

Bruselj, 21. april 2026
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0271 (COD)

16833/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

UTEMELJITEV SVETA

Zadeva: Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010

- utemeljitev Sveta
- Svet sprejel 21. aprila 2026

I. UVOD

1. Komisija je 11. julija 2023 Svetu in Evropskemu parlamentu predložila predlog¹ uredbe o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010. Predlog temelji na členu 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), pogajanja o njem pa potekajo po rednem zakonodajnem postopku.
2. Svet je splošni pristop sprejel na seji Sveta PTE (promet) 18. junija 2024.
3. Evropski parlament je svoj pogajalski mandat sprejel na plenarnem zasedanju 12. marca 2024.
4. V prvem trialogu, ki je potekal 19. novembra 2024, je bil podan splošen mandat za tehnično raven. Drugi in tretji trialog sta potekala 3. marca 2025 in 10. junija 2025. V četrtem in zadnjem trialogu 18. novembra 2025 sta Svet in Parlament dosegla začasni dogovor.
5. Odbor stalnih predstavnikov je 19. decembra 2025 preučil končno kompromisno besedilo, da bi dosegel dogovor, in ga potrdil.
6. Predsednica odbora TRAN je 27. januarja 2026 predsedniku Odbora stalnih predstavnikov poslala pismo, v katerem je potrdila, da bo Parlament, če bo Svet dogovorjeno besedilo odobril v prvi obravnavi, potem ko ga bo pregledala pravnolingvistična služba, odobril stališče Sveta v drugi obravnavi.

¹ 11718/23 + ADD 1 do 4.

II. CILJ

7. Cilj uredbe je, da se za upravljanje zmogljivosti železniškega omrežja uporablja enoten regulativni okvir. Pravila o dodeljevanju zmogljivosti, določena v Direktivi 2012/34/EU, se nadomestijo s pravili iz te uredbe. Predlog temelji na projektu za preoblikovanje voznih redov, ki ga vodi industrija; namen tega projekta je upravljavcem infrastrukture zagotoviti večjo prožnost tako za dolgoročneje strateško načrtovanje kot za kratkoročneje dodeljevanje zmogljivosti z novim postopkom načrtovanja in dodeljevanja. Z načrtovanjem dlje vnaprej bo mogoča optimalnejša uporaba infrastrukture. Mogoča bo tudi bolj uravnotežena delitev na različne vrste uporabnikov železniških zmogljivosti, najsi gre za potnike ali za tovor, zlasti v korist tovarnega prometa, ki bi moral postati zanesljivejši.
8. Kar zadeva organizacijo, se je s predlogom Komisije okrepila centralizacija na ravni EU, saj je bila okrepljena Evropska mreža upravljavcev infrastrukture (ENIM) in vzpostavljen nov subjekt – koordinator omrežja. Prvotno predlagani organ za oceno uspešnosti je bil spremenjen v svetovalni odbor za uspešnost. Na zahtevo Evropskega parlamenta bodo imeli deležniki možnost vzpostaviti Evropsko železniško platformo (ERP).

III. ANALIZA STALIŠČA SVETA V PRVI OBRAVNAVI

9. Parlament in Svet sta se pogajala na podlagi predloga Komisije, da bi dosegla hiter dogovor v drugi obravnavi na podlagi stališča Sveta v prvi obravnavi. Stališče Sveta v prvi obravnavi vsebuje naslednje glavne elemente, o katerih sta zakonodajalca dosegla dogovor:

Povzetek glavnih vprašanj

10. Uredba uvaja nova pravila za dodeljevanje zmogljivosti železniške infrastrukture, ki omogočajo dolgoročneje načrtovanje železniških storitev, s čimer stremi k temu, da bi se boljše uporabljala infrastruktura in da bi bilo možnih več železniških storitev, tako za potnike kot za tovor. Novi sistem temelji na celovitem sistemu posvetovanj, ki bi upravljavcem infrastrukture omogočil boljše razumevanje potreb različnih prosilcev. Po fazi posvetovanja bodo dodeljene zmogljivosti. Potem ko bodo dodeljene, bodo s podrobnimi pravili možne tudi spremembe načrtovanja. Namen novega sistema je med drugim ta, da omogoča boljše čezmejno usklajevanje in vzpostavitev boljših storitev v več omrežjih. Obstaja tudi sistem kazni, katerega namen je odvracanje in izogibanje prevelikemu številu sprememb.
11. Država članica lahko upravljavcu infrastrukture ob spoštovanju njegovih operativnih odgovornosti zagotovi strateške smernice na podlagi okvirne strategije razvoja železniške infrastrukture. Te strateške smernice lahko omogočajo, da se v splošnem kontekstu bolj evropskega pristopa načrtovanja in dodeljevanja železniških zmogljivosti upoštevajo specifične nacionalne značilnosti in zahteve. Pomembno je, da lahko države članice izberejo specifično naravo vzorca voznega reda, določijo minimalne količine za specifične vrste železniških prevoznih storitev in imajo možnost, da v parametrih za razdelitev zmogljivosti ali reševanje sporov upoštevajo nacionalne prioritete.
12. Upravljanje zmogljivosti železniške infrastrukture bo temeljilo na dolgoročnejšem načrtovanju. Vsak vozni red, ki bo začel veljati od decembra 2030 dalje in bo veljal naslednje leto dni, bo pripravljen in se bo izvajal ob upoštevanju treh zaporednih korakov – načrtovanja, dodelitve in prilagoditve. Vsak korak zajema fazo posvetovanja, v kateri se prisluhne potrebam prosilcev. ENIM bo pripravila okvir za upravljanje zmogljivosti, s tem pa v postopku načrtovanja, dodelitve in prilagoditve podprla upravljavce infrastrukture in operativne deležnike. V tem okviru bodo zagotovljena orodja, metodologije in postopkovni dogovori za upravljanje zmogljivosti infrastrukture ter za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi operativnimi deležniki.

1. Načrtovanje: upravljavci infrastrukture bodo začeli strateško načrtovati zmogljivosti in zagotavljali, da bodo ti načrti usklajeni med upravljavci infrastrukture. Prosilci bodo tako lahko lažje organizirali čezmejne storitve. Upravljavec infrastrukture bo na podlagi strateškega načrta izvedel podrobnejše načrtovanje: najprej strategijo zmogljivosti, nato model zmogljivosti in nazadnje načrt oskrbe z zmogljivostmi. Za upravljanje zelo izkoriščene ali preobremenjene infrastrukture so oblikovani posebni postopki.
2. Dodeljevanje: po načrtovanju bodo morale biti pravice do uporabe infrastrukture dodeljene prosilcem, in sicer pravice do zmogljivosti tako v enem kot v več omrežjih. Za pravice do zmogljivosti v več omrežjih so v uredbi določena tudi specifična pravila. Dodeljevanje bo izvedeno prek digitalnih orodij in digitalnih storitev. Upravljavci infrastrukture bodo imeli na voljo različne načine za dodeljevanje pravic do zmogljivosti in morajo pri tem upoštevati vprašanja, povezana z zmogljivostmi v objektih za izvajanje železniških storitev. Upravljavci infrastrukture morajo v načrtovanje vključiti tudi infrastrukturna dela. Če se ob koncu postopka dodeljevanja zahteve prosilcev ne ujemajo z razpoložljivo zmogljivostjo, se izvede postopek reševanja sporov. Če ni mogoče najti sporazumne rešitve, lahko reševanje sporov privede do uporabe enakopravne, pregledne in nediskriminatorne metodologije, ki temelji na sklopu operativnih, socialno-ekonomskih in okoljskih meril.
3. Prilagoditev: preden vozni red začne veljati, lahko tako upravljavci infrastrukture kot prosilci zaprosijo za spremembe. Vendar bi bilo treba zahteve za spremembe čim bolj omejiti. Da bi se izognili prevelikemu številu sprememb, je bil vzpostavljen sistem glob, da bi bodisi upravljavca infrastrukture bodisi prosilca odvrnili od prošenj za spremembe.

13. Posledica načrtovanja in dodeljevanja je vozni red, ki začne veljati vsako leto v začetku decembra. To omogoča upravljanje prometa na podlagi voznega reda. V skladu z novim sistemom se lahko še vedno zgodijo nepričakovani dogodki, ki zahtevajo obvladovanje motenj in krizno upravljanje. Pomembno je, da vsi vpleteni v upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje drug drugega stalno obveščajo. ENIM bo pripravila okvir v podporo upravljavcem infrastrukture in operativnim deležnikom za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja s skupnimi orodji, metodologijami in postopkovnimi dogovori.
14. ENIM spremlja in primerja uspešnost storitev železniške infrastrukture. Za ta pregled uspešnosti bo pripravila okvir v podporo upravljavcem infrastrukture s skupnimi orodji, metodologijami in postopkovnimi dogovori. Objavila bo evropsko poročilo o oceni uspešnosti in ga vsako leto posodobila. Komisija lahko kot neodvisen in nepristranski strokovni odbor ustanovi svetovalni odbor za uspešnost. Odbor zagotavlja priporočila glede uspešnosti in pregleda osnutek poročila o uspešnosti ter v okviru poročila o oceni uspešnosti predstavi samostojen razdelek.
15. Upravljanje
 1. Z uredbo se ENIM dodeljujejo nove odgovornosti: vzpostaviti tri okvire in bolje usklajevati delo upravljavcev infrastrukture, kar zadeva železniške storitve v več omrežjih. Z njo bo imenovan tudi koordinator omrežja, in sicer s soglasjem Evropske komisije.
 2. Koordinator omrežja bo imenovan v podporo delu ENIM. Deloval bo v vlogi sekretariata ENIM, prispeval k pripravi okvirov in k usklajevanju med upravljavci infrastrukture, opredelil ovire za železniške storitve v več omrežjih, deloval kot kontaktna točka ter podpiral delo v zvezi z digitalizacijo.
 3. Evropska mreža železniških regulatornih organov (ENRBB) bo na podlagi te uredbe dobila specifične funkcije za spremljanje regulatornih vprašanj in usklajevanje med nacionalnimi regulatornimi organi, kadar se pojavijo vprašanja v zvezi z železniškimi storitvami v več omrežjih.

4. Operativni deležniki se lahko odločijo vzpostaviti platformo ERP za zagotavljanje učinkovitega posvetovanja ENIM z železniškim sektorjem.
16. Če ENIM ne predloži enega ali več okvirov ali njihovih elementov ali če eden ali več okvirov ali njihovih elementov ni primeren za doseganje zastavljenih ciljev ali če eden ali več okvirov ne zadostuje za zagotavljanje enotnih pogojev za izvajanje uredbe, je Komisija pooblaščen za sprejetje izvedbenega akta z namenom sprejetja zadevnega okvira ali njegovih elementov.
17. Prvi vozni red v skladu z novimi pravili na podlagi te uredbe bo objavljen leta 2030 in se bo začel uporabljati 14. decembra 2030.

IV. SKLEP

18. Stališče Sveta podpira namen predloga Komisije in v celoti odraža kompromis, dosežen v okviru neformalnih pogajanj med Svetom in Evropskim parlamentom ob podpori Komisije.
 19. Ko bo uredba o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010 sprejeta, bo pomemben prispevek k prometnemu sektorju.
-