regler och förfaranden för att hantera avvikelser från tågplanen för tågtrafik. Dessa regler och förfaranden ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU och ska omfatta trafikledning i de situationer som anges i artikel 42.1 a, b och c i denna förordning.

2. De regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska syfta till att minimera de totala konsekvenserna för tågtrafiken av avvikelser från tågplanen, med beaktande av behoven för alla typer av trafik. Principerna kan inbegripa prioriteringsregler för ledningen av olika typer av trafik och de särskilda förfaranden, kriterier och mål som ska tillämpas i en optimeringsbaserad metod som baseras på optimeringen av en målfunktion, såsom minimering av antalet förseningsminuter och den tid det tar att återgå till normal drift, snarare än uttryckliga prioriteringsregler.
3. I händelse av störningar i tågtrafiken på grund av tekniska missöden eller olyckor ska infrastrukturförvaltaren vidta alla nödvändiga åtgärder för att återställa situationen till det normala. I detta syfte ska infrastrukturförvaltaren genomföra en beredskapsplan i enlighet med artikel 19. I händelse av en störning som har en potentiell inverkan på gränsöverskridande trafik ska de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med varandra för att återställa den gränsöverskridande trafiken till det normala i enlighet med den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.
4. Vid fastställandet av de regler och förfaranden som avses i punkt 1 ska infrastrukturförvaltarna ta yttersta hänsyn till den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44. De ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma regler och förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering.
5. I händelse av *force majeure*, och om det är absolut nödvändigt på grund av en incident som gör att infrastrukturen under en period blir oanvändbar, får tilldelade kapacitetsrätter återtas utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet.  
  
Om infrastrukturförvaltaren anser det nödvändigt får denne begära att järnvägsföretagen ger tillgång till de resurser som infrastrukturförvaltaren anser vara mest lämpliga för att återställa situationen till det normala så snart som möjligt.
6. Medlemsstaterna får kräva av järnvägsföretagen att dessa medverkar till att säkerställa efterlevnad och övervakning när det gäller deras uppfyllande av säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser.

#### *Artikel 44*

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

1. ENIM ska utarbeta och anta en europeisk ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering i enlighet med artikel 42 senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande].  
  
ENIM ska utarbeta den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering i samarbete med operativa berörda parter och andra berörda parter genom det samrådsförfarande som avses i artikel 54, med beaktande av arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar som inrättats i enlighet med avsnitt IV i förordning (EU) 2012/2085.

2. Den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering ska omfatta riktlinjer för samordningen mellan infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter.
3. Den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering ska i synnerhet omfatta de delar som förtecknas i bilaga V.

#### *Artikel 45*

##### **Samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering**

Infrastrukturförvaltare ska samordna trafikledningen i enlighet med artikel 53 och på grundval av den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

Samordningen ska i synnerhet säkerställa följande:

- a) Att internationell järnvägstrafik bedrivs med ett minimum av trafikstörningar både under normal drift och i störningssituationer.
- b) Att tillräcklig hänsyn tas till de särskilda utmaningar som är förbundna med gränsöverskridande avsnitt, till följd av bland annat begränsad driftskompatibilitet i fråga om infrastruktur, teknisk utrustning och drift, språk- och utbildningskrav för personalen, administrativa förfaranden och gränsförfaranden.
- c) Att ett effektivt utbyte av aktuell och relevant information sker mellan infrastrukturförvaltare, sökande, järnvägsföretag och andra operativa berörda parter, samt alla andra berörda strukturer för styrning av krishantering som finns på EU-nivå, inbegripet i enlighet med artikel 62.

#### *Artikel 46*

##### **Störningar i järnvägsnätet**

1. Om en incident medför eller sannolikt kommer att medföra begränsningar av nätdriften, vilket kräver samordnade åtgärder av operativa berörda parter för att säkerställa bästa möjliga trafikledning under begränsningen, ska de infrastrukturförvaltare som påverkas bedöma incidentens sannolika varaktighet och konsekvenser på grundval av all tillgänglig information och tidigare erfarenheter.

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

2. Om incidenten har, eller sannolikt kommer att ha, en inverkan på mer än ett nät ska infrastrukturförvaltaren för det nät där incidenten inträffade deklarerar en trafikstörning i flera nät och samordna åtgärder i enlighet med artiklarna 44, 45 och 53.
3. ENIM ska fastställa en harmoniserad metod för att uppskatta den sannolika varaktigheten och de sannolika konsekvenserna av nätstörningar och inkludera den i den europeiska ram för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering som avses i artikel 44.

4. Infrastrukturförvaltaren ska snarast möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå, särskilt när det beror på en incident.  
Regleringsorganet får, om det anser att det är nödvändigt, begära att infrastrukturförvaltaren ställer sådana uppgifter till dess förfogande.
5. Nätverkssamordnaren ska samla in information om nätstörningar, analysera svaren, dra slutsatser om hur effektiv hanteringen av sådana incidenter varit och rådfråga operativa berörda parter i enlighet med artikel 54 och rapportera till ENIM och organet för prestationsgranskning.
6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra bilaga VI i syfte att säkerställa en ändamålsenlig och effektiv hantering av nätstörningar, med beaktande av berörda parter planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen.

#### *Artikel 47*

#### **Krissituationer**

1. I händelse av kriser som rör allmän säkerhet, hälsoepidemier, naturkatastrofer samt miljö- försvars- och säkerhetskriser som har eller förväntas ha en kritisk inverkan på tillgången till eller efterfrågan på järnvägstransporttjänster, ska medlemsstater ha rätt att tillämpa nödgärder som, med avvikelse från reglerna i denna förordning, inbegriper
  - a) återkallande av kapacitetsrätter utan ersättning,
  - b) alternativa principer, regler och förfaranden för kapacitetsförvaltning, i synnerhet för tilldelningen av otillräcklig infrastrukturkapacitet,
  - c) alternativa förfaranden för trafikledning,
  - d) användning av alternativa rutter,
  - e) ändring av kapacitetsförsörjningsplaner.De berörda medlemsstaterna ska säkerställa att nödgärderna i möjligaste mån följer de principer för kapacitetsförvaltning och trafikledning som anges i denna förordning och att de utnyttjar befintliga planer som utarbetats i enlighet med artikel 19. De ska samordna sådana nödgärder med andra medlemsstater.
2. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och ENIM om sitt beslut att tillämpa nödgärder och ska tillhandahålla en motivering och en beskrivning av dessa åtgärder och den förväntade varaktigheten för tillämpningen. Om tillämpligt ska medlemsstaterna också underrätta kommissionen och de centrala sambandskontoren enligt artikel 8 i [förordningen om ett krisinstrument för den inre marknaden].
3. Infrastrukturförvaltaren ska utse en kontaktpunkt i den mening som avses i artikel 60, vilken ska förse kommissionen, ENIM, andra infrastrukturförvaltare och andra berörda parter med information om nödgärderna och ska bidra till samordningen av sådana åtgärder.
4. Om nödgärder har en betydande inverkan på gränsöverskridande trafik ska infrastrukturförvaltarna samordna sin verksamhet i enlighet med artiklarna 53 och 54. När samordning görs genom särskilda samordningsstrukturer i enlighet med artikel 53.2 a ska kommissionen och den berörda medlemsstaten involveras.



5. På kommissionens begäran ska regleringsorgan och ENRRB lämna ett yttrande till kommissionen inom en tidsfrist som fastställs av kommissionen. Kommissionen får anta beslut som föreskriver att en medlemsstat ska upphäva nödåtgärderna, om dessa inte anses nödvändiga.
6. Medlemsstater ska tillhandahålla aktuell information vid behov eller på kommissionens begäran. Medlemsstaterna ska lämna all information om nödåtgärderna som kommissionen begär inom de tidsfrister som fastställs av kommissionen.
7. Myndigheter med ansvar för hantering av krissituationer, däribland militären, civilskyddsorgan och andra, får anordna övningar för att simulera krissituationer som omfattas av denna artikel. I sådana fall ska infrastrukturförvaltaren tilldela den kapacitet som behövs, inbegripet återkallande av tilldelade kapacitetsrätter, om nödvändigt. De berörda myndigheterna ska kompensera berörda sökande i enlighet med artikel 40.

#### *Artikel 48*

##### **Utbyte av information om trafikledning**

1. Alla operativa berörda parter som direkt medverkar i driften av en järnvägstransporttjänst ska ha rätt att få tillgång till den information om den järnvägstransporttjänsten som anges i bilaga VIII.  
  
De berörda parterna får endast använda den informationen för denna förordnings syften och för syftena enligt direktiv (EU) 2016/797, samt genomförandeakter som antagits inom ramen för det direktivet, om inte annat anges i avtalsöverenskommelser.
2. Denna information ska göras tillgänglig i enlighet med artikel 62.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att ändra bilaga VIII i syfte att säkerställa att den återspeglar alla ändringar av de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som fastställs i de berörda genomförandeakter som antas i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och med beaktande av berörda parters planeringsmässiga, driftsmässiga, tekniska och kommersiella intressen.

## **KAPITEL IV PRESTATIONSGRANSKNING**

#### *Artikel 49*

##### **Allmänna principer för prestationsgranskning**

1. I enlighet med artikel 7f d i direktiv 2012/34/EU ska ENIM övervaka och jämföra prestandan för järnvägsinfrastruktur tjänster med beaktande av de allmänna mål som anges i artikel 2 i den här förordningen. Järnvägsinfrastruktur förvaltarna ska också övervaka järnvägstransport tjänsternas prestanda.
2. För detta ändamål ska infrastruktur förvaltarna fastställa sina egna prestationsmål i den plan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU, med beaktande av eventuella

mål som anges i de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30 i det direktivet. De ska fastställa och genomföra förfaranden för att övervaka och rapportera om arbetet med att uppnå målen, identifiera orsakerna till brister i prestandan med operativa berörda parter och utforma och genomföra korrigerande åtgärder för att förbättra prestandan. Dessa förfaranden ska ta hänsyn till den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning. Infrastrukturförvaltare ska i beskrivningen av järnvägsnätet förklara skälen till eventuella avvikelser från de gemensamma förfaranden som fastställts i den europeiska ramen för prestationsgranskning.

3. ENIM ska samarbeta med de europeiska samordnarna om prestationsgranskningar i enlighet med de operativa kraven för de europeiska transportkorridorer som anges i artikel 18 i [den nya TEN-T-förordningen].

#### *Artikel 50*

##### **Europeisk ram för prestationsgranskning**

1. ENIM ska senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] inrätta och genomföra en europeisk ram för prestationsgranskning. Denna ram ska särskilt beakta de principer som definieras i artikel 2.3, artikel 8.4 och artikel 42.3 samt de operativa krav, prestationsmål och målvärden som anges i [artikel 18 i den nya TEN-T-förordningen].
2. De prestationsområden som anges i bilaga VII ska ingå i den europeiska ramen. Den ska särskilt innehålla följande:
  - a) En förteckning över prioriterade prestationsfrågor som ska behandlas inom de prestationsområden som anges i bilaga VII.
  - b) Prestationsindikatorer som gör det möjligt att övervaka framstegen i prestationsfrågorna, inbegripet metoder och krav på data för beräkning av dessa indikatorer.
  - c) Kriterier och förfaranden för att fastställa prestationsmål på infrastrukturförvalternivå.
  - d) Förfaranden för att övervaka och se över momenten i led a-c samt genomförandet av korrigerande åtgärder och uppnåendet av de prestationsmål som avses i punkt 4.
3. Med utgångspunkt i punkt 2.d ska ENIM regelbundet se över den europeiska ramen för prestationsgranskning och resultaten av dess genomförande och föreslå lämpliga ändringar av ramen.
4. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga hänsyn till den europeiska ramen för prestationsgranskning när de fullgör sina uppgifter. Infrastrukturförvaltarna ska särskilt inkludera de mål som fastställts i punkt 2.c i denna artikel i den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU. Dessa mål ska omfatta de målvärden som anges i [artikel 18.1 a och b i den nya TEN-T-förordningen].
5. Kommissionen får anta genomförandeakter med utförliga regler avseende de moment som anges i punkt 2 b-d i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 72.2. Vid antagandet ska kommissionen beakta det arbete som utförts av

ENIM i enlighet med punkt 3 och eventuella rekommendationer från organet för prestationsgranskning.

#### *Artikel 51*

##### **Rapport om den europeiska prestationsgranskningen**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15 i direktiv 2012/34/EU och artikel 3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100<sup>13</sup> ska ENIM senast [24 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utarbeta och offentliggöra en rapport om den europeiska prestationsgranskningen på grundval av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50 i denna förordning och offentliggöra den varje år.
2. Organet för prestationsgranskning ska utarbeta ett separat avsnitt i rapporten med sin bedömning av järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransport tjänsternas prestanda, rekommendationer om prestationsfrågor som ska prioriteras och rekommendationer om åtgärder för att förbättra prestandan.
3. Rapporten om prestationsgranskningen ska minst omfatta de linjer som ingår i de europeiska transportkorridorer som avses i förordning [ny TEN-T-förordning] och innehålla den information som krävs enligt [artikel 53.3 g] i den förordningen. Informationen i rapporten ska vara tillräckligt detaljerad i fråga om geografisk spridning och bör omfatta en tillräckligt lång tidsperiod för att möjliggöra meningsfulla jämförelser.
4. Rapporten om prestationsgranskning ska innehålla ett särskilt avsnitt om hur samordningen mellan infrastrukturförvaltare framskrider i enlighet med artikel 53 och om den samrådsmekanism som avses i artikel 54 i denna förordning.

#### *Artikel 52*

##### **Organ för prestationsgranskning**

1. I enlighet med det förfarande som avses i artikel 73.3 får kommissionen inrätta eller utse ett opartiskt och behörigt organ som ska fungera som organ för prestationsgranskning.
2. Organet för prestationsgranskning ska på begäran av kommissionen eller de europeiska samordnarna ge dessa råd i frågor som rör järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransport tjänsternas prestanda.
3. Organet för prestationsgranskning ska ha följande uppgifter:
  - a) Ge rekommendationer till ENIM när det gäller inrättande och översyn av den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50, inbegripet om prestationsområden, prestationsfrågor som ska behandlas inom vart och ett av prestationsområdena, harmonisering av metoder, förfaranden, kriterier samt definitioner för insamling och analys av data som rör prestanda och prestationsindikatorer.

---

<sup>13</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 av den 7 juli 2015 om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter inom ramen för övervakning av järnvägsmarknaden (EUT L 181, 9.7.2015, s. 1).

- b) Ge rekommendationer till ENIM, ENRRB, infrastrukturförvaltare, sökande, regleringsorgan, myndigheter i medlemsstaterna och, i förekommande fall, andra intressenter som vidtar korrigerande åtgärder i frågor som rör kapacitetsförvaltning, trafikledning, hantering av störningar och krishantering.
  - c) Granska utkastet till europeisk prestationsrapport och utarbeta det separata avsnitt som avses i artikel 51.2.
  - d) Avge yttranden och rekommendationer om järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda i förhållande till den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1, den verksamhetsplan som avses i artikel 8.3, de avtalsöverenskommelser som avses i artikel 30.2 och den verksamhetsstyrning som avses i artikel 35 i direktiv 2012/34/EU.
  - e) Ge råd till de europeiska samordnarna i frågor som rör järnvägsinfrastruktur tjänsternas och järnvägstransporttjänsternas prestanda.
4. Mottagarna av de yttranden och rekommendationer som avses i punkt 3 ska lämna svar till organet för prestationsgranskning inom de tidsfrister som fastställs av organet.
  5. ENIM, nätverkssamordnaren, infrastrukturförvaltarna, regleringsorganen, ENRRB och, i förekommande fall, andra berörda parter, ska samarbeta med organet för prestationsgranskning, särskilt genom att på eget initiativ tillhandahålla information rörande prestanda eller på organets begäran och göra sitt yttersta för att beakta organets rekommendationer i sitt arbete med förvaltningen av järnvägarnas prestanda.
  6. Organet för prestationsgranskning ska respektera sekretessen för affärshemligheter när det hanterar information som tillhandahålls av berörda parter eller kommissionen.

## KAPITEL V EUROPEISKT NÄTVERK FÖR SAMORDNING

### *Artikel 53*

#### **Samordning mellan infrastrukturförvaltare**

1. När det hänvisas till denna artikel ska infrastrukturförvaltarna sinsemellan och med andra berörda parter samordna de ansvarsområden och uppgifter som de anförtros genom denna förordning.
2. Infrastrukturförvaltare ska samordna åtminstone de frågor som anges i bilaga IX och uppfylla de särskilda samordningskrav som fastställs i de artiklar som det hänvisas till i den bilagan.

Infrastrukturförvaltarna ska särskilt

- a) upprätta organisatoriska strukturer, förfaranden och verktyg, beroende på vad som är lämpligt, inbegripet de digitala verktyg som avses i artikel 62,
- b) samordna på den geografiska nivå som är mest lämplig, med deltagande av de enheter som är bäst lämpade att uppnå ändamålsenliga och effektiva resultat, i enlighet med subsidiaritetsprincipen,

- c) samarbeta med andra infrastrukturförvaltare genom de utsedda kontaktpunkter som avses i artikel 60,
  - d) involvera ENIM eller nätverkssamordnaren, beroende på vad som är lämpligt, i frågor som är relevanta för unionen. Samordning mellan infrastrukturförvaltare kan ske på mer än en nivå, särskilt i frågor där samordning krävs både på unionsnivå och inom ett mer specifikt geografiskt område,
  - e) utse en ledande enhet, när samordningsverksamheten inbegriper flera aktörer, som ska rapportera till ENIM och ansvara för att organisera samråden i enlighet med artikel 54,
  - f) hänvisa ärenden till ENIM när en överenskommelse inte kan nås i första instans,
  - g) se över resultaten av samordningen i enlighet med kapitel IV.
3. Samordningen ska omfatta alla linjer och knutpunkter som ingår i de europeiska transportkorridorer som anges i artikel 7 i och bilaga III till [den nya TEN-T-förordningen].
- Infrastrukturförvaltare får utvidga samordningen till att omfatta ytterligare linjer under förutsättning att det finns en överenskommelse mellan alla berörda infrastrukturförvaltare.
4. Samordningen mellan infrastrukturförvaltare när det gäller tilldelning av kapacitetsrätter för flera nät i enlighet med artikel 29 ska omfatta alla de nät som förvaltas av infrastrukturförvaltare som är medlemmar i ENIM.
5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 för att kunna ändra bilaga IX i syfte att säkerställa en effektiv samordning mellan infrastrukturförvaltare, med beaktande av alla berörda parter planering och driftsmässiga och kommersiella intressen och mot bakgrund av erfarenheterna från genomförandet av denna förordning.

#### *Artikel 54*

##### **Samrådsmekanism för europeiska och gränsöverskridande frågor**

1. ENIM ska utarbeta, anta och genomföra riktlinjer i syfte att säkerställa lämpliga och regelbundna samråd med berörda parter och inbegripa dem i den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50. Förfarandet ska utarbetas och genomföras med stöd av nätverkssamordnaren och med deltagande av de kontaktpunkter som utses av infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 60.
2. Om ENIM antar ett yttrande eller en rekommendation som sannolikt kommer att påverka järnvägsföretag, andra sökande, andra operativa berörda parter och berörda parter, ska ENIM offentliggöra ett utkast som alla parter som berörs får yttra sig om. Alla parter som berörs ska ges tillräckligt med tid för att kunna lämna synpunkter på utkastet till beslut. Medlemsstaternas myndigheter ska involveras när så krävs.
3. ENIM ska beakta återkopplingen från alla parter som berörs i enlighet med punkt 2 när det antar det slutliga yttrandet eller den slutliga rekommendationen. Om ENIM

inte tar hänsyn till väsentliga delar av den återkoppling som lämnats ska ENIM ange skälen till detta.

#### *Artikel 55*

##### **Organisering av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare (ENIM)**

1. Vid tillämpningen av denna förordning ska det europeiska nätverk för infrastrukturförvaltare som avses i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU organiseras i enlighet med denna artikel.
2. Alla järnvägsinfrastrukturförvaltare, som ansvarar för linjer som ingår i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T, som avses i [artikel 6 i och bilaga I till den nya TEN-T-förordningen], ska vara medlemmar i ENIM. De ska utse en företrädare och en suppleant.
3. Järnvägsinfrastrukturförvaltare som inte uppfyller det kriterium som anges i punkt 2 får utse en företrädare som inte är medlem för att delta i ENIM:s överläggningar.
4. Efter samråd med och godkännande av kommissionen ska ENIM anta och offentliggöra sin arbetsordning. Nätverket ska organisera sin verksamhet i enlighet med arbetsordningen.
5. ENIM ska fatta sina beslut med enkel majoritet, om inte annat föreskrivs i arbetsordningen. Alla medlemmar från en medlemsstat ska tillsammans ha en röst. Om en medlem är frånvarande ska suppleanten ha rätt att utöva rösträtten.
6. ENIM ska sammanträda regelbundet. Nätverket ska välja en ordförande bland sina medlemmar med två tredjedelars majoritet av sina medlemmar.
7. Kommissionen ska vara medlem utan rösträtt i ENIM. Den ska stödja nätverkets arbete och underlätta samordningen.
8. ENIM ska fastställa sitt arbetsprogram. Arbetsprogrammet ska omfatta en period på minst två år. ENIM ska samråda med sökande och andra operativa parter genom den samrådsmekanism som avses i artikel 54 om utkastet till arbetsprogram. Dessutom ska nätverket samråda med Europeiska kommissionen, Europeiska unionens järnvägsbyrå och det gemensamma företaget för Europas järnvägar och, när så är lämpligt, med andra berörda parter.

#### *Artikel 56*

##### **ENIM:s ansvarsområden**

1. Utöver de uppgifter som anges i artikel 7f i direktiv 2012/34/EU ska ENIM ansvara för alla uppgifter som det åläggs genom denna förordning. Uppgifterna omfattar särskilt följande:
  - a) Anta den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6.
  - b) Anta den europeiska ram för samordning av trafikledning och krishantering som avses i artikel 44.
  - c) Anta den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50.
  - d) Anta yttranden och rekommendationer till infrastrukturförvaltare i enlighet med bestämmelserna i denna förordning och på eget initiativ.

- e) Anta yttranden och rekommendationer till infrastrukturförvaltare i de fall som avses i artikel 53.2 f.
  - f) Organisera samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53.
2. I samband med samordningen genom särskilda samordningsgrupper utser infrastrukturförvaltarna de enheter som ska delta i denna grupp, inbegripet kontaktpunkter som utses av infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 60, nätverkssamordnaren eller båda.

#### *Artikel 57*

##### **Transparens**

1. ENIM ska säkerställa att dess medlemmar, arbetsmetoder och all relevant information om dess arbete offentliggörs på ENIM:s webbplats. Den ska innehålla kontaktuppgifter till särskilda samordningsgrupper som sammanställts av infrastrukturförvaltarna och hänvisningar till samordningsverktyg och samordningsförfaranden i enlighet med artikel 53.
2. ENIM ska bjuda in kommissionen, inbegripet de europeiska samordnarna och, i förekommande fall, företrädare för medlemsstaterna, till sina sammanträden i syfte att diskutera frågor som rör utvecklingen av järnvägsinfrastruktur och för att säkerställa samarbete med de europeiska samordnarna, i enlighet med [den nya TEN-T-förordningen]. ENIM ska tillhandahålla den information som krävs enligt [artikel 53 tredje stycket i den nya TEN-T-förordningen].

#### *Artikel 58*

##### **Nätverkssamordnare**

1. Infrastrukturförvaltarna ska förse ENIM med de resurser som krävs för att ENIM ska kunna fullgöra sina uppgifter. För detta ändamål ska de senast [12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utse en opartisk och kompetent enhet som ska fullgöra de uppgifter som avses i artikel 59. Den enheten ska utses till nätverkssamordnare.

Innan nätverkssamordnaren utses ska infrastrukturförvaltarna inhämta kommissionens samtycke när det gäller den utsedda enheten och följande aspekter:

  - a) Villkor och förutsättningar för utnämningen av nätverkssamordnaren.
  - b) Villkor för att återkalla utnämningen.
  - c) Förfarande för att regelbundet övervaka samordnarens arbete och bedöma om denne har fullgjort sina uppgifter på ett ändamålsenligt sätt.
  - d) Eventuella ytterligare operativa uppdrag och uppgifter för nätverkssamordnaren.
2. Nätverkssamordnaren ska utföra sina uppgifter på ett opartiskt och kostnadseffektivt sätt och ska agera på ENIM:s vägnar. För detta ändamål ska samordnaren till ENIM överlämna sitt årliga arbetsprogram med avseende på de uppgifter som fastställs i denna förordning samt en årlig rapport om genomförandet av arbetsprogrammet.

## Artikel 59

### Nätverkssamordnarens uppgifter och ansvar

Nätverkssamordnaren ska stödja ENIM genom att utföra följande uppgifter:

- a) Fungera som sekretariat och förbereda ENIM:s möten, dokument, beslut och yttranden.
- b) Bidra till utarbetandet av den europeiska ram för kapacitetsförvaltning som avses i artikel 6, den europeiska ram för samordning av gränsöverskridande trafikledning, hantering av störningar och krishantering som avses i artikel 44 och den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artikel 50.
- c) Bidra till den operativa samordningen mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53.
- d) Kartlägga regler, förfaranden och verktyg som omfattas av denna förordning och som antagits på nationell nivå eller infrastrukturförvaltar nivå, men som skapar hinder för förbindelser för järnvägstrafik i flera nät, i enlighet med denna förordning.
- e) Fungera som kontaktpunkt för infrastrukturförvaltarna för förfrågningar om kapacitetsplanering och kapacitetstilldelning, särskilt när det gäller potentiella begäranden om kapacitet, för information eller som kontaktpunkter i samband med järnvägsincidenter och tillfälliga kapacitetsbegränsningar.
- f) Fungera som en första kontaktpunkt för berörda parter utanför järnvägssektorn som önskar använda järnvägstjänster, bl.a. genom att tillhandahålla kontakter med relevanta aktörer hos infrastrukturförvaltare och andra operativa berörda parter.
- g) Fungera som kontaktpunkt för ENIM för sökande och andra operativa berörda parter i frågor som inte uttryckligen omfattas av denna förordning, i synnerhet uppstart eller ändring av gränsöverskridande järnvägstransporttjänster eller organisering av stöd till tillfällig verksamhet, särskilt för att hantera de krissituationer som avses i artikel 47.

## Artikel 60

### Kontaktpunkter för samordning av infrastrukturförvaltare

1. För att säkerställa samordning mellan infrastrukturförvaltare i enlighet med artikel 53 ska infrastrukturförvaltarna utse kontaktpunkter. Kontaktpunkten ska fungera som centralt gränssnitt mellan infrastrukturförvaltarens organisation och de andra enheter som deltar i samordningsverksamheten.
2. Infrastrukturförvaltarna ska utan dröjsmål informera ENIM om kontaktpunkterna skulle ändras så att dessa kan offentliggöras på det sätt som avses i artikel 57.1 (Transparens).

## Artikel 61

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

1. ENIM ska utarbeta och anta en gemensam struktur för den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, i vilken den information ska beaktas som förtecknas i bilaga IV till det direktivet och bilaga IV till denna förordning, och en gemensam tidsplan för samråden med berörda parter om utkastet till beskrivning av järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltarna ska ta största möjliga



hänsyn till denna struktur och tidsplan när de utarbetar beskrivningen av järnvägsnätet.

2. Vid utarbetandet av den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltaren ta största möjliga hänsyn till den europeiska ramen för kapacitetsförvaltning, den europeiska ramen för gränsöverskridande samordning av trafikledning, hantering av trafikstörningar och krishantering samt den europeiska ram för prestationsgranskning som avses i artiklarna 6, 44 respektive 50 i denna förordning.
3. Om infrastrukturförvaltaren inte uppfyller kraven i punkt 1 eller 2 ska denne lämna en motivering i beskrivningen av järnvägsnätet och informera det behöriga regleringsorganet och ENIM.

#### *Artikel 62*

##### **Digitalisering av kapacitetsförvaltning och trafikledning**

1. Infrastrukturförvaltare ska säkerställa att de förfaranden för kapacitetsförvaltning och trafikledning som omfattas av denna förordning genomförs med hjälp av digitala verktyg och digitala tjänster.
2. De digitala verktyg som används och de digitala tjänster som tillhandahålls ska
  - a) förbättra prestanda och kvalitet, inbegripet fullständig driftskompatibilitet, hos de tjänster som infrastrukturförvaltarna tillhandahåller sökande,
  - b) förbättra transparensen i alla faser av förvaltningen av järnvägskapaciteten och trafikledningen,
  - c) minska den administrativa bördan för sökande genom att endast en gång begära att få in varje enskild uppgift och genom att tillhandahålla information eller data på en och samma plats, även när det gäller gränsöverskridande tjänster.
3. Om de digitala verktyg eller digitala tjänster som krävs för att stödja kapacitetsförvaltningen eller trafikledningen behöver omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, eller om befintliga specifikationer som omfattar eller delvis omfattar dessa verktyg, i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits enligt det direktivet, behöver ändras, ska ENIM och infrastrukturförvaltarna bidra till utarbetandet och underhållet av sådana specifikationer i samarbete med det gemensamma företaget för Europas järnvägar och genom det förfarande som avses i artikel 5 i direktiv (EU) 2016/797.
4. I frågor som omfattas av denna förordning ska infrastrukturförvaltarna bidra till arbetet i det gemensamma företaget för Europas järnvägar. I detta syfte ska ENIM och infrastrukturförvaltarna sträva efter att på lämpligt sätt vara representerade i styrgruppen för systemspelaren och den genomförandegrupp som avses i artiklarna 96 respektive 97 i förordning (EU) 2021/2085.
5. Infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, andra sökande och, i förekommande fall, operatörer av anläggningar för järnvägstjänster ska utbyta digital information om kapacitetsförvaltning och trafikledning med hjälp av digitala verktyg och digitala tjänster som bygger på en harmoniserad arkitektur och som innebär standardiserade gränssnitt eller gemensamma system i enlighet med direktiv (EU) 2016/797 och de specifikationer som fastställs i genomförandeakter som antagits enligt det direktivet.

När det gäller förbindelser för järnvägstrafik i flera nät ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla digitala tjänster och digital information genom ett enda gränssnitt eller gemensamma system som utvecklas och införs under samordning av ENIM i enlighet med punkt 3.

## **KAPITEL VI TILLSYN ÖVER KAPACITETSFÖRVALTNING OCH TRAFIKLEDNING**

### **AVSNITT 1**

#### **Regleringsorgan**

##### *Artikel 63*

##### **Regleringsorganens ansvarsområden**

1. De uppgifter och befogenheter som fastställs i artikel 56 i direktiv 2012/34/EU ska också utövas med avseende på de frågor som omfattas av denna förordning. Regleringsorganet ska särskilt övervaka infrastrukturförvaltarnas verksamheter enligt kapitlen II–V och kontrollera efterlevnaden av denna förordning på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande.
2. Järnvägsföretag, sökande, potentiella sökande eller nationella, regionala eller lokala myndigheter med ansvar för transport ska ha rätt att överklaga till regleringsorganet i enlighet med artikel 56 i direktiv 2012/34/EU om de anser sig orättvist behandlade, har diskriminerats eller på något annat sätt kränkts av infrastrukturförvaltaren i samband med dennes arbete inom de verksamheter som anges i kapitlen II, III, IV och V i denna förordning (förvaltning av infrastruktur, trafikledning och krishantering, prestationsgranskning och prestationshantering, Europeiskt nätverk för samordning).

##### *Artikel 64*

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

1. För att fullgöra sina skyldigheter i enlighet med denna förordning ska regleringsorganen samarbeta inom ramen för det regleringsorgan på järnvägsområdet som avses i artikel 57.1 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet genom gemensamma samråd och utredningar, genom att anta yttranden eller rekommendationer eller genom annan relevant verksamhet. Regleringsorganen ska lämna all nödvändig information till ENRRB.  
  
När ENRRB agerar inom denna förordnings tillämpningsområde ska nätverket ha de uppgifter och det ansvar samt organisera sitt arbete i enlighet med vad som avses i avsnitt 2 i detta kapitel.
2. I händelse av ett klagomål eller en utredning på eget initiativ i en fråga som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och som påverkar tillträdet till eller

användningen av järnvägsnät i mer än en medlemsstat, ska det berörda regleringsorganet informera ENRRB och kommissionen om klagomålet eller utredningen.

3. Ett regleringsorgan kan sända alla relevanta frågor, klagomål eller utredningar till ENRRB för diskussion eller antagande av ett yttrande eller en rekommendation.
4. När de berörda regleringsorganen fattar beslut i frågor som berör mer än en medlemsstat ska de samarbeta vid utarbetandet av sina respektive beslut under samordning av ENRRB för att få till stånd en lösning av frågan. I detta syfte ska de berörda regleringsorganen utföra sina uppgifter i enlighet med punkt 1 i denna artikel och artikel 56 i direktiv 2012/34/EU. De ska beakta eventuella relevanta yttranden och rekommendationer som antagits av ENRRB och förelägga dessa beslut för ENRRB.
5. Om ett regleringsorgan antar ett beslut som avviker från ett relevant yttrande eller en relevant rekommendation från ENRRB eller om det vägrar att anta ett beslut, ska det lämna en förklaring till ENRRB med en redogörelse för meningsskiljaktigheterna och anledningen till att det inte följer ENRRB:s yttranden eller rekommendationer.
6. De regleringsorgan som ENRRB konsulterar ska svara inom de tidsfrister som fastställs av ENRRB och de ska, på ENRRB:s begäran, tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella lagstiftning. Denna information får endast användas i samband med den verksamhet som bedrivs av regleringsorganen i enlighet med denna förordning.
7. Infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål tillhandahålla all information som är nödvändig för handläggningen av det klagomål eller den utredning som avses i den här artikeln och som begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där infrastrukturförvaltaren har sin hemvist. Regleringsorgan ska ha rätt att begära information från ENIM rörande utredningar inom ramen för deras behörighet. Regleringsorgan ska ha rätt att översända sådan information till ENRRB.
8. Regleringsorgan på järnvägsområdet ska tillhandahålla de resurser som krävs för att ENRRB ska kunna fungera.

## AVSNITT 2

### Uppgifter och ansvarsområden för det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet

#### *Artikel 65*

##### **Uppgifter och ansvarsområden**

1. Utöver ENRRB:s uppgifter enligt direktiv 2012/34/EU ingår också de uppgifter och ansvarsområden som fastställs i denna förordning.
2. ENRRB ska samordna allt samarbete mellan regleringsorganen på järnvägsområdet i enlighet med artikel 64 och främja anpassningen av regleringsorganens beslut i fråga om internationell järnvägstrafik.

3. På grundval av begäranden från sökande, infrastrukturförvaltare och andra berörda parter ska ENRRB avge yttranden eller rekommendationer som avser pågående eller antagna beslut rörande klagomål som lämnats in till regleringsorganen på järnvägsområdet.
4. Berörda parter får inte ett klagomål till ENRRB i frågor som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde eller som påverkar tillträdet till eller användningen av järnvägsinfrastruktur i mer än en medlemsstat. När ENRRB tar emot ett sådant klagomål ska det utan dröjsmål överlämna det till det behöriga regleringsorganet eller de behöriga regleringsorganen.  
  
ENRRB ska i dessa fall omedelbart informera de berörda regleringsorganen på järnvägsområdet om sin avsikt att anta ett yttrande eller en rekommendation i den frågan.
5. ENRRB ska lämna sitt yttrande eller sin rekommendation till berörda regleringsorgan på järnvägsområdet inom en månad från mottagandet av all relevant information rörande klagomålet. ENRRB får förlänga perioden för särskilt komplexa frågor.
6. ENRRB ska utarbeta gemensamma principer och gemensam praxis för de beslut som regleringsorganen är bemyndigade att fatta enligt denna förordning.

#### *Artikel 66*

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

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

- a) Regleringsorganens styrelse.
- b) Ett sekretariat.

Regleringsorganen ska säkerställa sekretariatets drift.

#### *Artikel 67*

### **Sammansättningen av regleringsorganens styrelse**

1. Regleringsorganens styrelse ska bestå av en ledamot med rösträtt från varje medlemsstat som har ett järnvägsnät i drift och en ledamot som utses av kommissionen.
2. De röstberättigade ledamöterna ska vara chefen, eller en biträdande chef, för det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU. De ska ha en suppleant som företräder ledamoten i dennes frånvaro. Suppleanten ska utses av regleringsorganet bland dess ledning eller styrelse eller, om detta inte är möjligt, bland dess personal.
3. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska agera oberoende och objektivt i unionens intresse, oavsett eventuella särskilda nationella eller personliga intressen. De får varken be om eller ta emot instruktioner från någon regering, institution, person eller något organ.
4. En uppdaterad förteckning över styrelseledamöterna och deras suppleanter, tillsammans med deras intresseförklaringar, ska offentliggöras av ENRRB:s sekretariat.

## *Artikel 68*

### **Styrelsens roll och uppgifter**

1. Styrelsen ska fullgöra alla de uppgifter som åläggs ENRRB i denna förordning.
2. Styrelsen ska i synnerhet
  - a) anta yttranden eller rekommendationer rörande klagomål eller utredningar som läggs fram för styrelsen av dess ordförande eller av ett eller flera regleringsorgan i enlighet med de regler som fastställs i artikel 69,
  - b) utarbeta och anta en årsrapport om ENRRB:s verksamhet,
  - c) inrätta arbetsgrupper och utse gruppernas ordföranden.

## *Artikel 69*

### **Organisationen av styrelsens arbete**

1. Styrelsen ska anta sin egen arbetsordning, efter kommissionens godkännande.
2. Kommissionen ska vara ordförande vid styrelsens sammanträden. Den ska inte ha rösträtt.
3. Sekretariatet ska tillhandahålla de tjänster som behövs för att organisera styrelsens möten och arbete.
4. Styrelsen ska fatta beslut med enkel majoritet av dess ledamöter, om inte annat anges i arbetsordningen.
5. Varje ledamot ska ha en röst. Om en medlem är frånvarande ska suppleanten ha rätt att utöva rösträtten.
6. I arbetsordningen får närmare bestämmelser om omröstningar fastställas, särskilt för förfarandet för omröstning i brådskande frågor och när det gäller rekommendationer rörande beslut av regleringsorgan på järnvägsområdet.

## *Artikel 70*

### **ENRRB:s arbetsgrupper**

1. På eget initiativ eller på förslag av kommissionen, och i enlighet med styrelsens arbetsordning, får styrelsen med enkel majoritet besluta att inrätta arbetsgrupper för att organisera arbetet i ENRRB i särskilda frågor som rör genomförandet av denna förordning.
2. Styrelsen ska fastställa arbetsgruppens mandat och utse arbetsgruppernas ordföranden, som om möjligt ska företräda olika regleringsorgan på järnvägsområdet.
3. Arbetsgrupperna ska vara öppna för deltagande av experter från regleringsorgan på järnvägsområdet, kommissionen, operativa berörda parter och, i förekommande fall, från andra offentliga eller privata organ.
4. Sekretariatet ska tillhandahålla administrativt stöd till arbetsgrupperna.
5. Styrelsen eller ordförandena för arbetsgrupperna får vid behov bjuda in enskilda experter med erkänd kompetens på det relevanta området för att delta i arbetsgruppernas möten, efter en bedömning i varje enskilt fall.

## KAPITEL VII

### SLUTBESTÄMMELSER

#### *Artikel 71*

##### **Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 10.8, 11.2, 21.9, 38.3, 39.9, 46.6, 48.3 och 53.5 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [1 januari 2026]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före femårsperiodens utgång. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

#### *Artikel 72*

##### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

#### *Artikel 73*

##### **Rapport och översyn**

Kommissionen ska senast den [31 december 2030] utvärdera denna förordnings effekter på järnvägssektorn och lämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén om dess genomförande.

Rapporten ska särskilt utvärdera

- a) denna förordnings inverkan på järnvägsinfrastruktur tjänsternas prestanda,
- b) denna förordnings inverkan på utvecklingen av järnvägstjänster, särskilt internationell trafik, fjärrtrafik och godstrafik,
- c) det arbete som utförs av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, nätverkssamordnaren, det europeiska nätverket för regleringsorgan på järnvägsområdet och organet för prestationsgranskning i allmänhet och i samband med utveckling, antagande och genomförande av gemensamma kriterier, metoder och förfaranden,
- d) behovet av att stärka samordningsmekanismerna genom att ersätta delar av de europeiska ramar som avses i artiklarna 6 och 44 med bindande regler,

- e) behovet av att stärka tillsynen genom att inrätta ett unionsregleringsorgan på järnvägsområdet.

#### *Artikel 74*

#### **Ändringar av direktiv 2012/34/EU**

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

”c) de principer och förfaranden som ska tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som anges i kapitel IV.”
  - b) Artikel 2.6 ska utgå.
  - c) Leden 20, 22, 23, 27 och 28 ska utgå.
  - d) Artikel 7b ska utgå.
  - e) Artikel 36 ska utgå.
  - f) Artiklarna 38–54 ska utgå.
  - g) I bilaga IV ska punkterna 1 och 3 utgå.
  - h) Bilaga VII ska utgå.
2. Hänvisningar till de bestämmelser i direktiv 2012/34/EU som utgår ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i avsnitt 1 i bilaga X.

#### *Artikel 75*

#### **Övergångsbestämmelser**

1. Ramavtal som ingåtts i enlighet med artikel 42 i direktiv 2012/34/EU ska fortsätta att gälla tills de löper ut.
2. Artikel 3.20, 3.22, 3.23, 3.27 och 3.28, artiklarna 7b, 36 och 38–54, punkt 3 i bilaga IV samt bilaga VII till direktiv 2012/34/EU ska inte tillämpas på aktiviteter och uppgifter som utförs i samband med de tågplaner som träder i kraft efter den [8 december 2029].

#### *Artikel 76*

#### **Upphävande**

1. Förordning (EU) nr 913/2010 ska upphöra att gälla med verkan från och med den [9 december 2029].
2. Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i avsnitt 2 i bilaga X.

#### *Artikel 77*

#### **Ikraftträdande och tillämpning**

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med den [1 januari 2026]. Dock gäller följande:
- a) Artiklarna 1, 2 och 3, kapitel II, med undantag för artikel 9.1 och 9.2 och artikel 27.4, och kapitel III, med undantag för artikel 48, i denna förordning ska endast tillämpas på aktiviteter och uppgifter som utförs i samband med de tågplaner som träder i kraft efter den [8 december 2029].
  - b) Artikel 9.1 och 9.2 ska tillämpas från och med den [1 januari 2028].
  - c) Artikel 27.4 ska tillämpas från och med den [1 mars 2026].
  - d) Artiklarna 48 och 62 ska tillämpas från och med den [13 december 2026].
  - e) Artikel 74 ska tillämpas från och med den [9 december 2029].

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

Utfärdad i Strasbourg den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*



## **FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT**

### **1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET**

#### **1.1. Förslagets eller initiativets titel**

#### **1.2. Berörda politikområden**

#### **1.3. Förslaget eller initiativet avser**

#### **1.4. Mål**

*1.4.1. Allmänt/allmänna mål:*

*1.4.2. Specifikt/specifika mål:*

*1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas*

*1.4.4. Prestationsindikatorer*

#### **1.5. Grunder för förslaget eller initiativet**

*1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

*1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

*1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

*1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

*1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

#### **1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten**

#### **1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)**

### **2. FÖRVALTNING**

#### **2.1. Regler om uppföljning och rapportering**

#### **2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem**

*2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

*2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

*2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

#### **2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter**

- 3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN**
- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten**
- 3.2. Förslagens beräknade inverkan på anslagen**
  - 3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen*
  - 3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag*
  - 3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen*
    - 3.2.3.1. Beräknat personalbehov*
  - 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
  - 3.2.5. Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna**

## 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

### 1.1. Förslaget eller initiativets titel

Förslag till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

### 1.2. Berörda politikområden

Transport, det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

### 1.3. Förslaget eller initiativet avser

☒ en ny åtgärd

☐ en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>24</sup>

☐ en förlängning av en befintlig åtgärd

☐ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

### 1.4. Mål

#### 1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Det allmänna målet med detta initiativ är att förbättra förvaltningen av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och trafikledningen i syfte att optimera utnyttjandet av järnvägsnätet och kvaliteten på kapacitet och drift, och på så sätt förbättra järnvägstransporttjänsternas prestanda och ta emot större trafikvolym.

#### 1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Initiativets specifika mål är att

- möjliggöra effektivare förfaranden för kapacitetsförvaltning i den rättsliga ramen,
- stärka incitamenten för att förbättra järnvägsinfrastrukturens och järnvägstransporttjänsternas prestanda,
- införa effektivare mekanismer för samordning mellan berörda parter, särskilt över gränserna, och
- stödja införandet av digitala verktyg som möjliggör bättre kapacitetsförvaltning och trafikledning.

#### 1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

<sup>24</sup>

I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

Genom att en harmoniserad och direkt tillämplig ram införs för förvaltningen av järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik kommer förslaget att bidra till det allmänna målet att kunna ta in större trafikvolymen på järnvägsnätet, till förmån för järnvägs kunder inom både person- och godssegmentet. Den ytterligare kapacitet som förslaget ger upphov till förväntas öka järnvägstrafiken (uttryckt i tågkilometer) med 4 %, vilket motsvarar nästan 250 miljoner tågkilometer extra kapacitet. I monetära termer beräknas denna ytterligare kapacitet generera ett ekonomiskt värde på 2 500 miljoner euro för järnvägsföretag och deras kunder, uttryckt som nettonuvärde i 2021 års priser under perioden 2025–2050.

Förslaget innebär en effektivisering av processen för kapacitetstilldelning genom att det införs åtgärder som kommer att förbättra stabiliteten hos tilldelade tåglägen, vilket ger kostnadsbesparingar på cirka 420 miljoner euro för järnvägsföretag och ett liknande värde för infrastrukturförvaltare, uttryckt som nettonuvärde i 2021 års priser under perioden 2025–2050.

Dessutom kommer förslaget att förbättra den gränsöverskridande samordningen av tillfälliga kapacitetsbegränsningar, vilket kommer att öka järnvägstransporternas tillförlitlighet. Förslagets olika åtgärder förväntas också leda till förbättringar av punktligheten, vars ekonomiska nytta för järnvägsföretagen beräknas uppgå till 658 miljoner euro.

Det väntas också leda till minskade administrativa kostnader för de nationella offentliga myndigheterna till följd av genomförandet av en harmoniserad rättslig ram för förvaltning av järnvägskapacitet och trafikledning och avskaffandet av godskorridorerna. De totala kostnaderna för infrastrukturförvaltare uppskattas till 2,6 miljoner euro, uttryckt som nuvärde i 2021 års priser under perioden 2025–2050.

#### 1.4.4. *Prestationsindikatorer*

*Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.*

Kommissionens avdelningar kommer att övervaka initiativets genomförande och genomslag med hjälp av ett antal åtgärder och en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot de operativa målen. Dessa indikatorer kommer att utvecklas på grundval av råd från ett organ för prestationsgranskning, som kommer att inbegripa oberoende experter med erfarenhet inom järnvägssektorn från olika intressentgrupper. Uppgifterna kommer att tillhandahållas av det europeiska nätverket av infrastrukturförvaltare och i synnerhet av den stödjande operativa enheten – nätverkssamordnaren. Uppgifternas kvalitet förväntas öka till följd av tillämpningen av enhetliga definitioner och metoder för insamling och presentation av data, som järnvägssamordnaren bör utveckla i samarbete med kommissionen. Uppgifter om och analyser av utvecklingen och genomförandet av konkurrensen förväntas tillhandahållas av det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet. Kvaliteten på informationen förväntas förbättras tack vare samarbetet mellan regleringsorganen.

Resultatindikatorer kan normalt omfatta kvantitativa indikatorer såsom volymer begärd och tilldelad kapacitet, antal ändringar – inklusive inställelser – av tilldelade tåglägen, antal händelser där järnvägsinfrastrukturkapacitet tillfälligt inte är tillgänglig, tider för stationsuppehåll och punktlighetstal samt finansiella indikatorer (administrativa kostnader, anpassningskostnader och efterlevnadskostnader till följd av genomförandet av initiativets åtgärder).

Initiativet kommer att utgöra en rättslig ram för utarbetandet av mer detaljerade regler, förfaranden och mallar, som kommer att fastställas i icke-lagstiftningsakter. Genomförandeperioden bör därför återspegla ikraftträdandet av dessa akter. Fem år efter det att genomförandedatumet för all relevant lagstiftning har löpt ut (inklusive antagandet och ikraftträdandet av eventuella genomförandeakter och delegerade akter) bör kommissionens avdelningar göra en utvärdering för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

## **1.5. Grunder för förslaget eller initiativet**

### *1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

Den föreslagna förordningen planeras för närvarande träda i kraft 2025.

Finansieringen av de tre samordningsverksamheter som initiativet omfattar (se ruta 1.5.5) har redan säkrats för perioden 2025–2027 i form av bidrag till tekniskt stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Syftet är att fortsätta att tillhandahålla finansiering för dessa verksamheter med hjälp av FSE från och med 2028.

### *1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Det krävs åtgärder på EU-nivå för att införa nya processer, verktyg och incitament för förvaltning av järnvägskapacitet och järnvägstrafik. Dessutom behövs åtgärder på EU-nivå för att komma till rätta med de nuvarande bristerna i den gränsöverskridande samordningen av kapacitetsförvaltning och trafikledning.

Det krävs också åtgärder på EU-nivå för att ta itu med gränsöverskridande frågor som rör användningen av prestationssystem.

Slutligen är det nödvändigt att vidta åtgärder på EU-nivå för att ta itu med bristen på harmonisering och driftskompatibilitet för digitala verktyg, som fortfarande är en stor svaghet i förvaltningen av järnvägsinfrastrukturens kapacitet och som sannolikt inte kommer att lösas genom sektoriella eller nationella initiativ på grund av otillräckliga möjligheter att kontrollera efterlevnaden.

Detta initiativ behövs också för att ta itu med de hinder i den nuvarande EU-lagstiftningen som hindrar ett fullständigt genomförande av sektorsdrivna initiativ för kapacitetstilldelning, såsom projektet "Timetable Redesign for Smart Capacity Management" (TTR) som utvecklats av EU:s järnvägssektor.

Antagandet av en rättslig ram på EU-nivå kommer att undanröja de skillnader i nationella regler och nationell praxis som står i vägen för att maximera utnyttjandet av järnvägsnätets kapacitet, minskar effektiviteten i förvaltningen av järnvägstrafiken och i förlängningen leder till dålig prestanda hos gränsöverskridande järnvägstrafik. Åtgärder på EU-nivå skulle också göra det möjligt att införa ändamålsenliga och effektiva instrument för att samordna strategisk planering av infrastrukturkapacitet, åtgärda eventuella luckor i regleringsorganens mandat när det gäller gränsöverskridande järnvägstrafik och införa harmoniserade regler som ger incitament till att minska antalet inställelser och ändringar av begäranden om kapacitet.

### 1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

År 2018 lade kommissionen fram en rapport om tillämpningen av förordningen om godskorridorer, som 2021 följdes av en utvärdering.

Slutsatserna av utvärderingen är att korridorernas strukturer har använts i begränsad utsträckning och att målen i förordningen generellt sett inte har uppnåtts. Den information som finns tillgänglig från utvärderingen tyder på att godstågens punktlighet är relativt dålig vid avgång och att den försämras ytterligare under tågets framförande, med ännu sämre punktlighet på bestämmelseorten. Detta gör järnvägstrafik mindre attraktiv än andra godstransportslag.

Å andra sidan bekräftade den betydande förbättringen av punktligheten för godstransporter på järnväg under covid-19-pandemin – när mer kapacitet blev tillgänglig för godstrafik efter kollapsen för persontransporter – att det finns en mycket outnyttjad potential för gränsöverskridande godstransporter på järnväg.

På den positiva sidan konstaterades det i utvärderingen att förordningen om godstransport på järnväg bidrog till målet att förbättra samarbetet och även – men i mindre utsträckning – till målet att öka konkurrenskraften för godstransporter på järnväg i det multimodala transportsystemet. Godskorridorerna på järnväg banade också väg för initiativ som syftar till att undanröja tekniska och operativa flaskhalsar, modernisera tidtabeller och förutsäga tågens ankomsttider.

### 1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Syftet med initiativet om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet är att använda medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (andra rubriken i den fleråriga budgetramen) för att samfinansiera tre kompletterande samordningsverksamheter, såsom beskrivs i punkt 1.5.5. Finansieringen av denna verksamhet kommer att bidra till driftkostnader för expertpersonal som utvecklar processer, stöder gränsöverskridande samordning och övervakar resultaten.

När det gäller den första identifierade verksamheten (se punkt 1.5.5) kommer EU:s samfinansiering huvudsakligen att bestå av en fortsättning av de system för tekniskt stöd som för närvarande stöder godskorridorerna och RailNetEurope, men inom ramen för den reviderade styrning som planeras i förslaget.

### 1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

Initiativet om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet syftar till att tillhandahålla samfinansiering från EU för följande kompletterande samordningsverksamheter:

#### 1) Stöd till samordning av infrastrukturförvaltare:

Detta skulle bestå av en fortsättning av de system för tekniskt stöd som för närvarande stöder godskorridorer och RailNetEurope, men inom ramen för den reviderade styrning som planeras i förslaget, enligt vilken en ”nätverkssamordnare” kommer att utses på EU-nivå som en del av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare och ersätta de nuvarande elva korridororganen. Skyldigheten att finansiera driften av det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare, inklusive nätverkssamordnaren, kommer att ligga hos de nationella infrastrukturförvaltarna. Infrastrukturförvaltarna kommer att få samfinansiering från EU.

## 2) Stöd till samordning av regleringsorgan på järnvägsområdet:

Förslaget kommer att kräva att de nationella regleringsorganen på järnvägsområdet inrättar ett sekretariat som stöder samarbetet på EU-nivå, baserat på det befintliga europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet, som inte är en decentraliserad byrå eller något annat organ som inrättats enligt unionsfördragen i den mening som avses i artikel 70 i budgetförordningen. Sekretariatet kommer att få finansiering från nationella regleringsorgan och samfinansiering från EU.

## 3) Organ för prestationsgranskning:

Förslaget innebär också att en oberoende grupp av järnvägsexperter inrättas, ett så kallat organ för prestationsgranskning, som inte är en decentraliserad byrå eller ett annat organ som inrättats enligt unionsfördragen i den mening som avses i artikel 70 i budgetförordningen. Organet kommer att granska järnvägsinfrastrukturens och transporttjänsternas prestanda och ge råd till järnvägssektorn och Europeiska kommissionen om möjliga förbättringar av prestandan. EU-medlen ska täcka de kostnader som gruppens medlemmar ådrar sig för sitt deltagande i organet (deltid), resekostnader osv.

För var och en av dessa verksamheter kommer EU:s samfinansiering att ske i form av FSE:s tekniska stöd för perioden 2025–2027. FSE-bidrag kommer att tilldelas bidragsmottagaren utan någon ansökningsomgång (direkt tilldelning), eftersom det inte finns några konkurrerande alternativa organ till de i förväg identifierade mottagare som avses i punkterna ovan.

Genomförandet av denna verksamhet kräver inte någon ökning av Europeiska kommissionens personalresurser.

**1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten**

☐ **Begränsad varaktighet**

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ inverkan på budgeten från och med YYYY till och med YYYY för åtaganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningar.

☒ **obegränsad varaktighet**

- Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

**1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)<sup>25</sup>**

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

- ☒ av dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- ☒ av genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

**Anmärkningar**

/

<sup>25</sup> Närmare förklaringar av metoderna för budgetgenomförandet och hänvisningar till budgetförordningen återfinns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>



## **2. FÖRVALTNING**

### **2.1. Regler om uppföljning och rapportering**

*Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:*

De uppgifter som utförs direkt av GD Transport och rörlighet kommer att följa den årliga planerings- och övervakningscykeln på det sätt som denna genomförs av kommissionen och genomförandeorganen, inbegripet resultatrapportering genom GD Transport och rörlighets årliga verksamhetsrapport.

När det gäller nätverkssamordnaren (verksamhet 2 i ruta 1.5.5) krävs enligt förslaget till förordning att nätverkssamordnarens arbetsprogram och budget ska godkännas av styrelsen för infrastrukturförvaltare.

### **2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem**

#### *2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Enheten för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde inom GD Transport och rörlighet kommer att övervaka genomförandet av den föreslagna förordningen.

Utgifterna kommer att genomföras genom direkt förvaltning, med full tillämpning av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och av bestämmelserna i budgetförordningen.

Finansieringen kommer att tillhandahållas genom bidragsavtal som tilldelas på förhand identifierade stödmottagare (direkt tilldelning), såsom förklaras i ruta 1.5.5.

FSE-medlen kommer endast delvis att täcka kostnaderna för de verksamheter 1 och 2 som beskrivs i ruta 1.5.5 (samfinansiering), eftersom de berörda parterna enligt den föreslagna förordningen måste tillhandahålla en betydande del av den finansiering som krävs för att täcka kostnaderna för dessa verksamheter.

Kontrollstrategin för upphandlingar och bidrag inom GD Transport och rörlighet omfattar särskilda rättsliga, operativa och finansiella förhandskontroller av förfarandena samt av undertecknandet av kontrakt och överenskommelser. Dessutom är utgifter för upphandling av varor och tjänster föremål för förhands- och, vid behov, efterhandskontroller och finansiella kontroller.

#### *2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

De på förhand identifierade mottagarna av bidrag för tekniskt stöd från FSE (se punkt 1.5.5) betraktas som stödmottagare med låg risk. Potentiella risker skulle därför täckas av de befintliga mekanismerna i budgetförordningen och mildras genom de interna kontroller som utförs av GD Transport och rörlighet (systematiska rättsliga och finansiella förhandskontroller, efterhandsrevisioner av utgifter enligt definitionen i de årliga revisionsplanerna).

Lämpliga kontroller kommer också att införas för att minska den potentiella risken för intressekonflikter, särskilt när det gäller stödmottagarnas efterlevnad av de skyldigheter som åläggs dem och reglerna för hur organet för prestationsgranskning ska fungera.

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Med tanke på den begränsade omfattningen av och storleken på den EU-finansiering som ska beviljas, och eftersom mottagare av EU-medel betraktas som lågriskmottagare, förväntas det att detta initiativ inte kommer att leda till att kontrollkostnaderna överstiger de befintliga kostnaderna för kontroller vid GD Transport och rörlighet. Risken för fel vid utbetalning och avslutande förväntas ligga kvar under 2 %.

2.3. **Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter**

*Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.*

Kommissionens ordinarie förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder tillämpas, särskilt följande:

– Betalningar för tjänster kontrolleras av kommissionens personal innan utbetalningen görs, med beaktande av villkoren i avtalen, ekonomiska principer samt god ekonomisk och administrativ sed. Åtgärder för bedrägeribekämpning (övervakning, rapporteringskrav osv.) kommer att ingå i alla bidragsavtal och kontrakt mellan kommissionen och dess betalningsmottagare.

– För att bekämpa bedrägerier, korruption och annan olaglig verksamhet ska Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) tillämpas.

GD Transport och rörlighet antog 2020 en reviderad strategi för bedrägeribekämpning. GD Transport och rörlighets strategi för bedrägeribekämpning bygger på kommissionens strategi för bedrägeribekämpning och en särskild riskbedömning som utförts internt för att identifiera de områden som är mest sårbara för bedrägerier, de kontroller som redan finns och de åtgärder som krävs för att förbättra GD Transport och rörlighets kapacitet att förebygga, upptäcka och korrigera bedrägerier.

### 3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN

#### 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

*Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd*

| Rubrik i den fleråriga budgetramen | Budgetpost                   | Typ av utgifter                | Bidrag                         |                                                                  |                         |                                                |
|------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------------------------|
|                                    | Nummer                       | Diff./Icke-diff. <sup>26</sup> | från Efta-länder <sup>27</sup> | från kandidatländer och potentiella kandidatländer <sup>28</sup> | från andra tredjeländer | övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål |
| 1                                  | 02 03 01 00 – FSE Transport. | Diff.                          | NEJ                            | JA                                                               | NEJ                     | NEJ                                            |

<sup>26</sup> Diff. = differentierade anslag / Icke-diff. = icke-differentierade anslag.

<sup>27</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>28</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

### 3.2. Förslagets beräknade inverkan på anslagen

#### 3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

|                                           |    |                                               |
|-------------------------------------------|----|-----------------------------------------------|
| <b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b> | 01 | Inre marknaden, innovation och digitalisering |
|-------------------------------------------|----|-----------------------------------------------|

| GD: Transport och rörlighet                             |             |      | År<br>2025 <sup>29</sup> | År<br>2026 | År<br>2027 | År<br>2028+ <sup>30</sup> | TOTALT<br>(2025–2027) |
|---------------------------------------------------------|-------------|------|--------------------------|------------|------------|---------------------------|-----------------------|
| Driftsanslag                                            |             |      |                          |            |            |                           |                       |
| Budgetpost <sup>31</sup> : 02 03 01 00 (FSE Transport)  | Åtaganden   | (1a) | 5,5                      | 5,5        | 5,5        | 5,5                       | 16,5                  |
|                                                         | Betalningar | (2a) | 5,5                      | 5,5        | 5,5        | 5,5                       | 16,5                  |
| <b>TOTALA anslag<br/>för GD Transport och rörlighet</b> | Åtaganden   | =1a  | 5,5                      | 5,5        | 5,5        | 5,5                       | 16,5                  |
|                                                         | Betalningar | =2a  | 5,5                      | 5,5        | 5,5        | 5,5                       | 16,5                  |

|                     |             |     |     |     |     |     |      |
|---------------------|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| TOTALA driftsanslag | Åtaganden   | (4) | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 16,5 |
|                     | Betalningar | (5) | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 16,5 |

<sup>29</sup> År 2025 är det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. För perioden 2025–2027 kommer utgifterna att täckas med medel för tekniskt stöd från FSE transport.

<sup>30</sup> De belopp som anges för perioden efter 2028 är endast vägledande och kommer att bero på diskussionerna om nästa fleråriga budgetram och den slutliga överenskommelsen.

<sup>31</sup> Enligt den officiella kontoplanen.

|                                                                       |             |    |     |     |     |     |             |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------|----|-----|-----|-----|-----|-------------|
| <b>TOTALA anslag<br/>för RUBRIK 1<br/>i den fleråriga budgetramen</b> | Åtaganden   | =4 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | <b>16,5</b> |
|                                                                       | Betalningar | =5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | <b>16,5</b> |

|                                           |          |                           |
|-------------------------------------------|----------|---------------------------|
| <b>Rubrik i den fleråriga budgetramen</b> | <b>7</b> | ”Administrativa utgifter” |
|-------------------------------------------|----------|---------------------------|

Detta avsnitt ska fyllas i med hjälp av det datablad för budgetuppgifter av administrativ natur som först ska föras in i bilagan till finansieringsöversikt för rättsakt (bilaga 5 till kommissionens beslut om interna bestämmelser för genomförandet av kommissionens avsnitt av Europeiska unionens allmänna budget), vilken ska laddas upp i DECIDE som underlag för samråden mellan kommissionens avdelningar.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

|                                  |        | År<br>n | År<br>n+1 | År<br>n+2 | År<br>n+3 | År<br>n+X | TOTALT |
|----------------------------------|--------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|
| GD: <.....>                      |        |         |           |           |           |           |        |
| • Personalresurser               |        |         |           |           |           |           |        |
| • Övriga administrativa utgifter |        |         |           |           |           |           |        |
| <b>GD TOTALT &lt;.....&gt;</b>   | Anslag |         |           |           |           |           |        |

|                                                                          |                                       |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen</b> | (summa åtaganden = summa betalningar) |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

|                                                                            |             | År<br>2025 <sup>32</sup> | År<br>2026 | År<br>2027 | År<br>2028+ <sup>33</sup> | TOTALT<br>(2025–2027) |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------------------|------------|------------|---------------------------|-----------------------|
| <b>TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 1–7 i den fleråriga budgetramen</b> | Åtaganden   | 5,5                      | 5,5        | 5,5        | 5,5                       | 16,5                  |
|                                                                            | Betalningar | 5,5                      | 5,5        | 5,5        | 5,5                       | 16,5                  |

<sup>32</sup> År 2025 är det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

<sup>33</sup> De belopp som anges för perioden efter 2028 är endast vägledande och kommer att bero på diskussionerna om nästa fleråriga budgetram och den slutliga överenskommelsen.

### 3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftanslag

Åtaganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

| Ange mål och output                                           |                                  |                             | År 2025        |                | År 2026        |                | År 2027        |                | År 2028+       |                |  | TOTALT (2025–2027) |                  |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--------------------|------------------|
| ↓                                                             |                                  |                             | OUTPUT         |                |                |                |                |                |                |                |  |                    |                  |
|                                                               | Typ                              | Genom-<br>snittl.<br>kostn. | Nu<br>mm<br>er | Kostn.         | Anta<br>l      | Kostn.         | Anta<br>l      | Kostn.         | Anta<br>l      | Kostn.         |  | Totalt<br>antal    | Total<br>kostnad |
| Stöd till samordning av infrastrukturförvaltare <sup>34</sup> |                                  |                             |                |                |                |                |                |                |                |                |  |                    |                  |
| Output                                                        | Antal ”samordnade” gränspassager | 0,013 <sup>35</sup>         | 73             | 0,941          | 73             | 0,941          | 73             | 0,941          | 73             | 0,941          |  | 219                | 2,823            |
| Delsumma för verksamhet nr 1                                  |                                  |                             | 73             | 0,941          | 73             | 0,941          | 73             | 0,941          | 73             | 0,941          |  | 219                | 2,823            |
| Stöd till samordning av regleringsorgan på järnvägsområdet    |                                  |                             |                |                |                |                |                |                |                |                |  |                    |                  |
| Output                                                        | Ej tillämpligt                   | Ej tillämpligt              | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt |  | Ej tillämpligt     | Ej tillämpligt   |
| Delsumma för verksamhet nr 2                                  |                                  |                             | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt | Ej tillämpligt |  | Ej tillämpligt     | Ej tillämpligt   |
| Organ för prestationsgranskning                               |                                  |                             |                |                |                |                |                |                |                |                |  |                    |                  |

<sup>34</sup> Så som beskrivits under punkt 1.5.5: ”Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå...”.

<sup>35</sup> Årliga kostnader för det europeiska nätverket för infrastrukturförvaltare/nätverkssamordnaren för att säkerställa samordning mellan infrastrukturförvaltare vid gränsovergångar (personalkostnader).

|                              |                 |                     |    |       |    |       |    |       |    |       |  |     |              |
|------------------------------|-----------------|---------------------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|--|-----|--------------|
| Output                       | Antal medlemmar | 0,009 <sup>36</sup> | 11 | 0,099 | 11 | 0,099 | 11 | 0,099 | 11 | 0,099 |  | 33  | <b>0,297</b> |
| Delsumma för verksamhet nr 3 |                 |                     | 11 | 0,099 | 11 | 0,099 | 11 | 0,099 | 11 | 0,099 |  | 33  | <b>0,297</b> |
| <b>TOTALT<sup>37</sup></b>   |                 |                     | 84 | 1,040 | 84 | 1,040 | 84 | 1,040 | 84 | 1,040 |  | 252 | <b>3,120</b> |

<sup>36</sup>

Årliga kostnader för ledamöter i organet för prestationsgranskning (dagtraktamente).

<sup>37</sup>

Observera att totalsummorna här visar summan av kostnaderna endast för den output som anges i tabellen och inte uppgår till de totala kostnaderna för verksamhet 1–3 som täcks av EU-finansiering.



### 3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

|  | År<br>n <sup>38</sup> | År<br>n+1 | År<br>n+2 | År<br>n+3 | För in så många år som behövs för att redovisa<br>under hur lång tid resursanvändningen<br>påverkas (jfr punkt 1.6) | TOTALT |
|--|-----------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
|--|-----------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|

|                                                                      |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>RUBRIK 7<br/>i den fleråriga<br/>budgetramen</b>                  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Personalresurser                                                     |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Övriga administrativa<br>utgifter                                    |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Delsumma för RUBRIK<br/>7<br/>i den fleråriga<br/>budgetramen</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |

|                                                                          |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Utanför RUBRIK 7<sup>39</sup><br/>i den fleråriga<br/>budgetramen</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Personalresurser                                                         |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Andra utgifter<br>av administrativ natur                                 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Delsumma<br/>utanför RUBRIK 7<br/>i den fleråriga<br/>budgetramen</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |

|               |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>TOTALT</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------------|--|--|--|--|--|--|--|--|

Personalbehov och andra utgifter av administrativ natur ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av anslag inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

<sup>38</sup> Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras. Ersätt ”n” med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

<sup>39</sup> Tekniskt och/eller administrativt stöd för genomförandet av EU-program och/eller EU-åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

### 3.2.3.1. Beräknat personalbehov

- ☒ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☐ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

*Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter*

|                                                                                                                                 | År<br>n             | År<br>n+1 | År n+2 | År n+3 | För in så många år som<br>behövs för att redovisa under<br>hur lång tid<br>resursanvändningen påverkas<br>(jfr punkt 1.6) |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------|--------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| • Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)                                            |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)                                                |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 20 01 02 03 (Delegationer)                                                                                                      |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 01 01 01 01(indirekta forskningsåtgärder)                                                                                       |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 01 01 01 11 (Direkta forskningsåtgärder)                                                                                        |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| Andra budgetposter (ange vilka)                                                                                                 |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| • Extern personal (i heltidsekvivalenter) <sup>40</sup>                                                                         |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 20 02 01(kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)                                   |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 20 02 03 (Kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna) |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| XX 01 xx yy zz <sup>41</sup>                                                                                                    | - vid huvudkontoret |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
|                                                                                                                                 | - vid delegationer  |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 01 01 01 02(kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)                  |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| 01 01 01 12 (Kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)                   |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| Andra budgetposter (ange vilka)                                                                                                 |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |
| TOTALT                                                                                                                          |                     |           |        |        |                                                                                                                           |  |  |

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Tjänstemän och tillfälligt anställda |  |
| Extern personal                      |  |

<sup>40</sup> [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].

<sup>41</sup> Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

### 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

De verksamheter som avses i ruta 1.5.5 kommer att använda befintliga fonder för tekniskt stöd inom FSE (budgetpost 02 03 01 00) som för närvarande planeras för tilldelning till infrastrukturförvaltare under perioden 2025–2027 i den pågående ändringen av FSE:s fleråriga arbetsprogram.

- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.
- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

### 3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☐ innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- ☒ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning<sup>42</sup>:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

|                                                        | År<br>2025 <sup>43</sup> | År<br>2026 | År<br>2027 | År<br>2028+ | TOTALT<br>(2025–2050) |
|--------------------------------------------------------|--------------------------|------------|------------|-------------|-----------------------|
| Infrastrukturförvaltare <sup>44</sup>                  | 13,667                   | 5,312      | 5,312      | 5,312       | 32,606                |
| Nationella regleringsorgan <sup>45</sup>               | 3,558                    | 0,180      | 0,185      | 0,190       | 9,401                 |
| TOTALA anslag som<br>tillförs genom<br>samfinansiering | 17,226                   | 5,492      | 5,496      | 5,501       | 42,007                |

<sup>42</sup> Beräkningar från tredje part beräknades som skillnaden mellan summan av de beräknade kostnaderna i samband med åtgärder från förslaget som bärs av den berörda stödmottagaren (se ruta 1.5.5 ovan) och den andel av EU:s samfinansiering som tillhandahållits den berörda stödmottagaren. De beräknade kostnaderna härleddes direkt från beräkningarna för konsekvensbedömningen av förslaget.

<sup>43</sup> År 2025 är det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

<sup>44</sup> Finansiering av nätverkssamordnaren, se punkt 1 i ruta 1.5.5 ovan.

<sup>45</sup> För att täcka kostnaderna för inrättandet av ett sekretariat för det europeiska nätverket av regleringsorgan på järnvägsområdet, se punkt 2 i ruta 1.5.5 ovan.

### 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
  - ☐ Påverkan på egna medel
  - ☐ Påverkan på andra inkomster
  - inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter ☐

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

| Inkomstposter i den årliga budgeten: | Belopp som förts in för det innevarande budgetåret | Förslagets/initiativets inverkan <sup>46</sup> |           |           |           |                                                                                                               |  |  |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                                      |                                                    | År<br>n                                        | År<br>n+1 | År<br>n+2 | År<br>n+3 | För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6) |  |  |
| Artikel .....                        |                                                    |                                                |           |           |           |                                                                                                               |  |  |

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

/

Övriga anmärkningar (t.ex. den metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

<sup>46</sup> Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.