



Bruxelles, 8. travnja 2026.  
(OR. en)

16833/25  
ADD 1

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2023/0271 (COD)

---

---

TRANS 650  
CODEC 2139

## NACRT OBRAZLOŽENJA VIJEĆA

---

Predmet: Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja UREDBE  
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o upotrebi željezničkog  
infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom  
prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe  
(EU) br. 913/2010  
– nacrt obrazloženja Vijeća

---

## I. UVOD

1. Komisija je 11. srpnja 2023. Vijeću i Europskom parlamentu podnijela Prijedlog<sup>1</sup> uredbe o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 913/2010. Prijedlog se temelji na članku 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) i o njemu se pregovara u okviru redovnog zakonodavnog postupka.
2. Vijeće je donijelo opći pristup na sastanku Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) 18. lipnja 2024.
3. Europski parlament donio je pregovarački mandat na plenarnoj sjednici 12. ožujka 2024.
4. Prvi trijalog organiziran je 19. studenoga 2024. i na njemu je dodijeljen opći mandat tehničkoj razini. Još dva trijaloga organizirana su 3. ožujka 2025. i 10. lipnja 2025. Na četvrtom i posljednjem trijalogu održanom 18. studenoga 2025. Vijeće i Parlament postigli su privremeni dogovor.
5. Odbor stalnih predstavnika 19. prosinca 2025. analizirao je konačni kompromisni tekst s ciljem postizanja dogovora i potvrdio ga.
6. Predsjednica odbora TRAN uputila je 27. siječnja 2026. pismo predsjedniku Odbora stalnih predstavnika u kojem je potvrdila da će Parlament odobriti stajalište Vijeća u drugom čitanju ako Vijeće dogovoreni tekst odobri u prvom čitanju, nakon pravno-jezične redakture.

---

<sup>1</sup> ST 11718/23 + ADD 1 – 4.

## II. CILJ

7. Cilj je Uredbe primjena jedinstvenog regulatornog okvira na rad kapaciteta željezničke mreže. Pravila za dodjelu kapaciteta utvrđena u Direktivi 2012/34/EU zamjenjuju se pravilima utvrđenima u navedenoj uredbi. Prijedlog se temelji na projektu preoblikovanja voznog reda pod vodstvom tog sektora, a cilj je upraviteljima infrastrukture omogućiti veću fleksibilnost u dugoročnom strateškom planiranju i kratkoročnoj dodjeli kapaciteta putem novog postupka planiranja i dodjele kapaciteta. Planiranjem unaprijed omogućit će se optimalnija upotreba infrastrukture. Tako će se postići i uravnoteženija podjela između različitih vrsta korisnika željezničkog kapaciteta, bez obzira na to radi li se o putnicima ili teretu, posebno u korist prijevoza tereta koji bi trebao postati pouzdaniji.
8. Kad je riječ o organizaciji, prijedlogom Komisije pojačana je centralizacija na razini EU-a jačanjem Europske mreže upravitelja infrastrukture (ENIM) i osnivanjem novog subjekta: koordinatora mreže. Izvorno predloženo Tijelo za preispitivanje učinkovitosti preoblikovano je u Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost. Na zahtjev Europskog parlamenta dionici će dobiti mogućnost uspostave Europske željezničke platforme (ERP).

## III. ANALIZA STAJALIŠTA VIJEĆA U PRVOM ČITANJU

9. Parlament i Vijeće, na osnovi prijedloga Komisije, vodili su pregovore kako bi se u drugom čitanju mogao postići rani dogovor na temelju stajališta Vijeća u prvom čitanju. U nastavku su navedeni glavni elementi stajališta Vijeća u prvom čitanju o kojima su suzakonodavci postigli dogovor.

## Sažetak glavnih pitanja

10. Uredbom se uvode nova pravila za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, čime se omogućuje dugoročnije planiranje usluga željezničkog prijevoza, te se nastoji bolje iskoristiti infrastruktura i osigurati više usluga željezničkog prijevoza putnika i tereta. Novi sustav temelji se na sveobuhvatnom sustavu savjetovanja kako bi upravitelji infrastrukture mogli bolje razumjeti potrebe različitih podnositelja zahtjeva. Kapacitet će se dodjeljivati nakon faze savjetovanja. Nakon dodjele kapaciteta, postoje i detaljna pravila kojima se omogućuju izmjene planiranja. Novi sustav osmišljen je i kako bi se omogućile bolja prekogranična koordinacija i uspostava boljih višemrežnih usluga. Predviđen je i sustav kazni koji je osmišljen tako da ima odvraćajući učinak i da se izbjegava previše promjena.
11. Država članica može upravitelju infrastrukture dati strateške smjernice na temelju indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture, poštujući pritom operativne odgovornosti upravitelja infrastrukture. Tim strateškim smjernicama može se omogućiti razmatranje specifičnih nacionalnih karakteristika i zahtjeva u općem kontekstu više europski usmjerenog pristupa planiranju i dodjeli željezničkog kapaciteta. Važno je da države članice mogu odlučiti o specifičnoj prirodi izrade voznog reda, odrediti minimalne količine za određene vrste usluga željezničkog prijevoza i imati mogućnost da se nacionalni prioriteti uzmu u obzir u parametrima za raspodjelu kapaciteta ili rješavanje sporova.
12. Upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom temeljit će se na dugoročnom planiranju. Svaki vozni red koji će stupiti na snagu od prosinca 2030. te će se primjenjivati u sljedećoj godini pripremit će se i provoditi sljedeći tri uzastopna koraka, a to su: planiranje, dodjela i prilagodba. Svaki korak imat će fazu savjetovanja kako bi se saslušale potrebe podnositelja zahtjeva. Kako bi se upraviteljima infrastrukture i operativnim dionicima pružila potpora u procesu planiranja, dodjele i prilagodbe, ENIM će pripremiti okvir za upravljanje kapacitetom. Tim će se okvirom osigurati alati, metodologije i postupovni aranžmani za upravljanje infrastrukturnim kapacitetom i koordinaciju između upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika.

1. Planiranje: upravitelji infrastrukture započet će sa strateškim planiranjem kapaciteta i osigurati koordinaciju tih planova među upraviteljima infrastrukture. Time će se podnositeljima zahtjeva olakšati organizacija prekograničnih usluga. Počevši sa strateškim planom upravitelj infrastrukture provest će detaljnije planiranje, koje će prvo uključivati strategiju za kapacitet, zatim model kapaciteta i završno plan opskrbe kapacitetom. Posebni postupci osmišljeni su za upravljanje visokoiskorištenom ili zakrčenom infrastrukturom.
  2. Dodjela: nakon planiranja prava korištenja infrastrukture trebat će se dodijeliti podnositeljima zahtjeva, bilo da je riječ o pravu na kapacitet na jednoj mreži ili višemrežnom pravu na kapacitet. Za višemrežno pravo na kapacitet Uredbom se utvrđuju i posebna pravila. Dodjela će se obavljati s pomoću digitalnih alata i digitalnih usluga. Upravitelji infrastrukture imat će različite načine za dodjelu prava na kapacitet i trebat će uzeti u obzir pitanja povezana s kapacitetom u uslužnim objektima. Od upravitelja infrastrukture zahtijeva se i da u planiranje uključe radove na infrastrukturi. Ako na kraju postupka dodjele postoji nesrazmjer između zahtjeva podnositelja i dostupnog kapaciteta, na raspolaganju je postupak rješavanja sporova. U slučaju da se ne može postići sporazumno rješenje, postupak rješavanja sporova može dovesti do primjene pravedne, transparentne i nediskriminirajuće metodologije koja se temelji na nizu operativnih, socioekonomskih i okolišnih kriterija.
  3. Prilagodba: prije nego što vozni red stupi na snagu upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva mogu zatražiti promjene. Međutim, zahtjeve za promjene trebalo bi u najvećoj mogućoj mjeri ograničiti. Kako bi se izbjegao prevelik broj promjena, uspostavljen je sustav kazni kojim bi se upravitelja infrastrukture ili podnositelja zahtjeva trebalo odvratiti od traženja promjene.
13. Rezultat planiranja i dodjele jest vozni red koji stupa na snagu početkom prosinca svake godine. Na temelju voznog reda upravlja se prometom. U okviru novog sustava još uvijek može doći do neočekivanih događaja koji će zahtijevati upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama. Važno je da se svi koji su uključeni u upravljanje prometom, upravljanje smetnjama na mreži i upravljanje kriznim situacijama međusobno obavješćuju. ENIM će pripremiti okvir za potporu upraviteljima infrastrukture i operativnim dionicima u koordinaciji upravljanja prometom, upravljanja smetnjama na mreži i upravljanja kriznim situacijama, sa zajedničkim alatima, metodologijama i postupovnim aranžmanima.

14. ENIM prati i vrednuje učinkovitost usluga željezničke infrastrukture. ENIM će pripremiti okvir za potporu upraviteljima infrastrukture sa zajedničkim alatima, metodologijama i postupovnim aranžmanima za to preispitivanje učinkovitosti. Objavit će europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti i ažurirati ga svake godine. Komisija može osnovati savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost kao neovisno i nepristrano stručno povjerenstvo. Povjerenstvo daje preporuke o učinkovitosti i preispituje nacrt izvješća o učinkovitosti te izrađuje zaseban odjeljak izvješća o preispitivanju učinkovitosti.
15. Upravljanje
  1. Uredbom se ENIM-u dodjeljuju nove odgovornosti: uspostava triju okvira i bolja koordinacija rada upravitelja infrastrukture kad je riječ o višemrežnim uslugama željezničkog prijevoza. ENIM će ujedno imenovati koordinatora mreže nakon dobivanja suglasnosti Europske komisije.
  2. Koordinator mreže imenuje se s ciljem potpore radu ENIM-a. On djeluje kao tajništvo ENIM-a, doprinosi izradi okvira i koordinaciji među upraviteljima infrastrukture, utvrđuje prepreke za višemrežne usluge željezničkog prijevoza, djeluje kao kontaktna točka i podupire rad na digitalizaciji.
  3. Europska mreža željezničkih regulatornih tijela (ENRRB) na temelju ove Uredbe imat će posebne funkcije koje se odnose na praćenje regulatornih pitanja i koordinaciju među nacionalnim regulatornim tijelima kada se pojave problemi s višemrežnim uslugama željezničkog prijevoza.
  4. Operativni dionik može odlučiti uspostaviti ERP kako bi se osiguralo učinkovito savjetovanje željezničkog sektora s ENIM-om.
16. Ako ENIM ne predstavi jedan ili više okvira ili njihovih elemenata, ili ako jedan ili više okvira ili njihovih elemenata nisu prikladni za postizanje predviđenih ciljeva, ili ako jedan ili više okvira nisu dostatni za osiguravanje ujednačenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenog akta kako bi se donio relevantni okvir ili njegovi elementi.

17. Prvi vozni red u skladu s novim pravilima na temelju ove Uredbe bit će objavljen 2030. te će se početi primjenjivati 14. prosinca 2030.

#### **IV. ZAKLJUČAK**

18. Stajalištem Vijeća podupire se cilj prijedloga Komisije i u potpunosti se odražava kompromis postignut u neformalnim pregovorima između Vijeća i Europskog parlamenta, uz potporu Komisije.
  19. Nakon što se donese, Uredba o upotrebi željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, izmjeni Direktive 2012/34/EU i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 913/2010 znatno će doprinijeti prometnom sektoru.
-