



Bruxelles, 21. travnja 2026.
(OR. en)

16833/1/25
REV 1

Međuinstitucijski predmet:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139
PARLNAT

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

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
- Vijeće usvojilo 21. travnja 2026.

UREDBA (EU) 2026/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

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

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom³,

¹ SL C, C/2024/891, 6.2.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

² SL C, C/2024/1982, 18.3.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 12. ožujka 2024. (SL C, C/2025/1020, 27.2.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od 21. travnja 2026. (još nije objavljeno u Službenom listu). Stajalište Europskog parlamenta od ... (još nije objavljeno u Službenom listu).

budući da:

- (1) U komunikaciji Komisije od 11. prosinca 2019. naslovljenoj „Europski zeleni plan” utvrđen je cilj klimatske neutralnosti koji Unija treba ostvariti do 2050., kao i jasan cilj da se do 2030. neto emisije stakleničkih plinova, u odnosu na razine iz 1990., smanje za najmanje 50 % i da se približe smanjenu od 55 %. Oba cilja sadržana su u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća⁴. U europskom zelenom planu poziva se na smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa od 90 %, uz rad na postizanju cilja nulte stope onečišćenja kako bi se do 2030. za više od 55 % smanjili učinci emisija onečišćujućih tvari u zraku na zdravlje, a udio osoba s kroničnim poremećajima uzrokovanim bukom iz prometa za 30 %. Promet čini oko 25 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u Uniji, koje su se posljednjih godina povećale. Jedan je od prioriteta europskog zelenog plana da se znatan dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom počne prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnim putovima. S obzirom na to da je željeznički prijevoz uvelike elektrificirana i energetske učinkovita vrsta prijevoza, veća upotreba usluga željezničkog prijevoza trebala bi doprinijeti smanjenju emisija i potrošnje energije u prometu.

⁴ Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 (SL L 243, 9.7.2021., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (2) U komunikaciji Komisije od 9. prosinca 2020. naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” utvrđene su ključne etape kako bi se za prometni sustav Unije otvorio put usmjeren prema ostvarenju ciljeva održive, pametne i otporne mobilnosti. U njoj se predviđa da će se željeznički teretni promet povećati za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050., promet željeznicom velikih brzina udvostručiti do 2030. i trostručiti do 2050., a planirana zajednička putovanja kraća od 500 km unutar Unije trebala bi biti ugljično neutralna do 2030. Kako bi se ostvarili ti ciljevi, željeznički prijevoz trebao bi postati privlačniji u smislu cjenovne pristupačnosti, pouzdanosti i dostupnosti. Usluge željezničkog prijevoza ujedno bi trebalo bolje prilagoditi potrebama putnika i otpremnika tereta.
- (3) Temeljni je cilj ove Uredbe povećati iskorištenost željezničke infrastrukture tako da njezina upotreba postane učinkovitija zahvaljujući boljim postupcima planiranja i dodjele te boljoj prekograničnoj koordinaciji, te time doprinijeti porastu usluga željezničkog prijevoza u skladu s Unijanim ciljevima dekarbonizacije. Međutim, na svim će razinama biti potrebne dodatne mjere, koje nadilaze područje primjene ove Uredbe, kako bi se dodatno povećao kapacitet željezničke infrastrukture radi zadovoljavanja povećane potražnje za željezničkim kapacitetom koja dolazi i od usluga prijevoza putnika i od usluga prijevoza tereta, te kako bi se povećala ukupna konkurentnost željeznice.

- (4) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁵ utvrđena su pravila primjenjiva na upravljanje željezničkom infrastrukturom i njezino funkcioniranje te načela i postupci primjenjivi na dodjelu kapaciteta za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza.
- (5) Uredbom (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća⁶ propisuje se uspostava željezničkih teretnih koridora i jedinstvenih kontaktnih mjesta (*one-stop shops*) kako bi se olakšalo podnošenje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnih kapaciteta za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza tereta.
- (6) Upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i upravljanje željezničkim prometom ključni su za dobro funkcioniranje željezničkog sektora. Pružanje usluga željezničkog prijevoza, posebno prekograničnih usluga željezničkog prijevoza, treba pažljivo planirati i koordinirati kako bi vlakovi s vrlo različitim karakteristikama, kao što su brzina i zaustavni put, mogli sigurno dijeliti isti kolosijek. Optimalnim i usklađenim upravljanjem željezničkim infrastrukturnim kapacitetom stvara se više mogućnosti i povećava pouzdanost usluga željezničkog prijevoza. Ovom bi se Uredbom upraviteljima infrastrukture trebala omogućiti dostatna fleksibilnost za djelotvorno upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, istodobno osiguravajući da se prema svim podnositeljima zahtjeva, kada pristupaju željezničkoj mreži, postupa na pravedan, transparentan i nediskriminirajući način tako da im se osigura pošteno tržišno natjecanje.

⁵ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁶ Uredba (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (7) Direktivom 2012/34/EU prepoznato je pravo država članica da ne primjenjuju pravila za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na određene dijelove željezničke mreže ili na određene usluge željezničkog prijevoza ako to isključenje iz područja primjene prava Unije ne bi utjecalo na funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Ta bi se isključenja iz područja primjene u strogo ograničenim i propisno obrazloženim slučajevima trebala i dalje primjenjivati, a države članice trebale bi zadržati pravo da ih u budućnosti zatraže i u odnosu na ovu Uredbu.
- (8) Upravljanje izravnom vezom ispod Engleskog kanala posebno je uređeno Ugovorom između Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske i Francuske Republike o izgradnji i upravljanju od strane privatnih koncesionara izravnom vezom ispod Engleskog kanala, potpisanim u Canterburyju 12. veljače 1986. („Ugovor iz Canterburyja”), i Sporazumom o koncesiji između državnog tajnika za promet Ujedinjene Kraljevine (*Secretary of State for Transport*), ministra za urbanizam, stanovanje i promet Francuske (*Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports*), poduzeća The Channel Tunnel Group Limited i poduzeća France-Manche S.A., potpisanim 14. ožujka 1986., koji je otad nekoliko puta izmijenjen („Sporazum o koncesiji”). U skladu s Ugovorom iz Canterburyja i Sporazumom o koncesiji koncesionari trebaju upravljati željezničkom infrastrukturom i pružati uslugu prijevoza cestovnih vozila vlakom. Direktiva 2012/34/EU, uz iznimku određenih odredaba, ne primjenjuje se na prijevoznike čije je poslovanje ograničeno isključivo na pružanje usluga prijevoza cestovnih vozila vlakom putem izravne veze ispod Engleskog kanala ni na prijevozne operacije u obliku usluga prijevoza cestovnih vozila vlakom putem te izravne veze. Isto tako, nije primjereno primjenjivati ovu Uredbu na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom za pružanje takvih usluga. Osim ako je drukčije predviđeno, ova bi se Uredba trebala primjenjivati na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom za pružanje drugih usluga, kao što su usluge putničkih i teretnih vlakova.

- (9) Pri provedbi ove Uredbe u pogledu dijela željezničke mreže Unije koji je zemljopisno izoliran morem od ostatka željezničke mreže Unije, za koji ne postoji konkretna potreba za koordinacijom s drugim državama članicama ili s upraviteljima infrastrukture koji upravljaju željezničkom infrastrukturom koja se nalazi u drugim državama članicama i na kojoj je kapacitet stalno dostupan i ne očekuje se da će doći do relevantne promjene u kratkoročnom ili srednjoročnom razdoblju, države članice i upravitelji infrastrukture trebali bi moći slijediti pragmatičan i proporcionalan pristup kako bi se izbjegli nerazmjerni troškovi i administrativno opterećenje, uz istodobno ispunjavanje obveza utvrđenih u ovoj Uredbi.
- (10) Ova Uredba ne bi trebala sprečavati države članice da donesu mjere potrebne za zaštitu osnovnih sigurnosnih ili obrambenih interesa ili mjere potrebne za osiguravanje da vojska ima dostatan pristup željezničkoj infrastrukturi.

- (11) Prometna infrastruktura okosnica je gospodarstva i društva u cjelini. Određena željeznička infrastruktura ključna je za osiguravanje dobrog funkcioniranja vitalnih društvenih funkcija i ima stratešku važnost za nacionalnu sigurnost. U određenim slučajevima dodjela prava na kapacitet podnositelju zahtjeva mogla bi ugroziti javnu sigurnost ili javni red u Uniji, među ostalim na razini država članica, primjerice ako željeznički prijevoznik namjerava na željezničkoj infrastrukturi države članice prevoziti opasnu robu ili oružje koje je nezakonito ušlo u Uniju. Kako bi se zajamčio neometan, siguran i zaštićen željeznički promet te osigurala zaštita njihove željezničke infrastrukture, državama članicama trebalo bi dopustiti da od upravitelja infrastrukture zahtijevaju da podnositelju zahtjeva odbiju dodijeliti kapacitet, ili da oduzmu prava na njega, ako pristup njihovoj željezničkoj infrastrukturi predstavlja rizik za javni red ili javnu sigurnost, uključujući nacionalnu sigurnost i obranu. Svaka takva odluka trebala bi biti propisno obrazložena, nužna i razmjerna cilju koji se želi postići te bi pritom ujedno trebalo uzeti u obzir učinke te odluke na tržišno natjecanje i na kontinuitet lanaca opskrbe, posebno za opskrbu kritičnim resursima, te ako zatraženo pravo na kapacitet predstavlja višemrežno pravo na kapacitet. Pri procjeni rizika za javnu sigurnost ili javni red predmetna država članica trebala bi moći uzeti u obzir, među drugim čimbenicima, činjenicu da podnositelj zahtjeva podliježe mjerama ograničavanja koje je donijela Unija i razloge za donošenje takvih mjera, da je podnositelj zahtjeva u vlasništvu ili pod stvarnom kontrolom osobe ili subjekta koji podliježu mjerama ograničavanja koje je donijela Unija ili da djeluje u njihovo ime ili prema njihovim uputama, ili da su podnositelj zahtjeva ili ta osoba ili subjekt uključeni u nezakonite aktivnosti ili aktivnosti kojima se olakšava razvoj vojnih sposobnosti treće zemlje koje predstavljaju prijetnju nacionalnoj sigurnosti države članice. Država članica trebala bi redovito preispitivati takvu odluku, posebno ocjenjivanjem je li i dalje opravdana i razmjerna. Država članica trebala bi obavijestiti Komisiju, regulatorno tijelo i, kad je riječ o višemrežnom pravu na kapacitet, druge predmetne države članice o donesenoj odluci i razlozima za nju te bi se trebala koordinirati s tim drugim državama članicama u slučaju da one izraze zabrinutost u vezi s donesenom odlukom. Ako se zabrinutost koju je izrazila država članica ne riješi koordinacijom, predmetna država članica trebala bi moći zatražiti preporuku Komisije o odluci koju je donijela druga država članica.

- (12) Države članice trebale bi imati pravo upravitelju infrastrukture pružiti strateške smjernice kako bi se osiguralo da su planiranje i upotreba željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u skladu s njihovim općim ciljevima i smjericama politike. Države članice osobito bi trebale moći zahtijevati da upravitelji infrastrukture provedu posebne koncepte voznih redova kao što su integrirani taktni vozni redovi, rezerviraju minimalne količine kapaciteta za određene vrste prometa i uzmu u obzir nacionalne okolnosti i prioritete politike u parametrima metodologije za raspodjelu kapaciteta i rješavanje sporova. Pritom bi države članice trebale poštovati operativne odgovornosti upravitelja infrastrukture i osigurati da oni zadrže dovoljnu operativnu slobodu za ispunjavanje svih svojih zadaća i odgovornosti.
- (13) Budući da bi se od upravitelja infrastrukture moglo zahtijevati da primjenjuju poseban koncept voznog reda, višemrežna željeznička usluga mogla bi podlijegati različitim konceptima voznog reda. S obzirom na to, ali i na druge čimbenike, države članice nadležne za upravitelje infrastrukture koji dodjeljuju prava na kapacitet za višemrežnu željezničku uslugu koja podliježe različitim konceptima voznih redova trebale bi se koordinirati kako bi osigurale dosljednost između svojih strateških smjernica i nacionalnih zahtjeva. Osim toga, s obzirom na to da se u državama članicama primjenjuju različite prakse planiranja voznih redova, te prakse također zahtijevaju veću koordinaciju među upraviteljima infrastrukture preko granica, posebno kada se od upravitelja infrastrukture traži da unaprijed planiraju kapacitet s pomoću taktnih voznih redova.

- (14) U pravilima i postupcima koji se odnose na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom trebale bi se uzimati u obzir i zadovoljavati potrebe svih segmenata željezničkog tržišta na nediskriminirajući način. U njima bi se posebno trebala uzimati u obzir potreba za dugoročnom stabilnošću dostupnog kapaciteta za usluge prijevoza putnika, među ostalim za usluge koje se pružaju na temelju obveza pružanja javne usluge, i za kratkoročnom fleksibilnošću za prijevoz tereta kako bi se zadovoljila tržišna potražnja. Stoga postupak upravljanja kapacitetom više ne bi trebao biti pretežito godišnji, nego bi se trebao sastojati od tri uzastopne faze: strateškog planiranja kapaciteta; planiranja usluga željezničkog prijevoza i dodjele kapaciteta; te prilagodbe i preraspodjele kapaciteta. Uvođenje bolje definiranih i strukturiranih faza koje omogućuju dugoročno planiranje i kratkoročne prilagodbe u upravljanju kapacitetom bilo bi posebno korisno za usluge koje je teže planirati unaprijed ili je njihovo organiziranje složenije, kao što su teretni vlakovi i prekogranični putnički vlakovi, uključujući noćne vlakove.
- (15) Sve veći udio željezničke mreže Unije zakrčen je ili je blizu zakrčenosti te ne može zadovoljiti potrebe za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom svih podnositelja zahtjeva i podržati dodatno povećanje obujma željezničkog prijevoza. Očekuje se da će razvoj infrastrukture i digitalizacija, u skladu s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost razvijenima u okviru Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća⁷, posebno Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom (ERTMS), srednjoročno i dugoročno dovesti do povećanja dostupnog kapaciteta. Međutim, upravitelji infrastrukture vjerojatno neće moći udovoljiti svim zahtjevima za dodjelu kapaciteta za upotrebu visokoiskorištene ili zakrčene željezničke infrastrukture te bi se trebali osloniti na dobro planiranje kako bi predvidjeli potrebe, podnositeljima zahtjeva pružili rane naznake i olakšali dodjelu kapaciteta.

⁷ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka)(SL L 138, 26.5.2016., str. 44., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (16) Kako bi se osigurala optimalna upotreba željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, trebalo bi uzeti u obzir socioekonomske, operativne i okolišne kriterije tijekom postupka planiranja i dodjele, posebno pri procjeni alternativnih mogućnosti raspodjele kapaciteta na nekom elementu željezničke infrastrukture koji je visokoiskorišten ili zakrčen te u svrhu rješavanja sporova. Posebno bi za podnositelje zahtjeva za dodjelu kapaciteta u različitim državama članicama bilo korisno da upravitelji infrastrukture primjenjuju zajedničku metodu i transparentan skup kriterija kojima se pojašnjava kako su ti kriteriji uzeti u obzir i kako su utjecali na donesene odluke.
- (17) Europska mreža upravitelja infrastrukture (ENIM) trebala bi pružiti smjernice o tome kako uspostaviti zajedničku objektivnu, transparentnu i nediskriminirajuću metodologiju koja bi se temeljila na socioekonomskim, operativnim i okolišnim kriterijima za raspodjelu i dodjelu kapaciteta. Budući da je riječ o novoj metodologiji za odlučivanje o raspodjeli kapaciteta ili rješavanju sporova te će biti važno odrediti vrijednosti parametara na ispravnoj razini, ENIM bi prije njezine primjene trebao ispitati i podesiti primjenu operativnih, socioekonomskih i okolišnih kriterija.
- (18) Upravitelji infrastrukture trebali bi, prema potrebi, prilagoditi standardne vrijednosti parametara kako bi se uzele u obzir lokalne ili nacionalne okolnosti na temelju prihvaćenih pristupa i empirijskih dokaza.

- (19) Strateškim planiranjem kapaciteta koje provode upravitelji infrastrukture trebala bi se poboljšati iskorištenost željezničke infrastrukture predviđanjem potražnje za uslugama željezničkog prijevoza, među ostalim analizom očekivanih promjena na tržištu prijevoza, te uzimanjem u obzir planiranog razvoja, obnove i održavanja željezničke infrastrukture. Njime bi se trebalo osigurati da se željeznički infrastrukturni kapacitet dodjeljuje na način kojim se maksimalno povećava vrijednost usluga željezničkog prijevoza za društvo. Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati da strateško planiranje postupno omogućuje pružanje sve više pojedinosti o dostupnom kapacitetu, uzimajući pritom u obzir povratne informacije operativnih dionika, i da bude temelj za dodjelu kapaciteta.
- (20) Kako bi se osiguralo da je kapacitet dostupan za dodjelu različitim segmentima željezničkog tržišta, a posebno za usluge prijevoza tereta i prekogranične usluge željezničkog prijevoza, upraviteljima infrastrukture trebalo bi dopustiti da unaprijed planiraju upotrebu kapaciteta na zakrčenoj ili visokoiskorištenoj željezničkoj infrastrukturi i da prošire to planiranje na druge dionice mreže ako to smatraju potrebnim. Pri takvom planiranju kapaciteta unaprijed trebalo bi uzeti u obzir različite metode dodjele kapaciteta i karakteristike različitih segmenata željezničkog tržišta. Njime bi se trebala omogućiti bolja iskorištenost željezničke infrastrukture grupiranjem vlakova sa sličnim operativnim karakteristikama u fazi dodjele kapaciteta.

- (21) Pri dodjeli kapaciteta upravitelji infrastrukture trebali bi se pridržavati svojeg strateškog planiranja za opskrbu kapacitetom, istodobno osiguravajući da se kapacitet dodjeljuje u skladu s tržišnom potražnjom te na pravedan i nediskriminirajući način. U tu bi se svrhu pojedini zahtjevi za dodjelu kapaciteta koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom mogli odbiti ili bi im se mogao dodijeliti niži prioritet u fazi dodjele. Plan opskrbe kapacitetom trebalo bi stalno ažurirati kako bi odražavao dostupan kapacitet.
- (22) Prijevoznici iz različitih segmenata željezničkog tržišta razlikuju se po mogućnosti predviđanja potreba za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom. Osobito bi se moglo dogoditi da pojedini pružatelji usluga prijevoza tereta neće moći utvrditi svoje potrebe za kapacitetom na vrijeme kako bi se te potrebe uključile u vozni red, koji je dio godišnjeg plana kretanja vlakova i željezničkih vozila, te se te potrebe možda neće moći uklopiti u godišnji raspored. Stoga bi upravitelji infrastrukture trebali moći ponuditi kapacitet dovoljne kvalitete i kvantitete i za usluge željezničkog prijevoza kod kojih potražnja nije stabilna, koje se organiziraju u relativno kratkom roku, koje obuhvaćaju više od jedne vožnje vlaka i mogle bi obuhvaćati više opetovanih vožnji za razdoblje koje se ne podudara s razdobljem valjanosti voznog reda. U tu bi svrhu trebalo biti moguće rezervirati kapacitet za trase vlaka koje se onda mogu dodijeliti u kratkom roku.

- (23) Podnositelji zahtjeva za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta trebali bi moći planirati i zahtijevati dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na godišnjoj osnovi u okviru voznog reda. Podnositelji zahtjeva trebali bi također moći zahtijevati dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta znatno unaprijed za stabilne, višegodišnje usluge željezničkog prijevoza na temelju okvirnih sporazuma. Naposljetku, podnositelji zahtjeva trebali bi moći zahtijevati dodjelu kapaciteta neposredno prije vožnje za pojedinačne vlakove na temelju *ad hoc* zahtjevâ za dodjelu kapaciteta ili za opetovane željezničke usluge na temelju zahtjevâ za dodjelu kapaciteta u okviru fleksibilnog planiranja. Budući da je fleksibilno planiranje posebno prikladno za usluge željezničkog prijevoza tereta zbog njihovih karakteristika, dodjela kapaciteta u okviru postupka fleksibilnog planiranja trebala bi se odnositi barem na usluge željezničkog prijevoza tereta.

- (24) Znatan udio željezničkog prijevoza tereta odvija se na velikim udaljenostima i zahtijeva prekograničnu koordinaciju upravitelja infrastrukture. Cilj politike koji se sastoji od povećanja željezničkog prometa temelji se i na povećanju usluga prekograničnog prijevoza putnika. Da bi se olakšao i potaknuo porast prekograničnog prometa u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, potrebno je osigurati veću dosljednost i usklađenost pravila i postupaka za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, istodobno se oslanjajući na iskustvo i stručnost sektora za njihovo utvrđivanje. U skladu s tim trebalo bi ojačati ulogu ENIM-a tako da mu se povjeri izrada smjernica kako bi se omogućila ujednačena provedba postupaka i metodologija iz ove Uredbe za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i aktivna koordinacija prekograničnog kapaciteta i prometa. ENIM bi posebno trebao izraditi europske okvire za upravljanje kapacitetom, za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama te za preispitivanje učinkovitosti. U izradi tih europskih okvira trebalo bi se savjetovati sa željezničkim prijevoznicima, podnositeljima zahtjeva i drugim operativnim dionicima.

- (25) Europski okvir za upravljanje kapacitetom, europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanja smetnjama i upravljanja kriznim situacijama te europski okvir za preispitivanje učinkovitosti, koje razvija ENIM, trebali bi pružiti smjernice kojima se utvrđuju zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani koji upraviteljima infrastrukture omogućuju ujednačenu provedbu ove Uredbe u cijelom jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, a koji se odnose na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, koordinaciju prekograničnog prometa, upravljanje smetnjama u prometu i kriznim situacijama te preispitivanje učinkovitosti. Iako bi ti okviri i elementi sadržani u njima trebali biti neobvezujući, a upravitelji infrastrukture trebali bi zadržati odgovornost za svoje operativne odluke, od upravitelja infrastrukture ipak se očekuje da slijede okvire, osim ako je odstupanje od njih opravdano posebnim okolnostima. U takvim slučajevima upravitelji infrastrukture trebali bi djelovati u skladu s načelom „poštovanje ili obrazloženje” te bi trebali obrazložiti svako odstupanje od tih okvira. Taj pristup omogućuje da se postigne ravnoteža između potrebe za koordinacijom i primjenom ujednačenih pristupa u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru i potrebe za prilagođavanjem postupaka i metodologija posebnim okolnostima određenog zemljopisnog područja. Ako ENIM ne postigne dogovor o zajedničkim alatima, metodologijama i postupovnim aranžmanima te stoga ne može izraditi europske okvire ili ako, u slučaju da je postignut takav dogovor, ti okviri nisu primjereni za postizanje predviđenih ciljeva ili ako postoje znatna odstupanja od primjene tih okvira kojima se ugrožava ujednačena provedba ove Uredbe, Komisija bi trebala donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju obvezujuća pravila o zajedničkim alatima, metodologijama i postupovnim aranžmanima potrebnima za ujednačenu provedbu tih europskih okvira ili njihovih elemenata.

- (26) ENIM bi trebao imenovati koordinatora mreže koji će obavljati zadaće pružanja potpore i operativne zadaće. Pri imenovanju koordinatora mreže ENIM bi trebao razmotriti neprofitnu udrugu koja ima iskustvo u poboljšanju upravljanja željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i sudjeluje u takvom poboljšanju upravljanja.
- (27) Pravilima o upravljanju prekograničnim željezničkim prometom u normalnim uvjetima i u slučaju poremećaja trebalo bi promicati neometano, pouzdano i neprekinuto pružanje usluga željezničkog prijevoza. Tim bi se pravilima trebao predvidjeti sustav strukturirane koordinacije između upravitelja infrastrukture i drugih dionika.
- (28) Za funkcioniranje željezničke infrastrukture potrebna je bliska suradnja među upraviteljima infrastrukture, ali i intenzivna komunikacija sa željezničkim prijevoznicima i drugim dionicima koji izravno sudjeluju u željezničkom i multimodalnom prijevozu te logističkim operacijama. Stoga je potrebno osigurati strukturirano savjetovanje između upravitelja infrastrukture i drugih dionika. Europska željeznička platforma (ERP) trebala bi biti platforma za provedbu tog strukturiranog savjetovanja jer se očekuje da će se sastojati od predstavnika svih dionika uključenih u usluge željezničkog prijevoza, uključujući, ali ne ograničavajući se na željezničke prijevoznike, operatore uslužnih objekata ili operatore terminala za multimodalni prijevoz. ERP bi ENIM-u trebao moći dostaviti svoja mišljenja tijekom izrade europskih okvira te prenijeti konkretna iskustva i dati praktične prijedloge za posebne izazove i pomoći u daljnjem poboljšanju funkcioniranja usluga europskog željezničkog prijevoza.

- (29) Pouzdanost usluga željezničkog prijevoza i pravodobna obaviještenost o vremenu kada se željeznički prijevoz može odvijati neki su od aspekata koje korisnici željeznice i podnositelji zahtjeva najviše cijene. I pouzdanost voznih redova ključan je aspekt neometanog funkcioniranja željezničkog sustava, u kojem usluge i vanjski učinci na mrežu izrazito utječu jedni na druge. Zbog tog bi razloga odstupanja od rasporeda trebalo svesti na najmanju moguću mjeru te bi trebalo uvesti sustav odgovarajućih poticaja kako bi se upravitelje infrastrukture, željezničke prijevoznike i druge relevantne dionike potaknulo da ispunjavaju svoje obveze.

- (30) Ovom bi se Uredbom trebao uspostaviti sustav kazni koje se trebaju platiti ako upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva ne ispune svoje obveze u pogledu dodijeljenog prava na kapacitet. Razina propisane kazne trebala bi biti učinkovita, proporcionalna, odvrćajuća i nediskriminirajuća kako bi se osiguralo poštovanje planirane upotrebe kapaciteta. Razinu kazne također bi trebalo odobriti regulatorno tijelo. Upravitelj infrastrukture mogao bi se koristiti naknadama za pristup pruži koje se plaćaju u željezničkoj mreži kao osnovom za predlaganje razine kazni. Pri modulaciji kazne trebalo bi uzeti u obzir nekoliko čimbenika, uključujući vrijeme obavješćivanja o promjeni, kvalitetu pruženog alternativnog kapaciteta u smislu dodatne udaljenosti ili voznog vremena, tehničke karakteristike i druge relevantne aspekte ili mogućnost da se kapacitet ponovno dodijeli i da ga iskoristi drugi podnositelj zahtjeva. Primijenjena modulacija trebala bi biti niska ako je kvaliteta alternative visoka ili ako se kapacitet može ponovno dodijeliti. Primijenjena modulacija trebala bi biti veća ako se promjena zatraži neposredno prije vremena korištenja prava na kapacitet ili ako je kvaliteta preniska u usporedbi s prvotno dodijeljenim pravom na kapacitet. Upravitelji infrastrukture u državama članicama čija valuta nije euro trebali bi predvidjeti razine kazni u svojoj valuti koje odgovaraju razinama određenima u ovoj Uredbi u eurima na dan njezina stupanja na snagu. Ti upravitelji infrastrukture pozivaju se da redovito preispituju razine kazni i u odnosu na razvoj deviznog tečaja. Cilj tog sustava kazni trebao bi biti ubrzavanje rješavanja sporova i smanjenje broja sudskih sporova povezanih s nepoštovanjem dodijeljenih prava na kapacitet te pružanje sigurnosti, pravne sigurnosti, predvidljivosti i transparentnosti upraviteljima infrastrukture i podnositeljima zahtjeva u pogledu njihovih obveza u vezi s dodijeljenim pravima na kapacitet.

- (31) Kontinuirano praćenje kvalitete usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza preduvjet je za poboljšanje učinkovitosti tih usluga. Upravitelji infrastrukture trebali bi pratiti i vrednovati učinkovitost usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza na nacionalnoj razini, a ENIM bi trebao pratiti njihovu učinkovitost na razini Unije. Stoga je potrebno uspostaviti transparentan i objektivan sustav pokazatelja koji daje povratne informacije o aspektima učinkovitosti koji su relevantni za različite operativne dionike i krajnje korisnike usluga željezničkog prijevoza. Glavna funkcija tog sustava trebala bi se usmjeriti na praćenje ispunjavanja obveza koje su preuzeli operativni dionici i poboljšanja učinkovitosti protekom vremena, uzimajući pritom u obzir različite okolnosti i karakteristike u željezničkom sektoru. Za uspostavu takvog sustava i analizu njegovih rezultata ENIM i Komisija trebali bi se moći osloniti na neovisne stručnjake okupljene u Savjetodavnom povjerenstvu za učinkovitost. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost trebalo bi moći pružati neovisne savjete ENIM-u i Komisiji te operativnim dionicima i europskim koordinatorima u svim područjima koja utječu na učinkovitost usluga željezničkog prijevoza i upravljanje željezničkom infrastrukturom. Također bi trebalo doprinositi izvješću o preispitivanju učinkovitosti.

- (32) Kako bi se poboljšala učinkovitost usluga željezničke infrastrukture u jedinstvenom europskom željezničkom prostoru, ENIM bi trebao izraditi europski okvir za preispitivanje učinkovitosti. Tim bi se okvirom trebalo nastojati osigurati da svi upravitelji infrastrukture u Uniji primjenjuju zajedničke alate, metodologije i postupovne aranžmane za mjerenje učinkovitosti s pomoću dogovorenih pokazatelja. Njime bi se trebalo omogućiti utvrđivanje nedostataka u pogledu učinkovitosti željezničke mreže Unije. Njime bi se trebalo nastojati osigurati da upravitelji infrastrukture postavljaju ciljeve učinkovitosti na način kojim se uzimaju u obzir posebnosti mreže kojom upravljaju, ali se istodobno osigurava dosljednost u utvrđivanju najvažnijih nedostataka u pogledu učinkovitosti. Njime bi se upraviteljima infrastrukture trebalo omogućiti da surađuju na razini Unije kako bi utvrdili mjere za otklanjanje nedostataka u pogledu učinkovitosti i pratili njihove učinke. ENIM bi trebao redovito preispitivati taj okvir kako bi se osigurala njegova prikladnost.
- (33) Kako bi se osigurala djelotvorna koordinacija upravitelja infrastrukture na razini Unije, ENIM bi trebao postati operativniji. Trebao bi imati mehanizme donošenja odluka koji bi upraviteljima infrastrukture omogućili da djelotvorno koordiniraju strateško planiranje kapaciteta.

- (34) Svi upravitelji infrastrukture država članica odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne transeuropske prometne mreže („mreža TEN-T”) trebali bi biti članovi ENIM-a. Drugi upravitelji infrastrukture država članica, koji su uključeni u strateško upravljanje kapacitetom za pruge izvan osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T, također bi trebali moći sudjelovati u raspravama ENIM-a. Drugi upravitelji infrastrukture mogli bi biti pozvani da sudjeluju u radu ENIM-a kao promatrači, ali bez prava glasa. Nadalje, u interesu je Unije dopustiti da u ENIM-u sudjeluju upravitelji infrastrukture koji su odgovorni za pruge na osnovnoj ili proširenoj osnovnoj mreži TEN-T država koje su članice Europskog udruženja slobodne trgovine i stranaka iz jugoistočne Europe Ugovora o osnivanju Prometne zajednice koji je Unija potpisala u skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2017/1937⁸, pod uvjetom da te države ili stranke primjenjuju ovu Uredbu na temelju međunarodnog sporazuma sklopljenog s Unijom. Načine njihova sudjelovanja u ENIM-u trebalo bi utvrditi na temelju sporazuma koji su te države i stranke sklopile s Unijom. Te su države i stranke blisko povezane s Unijom u prometnom sektoru. Nadalje, zbog svojeg zemljopisnog položaja većina tih država i stranaka ima važne željezničke veze s državama članicama ili ima tranzitni promet između dviju ili više država članica. Stoga je njihov doprinos radu ENIM-a važan.

⁸ Odluka Vijeća (EU) 2017/1937 od 11. srpnja 2017. o potpisivanju, u ime Europske unije, i privremenoj primjeni Ugovora o osnivanju Prometne zajednice (SL L 278, 27.10.2017., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

- (35) Željeznička regulatorna tijela trebala bi surađivati na razini Unije kako bi se osigurala usklađena primjena regulatornog okvira i dosljedno postupanje prema podnositeljima zahtjeva u cijelom jedinstvenom europskom željezničkom prostoru. Trebala bi surađivati u okviru Europske mreže željezničkih regulatornih tijela („mreža ENRRB”) kako bi razvila zajedničke prakse za donošenje odluka koje su ovlaštena donositi na temelju ove Uredbe. U tu bi svrhu mreža ENRRB trebala obavljati zadaće koordinacije i može donositi neobvezujuće preporuke, mišljenja ili izvješća u vezi s prekograničnim uslugama željezničkog prijevoza i učinkovitošću usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza. Preporukama i mišljenjima koje donese mreža ENRRB trebalo bi promicati nacionalne odluke kojima se podupiru usklađeni postupci opisani u europskim okvirima i te preporuke i mišljenja ne bi trebali utjecati na nadležnosti željezničkih regulatornih tijela ili na nadležnosti upravitelja infrastrukture.

- (36) Za učinkovito upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i upravljanje željezničkim prometom potrebna je razmjena podataka i informacija između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i drugih operativnih dionika. Ta razmjena može biti znatno djelotvornija i učinkovitija s pomoću interoperabilnih digitalnih alata i, ako je to moguće, automatizacije. Stoga bi trebalo prioritetno provesti specifikacije za interoperabilnost i unaprijediti ih kako bi se držao korak s tehnološkim razvojem i novim postupcima predviđenima u ovoj Uredbi. Kao europsko tijelo nadležno za sustav telematskih aplikacija, Agencija Europske unije za željeznice (ERA) trebala bi biti uključena u razvoj i provedbu digitalnih alata navedenih u ovoj Uredbi kako bi se osigurala njihova usklađenost s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI-ovi) za telematske aplikacije, kako su definirane u Direktivi (EU) 2016/797, i u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća⁹.
- (37) Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati usklađenost, posebno u pogledu digitalizacije, s radom Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog u Uredbi Vijeća (EU) 2021/2085¹⁰, putem upravljačke skupine sistemskog stupa i skupine za uvođenje iz članka 96. odnosno članka 97. te uredbe.

⁹ Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004 (SL L 138, 26.5.2016., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

¹⁰ Uredba Vijeća (EU) 2021/2085 od 19. studenoga 2021. o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru programa Obzor Europa te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 219/2007, (EU) br. 557/2014, (EU) br. 558/2014, (EU) br. 559/2014, (EU) br. 560/2014, (EU) br. 561/2014 i (EU) br. 642/2014 (SL L 427, 30.11.2021., str. 17., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

(38) Kako bi se osigurao neometan postupak upravljanja kapacitetom i prometom za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza, na najmanju mjeru sveli otkazivanje dodijeljenog kapaciteta i prekidi u željezničkim operacijama zbog smetnji na željezničkoj mreži te kako bi se uzele u obzir promjene u praksama upravitelja infrastrukture i upotreba novih metoda dodjele kapaciteta te informacijskih i komunikacijskih tehnologija, Komisiji bi trebalo delegirati ovlasti za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) u vezi s određenim elementima dokumenata koji proizlaze iz strateškog planiranja; vremenskim rasporedom za strateško planiranje kapaciteta i postupak dodjele kapaciteta; trajanjem promjena dodijeljenog kapaciteta i izradom alternativnih rješenja za podnositelje zahtjeva; određenim elementima povezanim s vremenskim rasporedom u pogledu koordinacije, savjetovanja i objavljivanja ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi; graničnim vrijednostima za iskorištenost kapaciteta visokoiskorištene i zakrčene željezničke infrastrukture; prilagodbom razina kazni inflaciji te informacijama koje je potrebno pružiti operativnim dionicima. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹¹. Osobito, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

¹¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (39) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uvođenje tehničkih i operativnih zahtjeva kojima bi se olakšalo neometano funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora u pogledu ujednačenih kriterija za zahtjeve koje upravitelji infrastrukture utvrđuju u odnosu na podnositelje zahtjeva, tehničkih i operativnih zahtjeva za planiranje za izvanredne situacije, detaljnih pravila o postupku sklapanja okvirnih sporazuma, obliku i sadržaju takvih okvirnih sporazuma te detaljnih pravila o postupku fleksibilnog planiranja i u vezi s europskim okvirima. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹². Ako odbor osnovan na temelju Direktive 2012/34/EU ne da mišljenje u okviru postupka ispitivanja, Komisija ne bi trebala donijeti nacrt provedbenog akta.
- (40) Komisija je istaknula svoju namjeru da će s obzirom na planiranu reviziju Uredbe (EU) 2016/796 procijeniti izvedivost i moguće koristi proširenja nadležnosti ERA-e na željeznički infrastrukturni kapacitet. Procjena bi mogla uključivati razmatranja o upotrebi postojećih nadležnosti ERA-e u postupcima savjetovanja na razini sektora, posebno pri uspostavi sekundarnog zakonodavstva, kao i ulogu u pružanju potpore pri olakšavanju neovisnog praćenja učinkovitosti i procjene utjecaja na proračun.

¹² Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (41) Pravila za dodjelu kapaciteta utvrđena u Direktivi 2012/34/EU zamjenjuju se pravilima utvrđenima u ovoj Uredbi. Stoga bi u ovoj Uredbi trebalo utvrditi pravila za suradnju među upraviteljima infrastrukture, pravila za suradnju među željezničkim regulatornim tijelima, zahtjeve koji se odnose na elemente izvješća o mreži u kojima se opisuje priroda željezničke infrastrukture dostupne željezničkim prijevoznicima, uvjete za pristup željezničkoj infrastrukturi te načela i kriterije za dodjelu kapaciteta. Ova Uredba ne bi trebala utjecati na pravila za suradnju i koordinaciju kao ni na elemente izvješća o mreži koji se ne odnose na upravljanje kapacitetom.
- (42) U *ex post* evaluaciji Uredbe (EU) br. 913/2010 zaključeno je da je učinak te uredbe previše ograničen da bi doprinijela prelasku s cestovnog na željeznički prijevoz. Nadalje, suradnja između država članica i upravitelja infrastrukture u upravljanju željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i dalje je nedjelotvorna kad je riječ o prekograničnom prometu. Ta je evaluacija pokazala i da upravljanje kapacitetom za željezničke teretne koridore zasebno od ostatka mreže nije učinkovito. Na funkcioniranje željezničkog infrastrukturnog kapaciteta trebao bi se primjenjivati jedinstven regulatorni okvir u kojem se objedinjuju povezane odredbe iz Direktive 2012/34/EU i Uredbe (EU) br. 913/2010. Stoga bi nakon dostatnog prijelaznog razdoblja Uredbu (EU) br. 913/2010 trebalo staviti izvan snage, a odredbe iz Direktive 2012/34/EU koje se odnose na dodjelu kapaciteta zamijeniti ovom Uredbom.

- (43) Za izradu voznog reda potrebno je provesti pripremne aktivnosti u godinama koje prethode stupanju na snagu tog voznog reda. Stoga prelazak s regulatornog okvira uspostavljenog Direktivom 2012/34/EU i Uredbom (EU) br. 913/2010 na okvir uspostavljen ovom Uredbom podrazumijeva da bi pripreme za vozne redove izrađene na temelju novog regulatornog okvira trebale započeti usporedno s primjenom pravila iz postojećeg okvira. Stoga bi se tijekom prijelaznog razdoblja trebao primjenjivati dvojni režim u kojem bi potrebni pripremni koraci za izradu voznog reda trebali biti usklađeni s regulatornim okvirom primjenjivim na određeni vozni red. Okvirni sporazumi koji su sklopljeni na temelju postojećeg okvira trebali bi se moći nastaviti primjenjivati do njihova isteka.

- (44) Na temelju novog regularnog okvira pripremni koraci za izradu voznog reda trebali bi započeti s početkom faze strategije za kapacitet pet godina prije stupanja na snagu tog voznog reda. Taj je vremenski okvir u skladu s vremenskim okvirom ugovora sklopljenih između države članice i upravitelja infrastrukture, koji uključuju strukturu plaćanja dogovorenu radi financiranja upravitelja infrastrukture i obuhvaćaju razdoblje od najmanje pet godina, kako je predviđeno Direktivom 2012/34/EU. Radi rane primjene novog regulatornog okvira i uzimajući u obzir pripreme koje su već provedene u sektoru, vremenski raspored aktivnosti koje vode do utvrđivanja prva dva vozna reda mogao bi se pojednostaviti skraćivanjem faze strategije za kapacitet. U skladu s time prvi vozni red na temelju novog regulatornog okvira trebao bi biti vozni red koji počinje 14. prosinca 2030. Kako bi se uskladili s novim regulatornim okvirom, svi dionici trebali bi bez odgode započeti s potrebnim pripremama.

(45) Direktivom (EU) 2022/2557 Europskog parlamenta i Vijeća¹³ utvrđuju se mjere za postizanje visoke razine otpornosti kritičnih subjekata koji pružaju ključne usluge u Uniji. Upravitelji infrastrukture obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe u načelu su obuhvaćeni i područjem primjene te direktive. Direktivom (EU) 2022/2557 od kritičnih subjekata zahtijeva se da poduzmu mjere za jačanje otpornosti. Ovom se Uredbom također zahtijeva da upravitelji infrastrukture poduzmu mjere za jačanje otpornosti u slučaju smetnji na mreži i kriznih situacija koje utječu na željeznički promet. Mjere otpornosti na temelju ove Uredbe trebale bi se primjenjivati ne dovodeći u pitanje Direktivu (EU) 2022/2557 i komplementarno s tom direktivom. Upravitelji infrastrukture ujedno trebaju osigurati da ispunjavaju svoje obveze na temelju Direktive (EU) 2022/2557. Ako su upravitelji infrastrukture već poduzeli mjere i sastavili dokumente na temelju ove Uredbe koji su relevantni za mjere jačanja otpornosti na temelju Direktive (EU) 2022/2557, trebali bi moći upotrijebiti te mjere i dokumente kako bi ispunili zahtjeve u pogledu mjera otpornosti na temelju te direktive.

¹³ Direktiva (EU) 2022/2557 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2022. o otpornosti kritičnih subjekata i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 2008/114/EZ (SL L 333, 27.12.2022., str. 164., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

- (46) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno učinkovitije upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i željezničkim prometom, čime se poboljšava kvaliteta usluga i omogućuje veći promet na željezničkoj mreži, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prekograničnih učinaka djelovanja on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Poglavlje I.

Opće odredbe

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju načela, pravila i postupci koji se primjenjuju na upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, upravljanje prometom, upravljanje krizama i upravljanje učinkovitošću za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza te na koordinaciju između upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika, kao i načela, pravila i postupci koji se primjenjuju na provedbu digitalnih alata za potporu postupcima upravljanja kapacitetom i prometom iz ove Uredbe. Njome se također utvrđuju pravila za Europsku mrežu za koordinaciju među upraviteljima infrastrukture i s drugim relevantnim dionicima te za nadzor nad upravljanjem kapacitetom i prometom.
2. Ova Uredba primjenjuje se na upotrebu željezničke infrastrukture za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza iz članka 1. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, uključujući uslužne objekte definirane u članku 3. točki 11. te direktive.
3. Članci 2. i 3. poglavlja I. i poglavlja od II. do V. ove Uredbe ne primjenjuju se na željezničku infrastrukturu ili usluge željezničkog prijevoza koje je država članica isključila iz primjene poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU u skladu s člankom 2. stavcima 3., 3.a, 4., 8. i 8.a te direktive tijekom razdoblja valjanosti relevantnih isključenja.

4. Ova se Uredba ne primjenjuje na usluge željezničkog prijevoza koje je država članica isključila iz primjene poglavlja IV. Direktive 2012/34/EU u skladu s člankom 2. stavkom 10. te direktive.
5. Ova se Uredba ne primjenjuje na prijevoznike ili prijevozne operacije iz članka 2. stavka 9. Direktive 2012/34/EU.
6. Ova se Uredba ne primjenjuje na Cipar i Maltu sve dok se na njihovu državnom području ne uspostavi željeznički sustav.
7. Ova Uredba ne sprečava države članice da donesu mjere potrebne za zaštitu osnovnih sigurnosnih ili obrambenih interesa ili mjere kojima se osigurava da vojska ima dostatan pristup željezničkoj infrastrukturi, posebno za vojne operacije i vojnu obuku, uključujući vrste mjera predviđene u članku 49. stavku 1. točkama od (a) do (e).

Članak 2.

Opće odgovornosti i načela

1. Ovom se Uredbom ne dovodi u pitanje neovisnost u upravljanju upravitelja infrastrukture utvrđena u članku 4. Direktive 2012/34/EU.
2. Ne dovodeći u pitanje članak 7.c Direktive 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture odgovorni su za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i upravljanje željezničkim prometom.

Upućivanja na upravitelja infrastrukture u svim odredbama koje se odnose na dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u ovoj Uredbi tumače se kao upućivanja na tijelo za dodjelu kapaciteta iz članka 7.a stavka 3. Direktive 2012/34/EU.

3. Radi olakšavanja učinkovitog i djelotvornog upravljanja željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i prometom unutar Unije upravitelji infrastrukture iz članka 58. stavka 3. surađuju u okviru Europske mreže upravitelja infrastrukture (ENIM) iz članka 7.f Direktive 2012/34/EU i u skladu s odredbama ove Uredbe o suradnji.

4. Pri ispunjavanju svojih zadaća i odgovornosti u skladu s ovom Uredbom upravitelji infrastrukture:
- (a) na optimalan i djelotvoran način upotrebljavaju dostupnu željezničku infrastrukturu djelotvornim planiranjem i koordinacijom s ciljem povećanja udjela željezničkog prijevoza u odnosu na druge vrste prijevoza, i za usluge prijevoza putnika i za usluge prijevoza tereta, u skladu s klimatskim ciljevima Unije;
 - (b) maksimalno povećavaju vrijednost usluga željezničkog prijevoza omogućenih željezničkom infrastrukturom za društvo u društvenom, gospodarskom i okolišnom smislu;
 - (c) osiguravaju nediskriminirajuće upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom te pravedan i transparentan pristup njemu, među ostalim tijekom radova na željezničkoj infrastrukturi, s ciljem da se omogući pošteno tržišno natjecanje i zajamči optimalna konkurentnost usluga željezničkog prijevoza;
 - (d) omogućuju neprekinut željeznički promet na više mreža i preko granica tako što nastoje otkloniti uska grla i operativne prepreke;

- (e) osiguravaju transparentnost u pogledu stanja i dostupnosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta;
- (f) preispituju i poboljšavaju učinkovitost željezničke infrastrukture u bliskoj suradnji s operativnim dionicima;
- (g) doprinose provedbi i razvoju jedinstvenog europskog željezničkog prostora, osobito zajedničkim europskim tehničkim i operativnim pravilima i standardima.

Članak 3.

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

1. Upravitelji infrastrukture izvršavaju funkcije upravljanja kapacitetom i prometom, uključujući planiranje održavanja, na pravedan, transparentan i nediskriminirajući način. Osobe zadužene za donošenje odluka u pogledu tih funkcija ne smiju biti ni u kakvom sukobu interesa.
2. Upravitelji infrastrukture poštuju poslovnu povjerljivost informacija koje su im dostavljene, u skladu s pravom Unije i nacionalnim pravom, među ostalim i prema potrebi, anonimizacijom informacija koje se dijele s drugim stranama.

3. Kad je riječ o upravljanju prometom, upravitelji infrastrukture osiguravaju operativnim dionicima, u slučajevima smetnji koje se odnose na te dionike, puni i pravodobni pristup relevantnim informacijama. Ako upravitelj infrastrukture dotičnim operativnim dionicima odobrava pristup postupku upravljanja prometom, to čini na pravedan, transparentan i nediskriminirajući način.
4. Kad je riječ o upravljanju kapacitetom i dugoročnom planiranju opsežnog održavanja, obnove i modernizacije željezničke infrastrukture, upravitelj infrastrukture savjetuje se s podnositeljima zahtjeva, kako su definirani u članku 3. točki 19. Direktive 2012/34/EU, u skladu s ovom Uredbom te u najvećoj mogućoj mjeri uzima u obzir zabrinutosti koje su izrazili ti podnositelji zahtjeva.

Članak 4.

Strateške smjernice i nacionalni zahtjevi

1. Države članice upravitelju infrastrukture mogu dati strateške smjernice na temelju indikativnih strategija za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU. Tim se strateškim smjernicama, koje moraju biti usklađene s ovom Uredbom, poštuju operativne odgovornosti upravitelja infrastrukture, čime mu se omogućuje optimalna upotreba mreže i djelotvorna koordinacija dodjele kapaciteta za prekogranični promet. One se pružaju pravodobno kako bi upravitelji infrastrukture mogli poštovati rokove utvrđene u Prilogu I. ovoj Uredbi, a mogu posebno obuhvaćati ili sadržavati:
 - (a) opće ciljeve nacionalne željezničke politike relevantne za strateško planiranje kapaciteta u okviru područja primjene ove Uredbe;

- (b) izgleda za razvoj željezničke infrastrukture, uzimajući u obzir relevantne planove i strategije na nacionalnoj ili regionalnoj razini te planove rada za europske prometne koridore;
- (c) opće zahtjeve i smjernice u pogledu upotrebe željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, koje upravitelj infrastrukture mora uzeti u obzir pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u odnosu na visokoiskorištenu i zakrčenu infrastrukturu iz članka 23. ove Uredbe;
- (d) izgleda za planirani razvoj usluga željezničkog prijevoza koje se pružaju na temelju obveza pružanja javne usluge, prema potrebi uzimajući u obzir stajališta uključenih regionalnih ili lokalnih tijela.

2. Države članice mogu predvidjeti da su jedan ili više elemenata smjernica navedenih u ovom stavku obvezujući tako što od upravitelja infrastrukture zahtijevaju da:

- (a) provedu posebne koncepte voznih redova, kao što su integrirani taktni vozni redovi, i za usluge prijevoza tereta i za usluge prijevoza putnika;

- (b) rezerviraju minimalne količine kapaciteta za vrste usluga željezničkog prijevoza iz članka 14. kako bi se uzeli u obzir prioriteta njihove prometne politike;
- (c) unaprijed planiraju željeznički infrastrukturni kapacitet na određenim dionicama i čvorovima u skladu s člankom 20. stavkom 5.;
- (d) uzmu u obzir prioritete nacionalne prometne politike s pomoću nacionalnih parametara u metodologiji za raspodjelu kapaciteta u skladu s člankom 27. i s pomoću nacionalnih parametara u metodologiji za formalno rješavanje sporova u skladu s člankom 39.

Takvim se zahtjevima ne smije vezati dostupni kapacitet ni za koji element željezničke infrastrukture u mjeri u kojoj se upravitelju infrastrukture uskraćuje dovoljna operativna sloboda za ispunjavanje svih zadaća i odgovornosti utvrđenih u članku 2. stavku 4.

Pružanje usluga željezničkog prijevoza prema posebnim konceptima voznih redova, kao što su integrirani takti vozni redovi, savjetovanje o strateškom planiranju kapaciteta i dodjela prava na kapacitet potrebnih za takve usluge ostaju otvoreni svim podnositeljima zahtjeva i željezničkim prijevoznicima pod pravednim, transparentnim i nediskriminirajućim uvjetima.

3. Ako su države članice donijele strateške smjernice i zahtjeve na temelju stavaka 1. i 2., navode ih u jedinstvenom dokumentu te objavljuju taj dokument na svojim internetskim stranicama. ENIM objavljuje poveznice na te dokumente na svojim internetskim stranicama.
4. S ciljem podupiranja razvoja usluga međunarodnog željezničkog prijevoza putnika i tereta, države članice međusobno se koordiniraju u skladu s člankom 56. kako bi osigurale dosljednost između odgovarajućih strateških smjernica i zahtjeva koje predviđaju na temelju ovog članka.
5. Ne dovodeći u pitanje pravila o državnim potporama, države članice mogu, prema potrebi, upravitelju infrastrukture dodijeliti naknadu koja odgovara gubitku prihoda koji je nastao isključivo zbog poštovanja strateških smjernica i zahtjeva u pogledu upotrebe željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

Članak 5.
Definicije

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

Primjenjuju se i sljedeće definicije:

1. „viša sila” znači svaki nepredvidiv, neizbježan ili izniman događaj ili situacija izvan kontrole operativnog dionika koji se ne mogu prevladati razumnim oprezom i pažnjom, ne mogu riješiti mjerama koje su s tehničkog, financijskog ili ekonomskog stajališta razumno moguće za operativnog dionika, koji su se doista dogodili i mogu se objektivno provjeriti te koji operativnim dioniku privremeno ili trajno onemogućuju da ispuni svoje obveze u skladu s ovom Uredbom i Direktivom 2012/34/EU ili svoje ugovorne obveze;
2. „interoperabilnost” znači interoperabilnost kako je definirana u članku 2. točki 2. Direktive (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴;

¹⁴ Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji (preinaka) (SL L 138, 26.5.2016., str. 44., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

3. „operativni dionik” znači podnositelj zahtjeva, željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture, nadležno tijelo iz Uredbe (EU) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵, operator uslužnih objekata ili svi drugi subjekti izravno uključeni u pružanje usluga željezničkog prijevoza;
4. „europski koordinator” znači koordinator imenovan na temelju članka 52. Uredbe (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶;
5. „europski prometni koridori” znači koridori iz članaka 7. i 11. Uredbe (EU) 2024/1679 i Priloga III. toj uredbi;
6. „okvirni sporazum” znači pravno obvezujući opći sporazum u skladu s javnim ili privatnim pravom u kojem se utvrđuju prava i obveze podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture u vezi sa željezničkim infrastrukturnim kapacitetom koji treba dodijeliti i naknadama koje treba ubirati u razdoblju dužem od jednog razdoblja valjanosti voznog reda;

¹⁵ Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 (SL L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

7. „istovremena dodjela kapaciteta” znači postupak u kojem upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet na temelju skupa zahtjeva za dodjelu kapaciteta zaprimljenih do određenog krajnjeg roka i putem koordinacije tih zahtjeva kako bi se osigurala najbolja moguća iskorištenost željezničke infrastrukture i najveće moguće podudaranje sa zahtjevima;
8. „načelo prvi po redosljedu” znači načelo za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta prema kojemu se prednost u postupku dodjele daje na temelju kronološkog redosljeda zaprimanja zahtjevâ za dodjelu kapaciteta;
9. „trasa vlaka” znači željeznički infrastrukturni kapacitet koji je potreban za vožnju vlaka između dva mjesta u određenom vremenu, koji se opisuje kao točan prijevozni put s voznim vremenom za taj vlak, uključujući polazište i odredište, datum i vrijeme dolaska i polaska, uključujući sva mjesta zaustavljanja i povezana vremena polaska;
10. „specifikacija kapaciteta” znači pravo na kapacitet u kojem se navode komercijalne i operativne karakteristike željezničkog infrastrukturnog kapaciteta relevantne za dotičnog podnositelja zahtjeva i koje upravitelju infrastrukture pruža dovoljno informacija za pripremu konkretnih trasa vlaka koje su u skladu s tim karakteristikama;

11. „višemrežna usluga željezničkog prijevoza” znači usluga domaćeg ili međunarodnog željezničkog prijevoza tereta ili putnika koja se pruža na dvije ili više mreža kojima upravljaju različiti upravitelji infrastrukture. Vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi vlaka mogu imati različita polazišta i odredišta;
12. „višemrežno pravo na kapacitet” znači sva prava na kapacitet koja omogućuju pružanje višemrežne usluge željezničkog prijevoza;
13. „raspodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta” znači dodjela udjela ukupnog dostupnog kapaciteta nekog elementa željezničke infrastrukture za različite vrste usluga željezničkog prijevoza i ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi;
14. „vozni red” znači skup podataka koji se kontinuirano ažurira i kojim se utvrđuju sva planirana kretanja vlakova i željezničkih vozila na određenoj željezničkoj infrastrukturi, kako je izraženo s pomoću dodijeljenih prava na kapacitet, tijekom razdoblja valjanosti voznog reda;
15. „razdoblje valjanosti voznog reda” znači razdoblje u kojem je određeni vozni red valjan;
16. „radovi na željezničkoj infrastrukturi” znači intervencija na željezničkoj infrastrukturi radi razvoja, održavanja, obnove ili modernizacije željezničke infrastrukture kako su definirani u članku 3. točkama 2.a, 2.c, 2.d odnosno 2.e Direktive 2012/34/EU;

17. „regulatorno tijelo” znači regulatorno tijelo iz članka 55. Direktive 2012/34/EU;
18. „incident” znači svaki događaj ili niz događaja istog podrijetla koji uzrokuju smetnje u željezničkom prometu;
19. „dionice i čvorovi” znači prikaz željezničke mreže u obliku grafikona koji se sastoji od čvorova povezanih dionicama i koji je strukturiran tako da se mogu uzeti u obzir relevantne karakteristike ponude željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i potražnje za njime, posebno u svrhu strateškog planiranja kapaciteta;
20. „poseban koncept voznog reda” znači poseban način organizacije trasa vlakova u voznom redu, među ostalim za višemrežni promet, radi ostvarivanja određenih ciljeva politike;
21. „izvanredan prijevoz” znači izvanredan prijevoz kako je definiran u Dodatku J Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/773¹⁷;
22. „taktni vozni red” znači poseban koncept voznog reda čiji je cilj ponavljanje usluga željezničkog prijevoza u redovitim i dosljednim vremenskim razmacima i kombiniranje trasa na dionicama i čvorovima mreže ili dijelu mreže, pri čemu se, prema potrebi, uzimaju u obzir veze i vrijeme za presjedanje između usluga;

¹⁷ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/773 od 16. svibnja 2019. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost za podsustav odvijanja prometa i upravljanja prometom željezničkog sustava u Europskoj uniji i o stavljanju izvan snage Odluke 2012/757/EU (SL L 139I, 27.5.2019., str. 5., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

23. „element željezničke infrastrukture” znači dio pruge na mreži koji je upravitelj infrastrukture odredio za potrebe primjene posebnih odredaba ove Uredbe;
24. „ograničenje kapaciteta” znači smanjenje kapaciteta ili smanjenje učinkovitosti željezničke infrastrukture ispod projektne vrijednosti, iz razloga na koje upravitelj infrastrukture može ili ne može utjecati, kao što su radovi na željezničkoj infrastrukturi, degradacija imovine ili ekstremni vremenski uvjeti.

Poglavlje II.

Upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom

ODJELJAK 1.

OPĆA NAČELA ZA UPRAVLJANJE

ŽELJEZNIČKIM INFRASTRUKTURNIM KAPACITETOM

Članak 6.

Upravljanje kapacitetom

1. Upravitelji infrastrukture upravljaju željezničkim infrastrukturnim kapacitetom u okviru postupka planiranja i dodjele kapaciteta koji se sastoji od tri faze:
- (a) strateškog planiranja kapaciteta iz odjeljka 2.;

- (b) izrade rasporeda i dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta iz odjeljka 3.;
 - (c) prilagodbe i preraspodjele dodijeljenog kapaciteta iz odjeljka 4.
2. Uz sadržaj utvrđen u Prilogu IV. Direktivi 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture u izvješće o mreži iz članka 27. te direktive uključuju:
- (a) odjeljak o željezničkoj infrastrukturi koja je dostupna željezničkim prijevoznicima;
 - (b) odjeljak o upravljanju kapacitetom;
 - (c) odjeljak o operacijama, među ostalim o upravljanju prometom, upravljanju smetnjama i upravljanju kriznim situacijama; i
 - (d) odjeljak o upravljanju učinkovitošću, u skladu s Prilogom V. ovoj Uredbi.
3. Odlučivanje o upravljanju kapacitetom iz stavka 1. ovog članka, uključujući i definiciju i procjenu dostupnosti te dodjelu pravâ na kapacitet, osnovna je funkcija upravitelja infrastrukture u smislu članka 3. točke 2.f Direktive 2012/34/EU. Na odlučivanje o upravljanju kapacitetom primjenjuju se odredbe o osnovnim funkcijama utvrđene u toj direktivi.

Članak 7.

Europski okvir za upravljanje kapacitetom

1. ENIM do ... [18 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] izrađuje i donosi „europski okvir za upravljanje kapacitetom”, u skladu s odredbama članka 4. i poglavlja II., kojim se utvrđuju zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i za koordinaciju između upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te zajedničke alate, metodologije i postupovne aranžmane za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom.
2. Pri izradi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU i članka 6. stavka 2. ove Uredbe upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih alata, metodologija i postupovnih aranžmana uspostavljenih u europskom okviru za upravljanje kapacitetom.

3. ENIM objavljuje nacrt europskog okvira za upravljanje kapacitetom za potrebe savjetovanja s Europskom željezničkom platformom (ERP) i operativnim dionicima. ERP i operativni dionici mogu dostaviti svoje odgovore na savjetovanje u roku od tri mjeseca od objave tog nacrta.
4. ENIM podnosi konačni nacrt europskog okvira za upravljanje kapacitetom Europskoj mreži željezničkih regulatornih tijela („mreža ENRRB”) do ... [12 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe]. Mreža ENRRB podnosi preporuku ENIM-u o europskom okviru za upravljanje kapacitetom u roku od tri mjeseca od primitka nacrta koji je izradio ENIM. ENIM u najvećoj mogućoj mjeri uzima tu preporuku u obzir pri donošenju europskog okvira za upravljanje kapacitetom.
5. Europski okvir za upravljanje kapacitetom sadržava barem elemente utvrđene u Prilogu III. i prema potrebi se ažurira kako bi se uzeli u obzir iskustvo operativnih dionika i aktivnosti ENIM-a. Nakon ažuriranja europskog okvira za upravljanje kapacitetom ENIM se savjetuje s ERP-om i operativnim dionicima te podnosi konačni nacrt mreži ENRRB radi dobivanja preporuke, u skladu sa stavcima 3. i 4. ovog članka.

6. Pri izvršavanju svojih ovlasti u vezi s izvješćem o mreži u skladu s člankom 56. stavcima 1. i 2. Direktive 2012/34/EU regulatorno tijelo uzima u obzir preporuku o europskom okviru za upravljanje kapacitetom koju je donijela mreža ENRRB, u skladu sa stavkom 4. ovog članka i ne dovodeći u pitanje načelo neovisnosti regulatornih tijela.
7. Komisija je u skladu s člankom 74. ovlaštena za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuje europski okvir za upravljanje kapacitetom iz stavka 1. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 8.

Podnositelji zahtjeva

1. Podnositelji zahtjeva podnose zahtjeve za upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta. Kako bi mogli upotrebljavati taj željeznički infrastrukturni kapacitet, podnositelji zahtjeva koji nisu željeznički prijevoznici imenuju željezničkog prijevoznika. Željeznički prijevoznik sklapa sporazum s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 28. Direktive 2012/34/EU. Sklapanjem takvog sporazuma od strane željezničkog prijevoznika ne dovodi se u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da sklapaju okvirne sporazume s upraviteljima infrastrukture na temelju članka 33. ove Uredbe.

2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete podnositeljima zahtjeva kako bi osigurao ostvarenje svojih opravdanih očekivanja o budućim prihodima i iskorištenosti željezničke infrastrukture. Ti uvjeti moraju biti primjereni, transparenti i nediskriminirajući. Oni mogu uključivati samo davanje financijskog jamstva koje ne prelazi odgovarajuću razinu koja je razmjerna očekivanoj razini aktivnosti podnositelja zahtjeva i jamstva sposobnosti za pripremu sukladnih ponuda za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta. Ti se uvjeti navode u izvješću o mreži u skladu s točkom 2. podtočkom (c) Priloga V.
3. Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju pojedinosti kriterija koji se trebaju slijediti za primjenu stavka 2. ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 9.

Upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se željezničkim infrastrukturnim kapacitetom upravlja u svim fazama postupka upravljanja kapacitetom iz članka 6. ove Uredbe u skladu s načelima utvrđenima u članku 26. Direktive 2012/34/EU i u članku 2. ove Uredbe.

2. Pri donošenju odluka o željezničkom infrastrukturnom kapacitetu upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir strateške smjernice i nacionalne zahtjeve u pogledu iskorištenosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta koje države članice predviđaju u skladu s člankom 4. ako su države članice predvidjele takve smjernice i zahtjeve. Planiranje i dodjela kapaciteta provode se u skladu s pravednim, transparentnim i nediskriminirajućim postupcima.
3. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri planiraju i dodjeljuju kapacitet uključujući dotične podnositelje zahtjeva, tražeći rješenja koja su u skladu s potrebama podnositelja zahtjeva za kapacitetom i zahtjevima za pravima na kapacitet te istodobno osiguravajući sveukupnu optimalnu upotrebu željezničke infrastrukture na predmetnoj mreži.

Članak 10.

Informacije o željezničkom infrastrukturnom kapacitetu

1. Upravitelji infrastrukture podnositeljima zahtjeva i regulatornim tijelima te, prema potrebi, drugim operativnim dionicima, dostavljaju točne i ažurirane informacije o dostupnosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta za vrijeme cijelog postupka upravljanja kapacitetom, među ostalim u fazi strateškog planiranja iz odjeljka 2., za vrijeme postupaka izrade rasporeda i dodjele kapaciteta predviđenih u odjeljku 3. i kad god dođe do promjene dodijeljenog kapaciteta iz odjeljka 4.

Upravitelji infrastrukture bez odgode objavljuju sva ažuriranja plana opskrbe kapacitetom iz članka 20. i voznog reda iz članka 32.

2. Upravitelji infrastrukture objavljuju informacije iz stavka 1. ovog članka u skladu s člankom 66. stavkom 5.
3. Na zahtjev podnositelja zahtjeva upravitelji infrastrukture dostavljaju informacije iz stavka 1. na temelju konkretnih specifikacija komercijalnih i operativnih potreba („procjene izvedivosti”). Kad je riječ o prekograničnim uslugama, upravitelji infrastrukture primaju te zahtjeve i odgovaraju na njih na jedinstvenom mjestu i u okviru jedinstvenog postupka ili putem jedinstvenog sučelja.

Članak 11.

Ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi i narušene željezničke infrastrukture

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

2. Pri planiranju radova na željezničkoj infrastrukturi upravitelj infrastrukture djeluje u skladu s člankom 2. stavkom 4. i člankom 3.

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

3. Upravitelji infrastrukture savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o radovima na željezničkoj infrastrukturi u kontekstu mehanizama koordinacije iz članka 7.e Direktive 2012/34/EU i, kad je riječ o prekograničnim uslugama željezničkog prijevoza, u skladu s člankom 57. ove Uredbe.
4. Upravitelji infrastrukture dovoljno unaprijed planiraju ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi te o tome obavješćuju podnositelje zahtjeva i savjetuju se s njima, uzimajući u obzir procijenjeni učinak na željezničke prijevoznike. U tu svrhu upravitelji infrastrukture poštuju vremenski raspored i zahtjeve utvrđene u odjeljku 3. Priloga I.

5. Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta s izrazito velikim učinkom u smislu odjeljka 3. točke 1. Priloga I., podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture zatražiti da osiguraju alternativno planiranje ograničenja kapaciteta kako bi se utvrdila i odabrala opcija kojom se na uravnotežen način uzima u obzir učinak na podnositelje zahtjeva i upravitelje infrastrukture. Upravitelj infrastrukture tim podnositeljima zahtjeva dostavlja indikativni plan alternativnog kapaciteta dostupnog za vrijeme ograničenja kapaciteta.

Indikativni plan obuhvaća i zahvaćeni prijevozni put i alternativne prijevozne puteve, ako takvi alternativni prijevozni putevi postoje, među ostalim na drugim mrežama, te se uvrštava u model kapaciteta iz članka 19. i plan opskrbe kapacitetom iz članka 20.

6. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir i ublažavaju učinak radova na željezničkoj infrastrukturi na prekogranični promet. Upravitelji infrastrukture koordiniraju se u skladu s člankom 55. barem u pogledu svih radova na željezničkoj infrastrukturi na željezničkim prugama koje su dio europskih prometnih koridora te svih drugih radova na željezničkoj infrastrukturi koji imaju znatan prekogranični učinak.

U okviru koordinacije posebno se posvećuju optimizaciji rasporeda radova na željezničkoj infrastrukturi i osiguravanju alternativnog kapaciteta na zahvaćenom prijevoznom putu i na alternativnim prijevoznim putevima iz stavka 5. drugog podstavka, uzimajući u obzir operativne i komercijalne potrebe podnositelja zahtjeva.

7. Smanjenja kapaciteta ili učinkovitosti željezničke infrastrukture ispod njezinih projektnih vrijednosti koja su posljedica degradacije imovine, kao što su smanjenja najveće dopuštene brzine ili najvećeg osovinskog opterećenja, također se smatraju ograničenjima kapaciteta. Takva ograničenja kapaciteta ne dovode do kazni na temelju članka 42., osim ako to uzrokuje promjenu karakteristika dodijeljenog prava na kapacitet koja nije bila poznata podnositelju zahtjeva u trenutku dodjele i ta se promjena kategorizira kao znatna, u skladu s člankom 41. stavkom 6. Obveze obavješćivanja utvrđene u članku 10. primjenjuju se na takva ograničenja kapaciteta.
8. Upravitelji infrastrukture što ranije objavljuju informacije i savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o planiranim privremenim ograničenjima kapaciteta, njihovu učinku na kapacitet dostupan u komercijalne svrhe i o alternativnom kapacitetu.
9. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 75. radi izmjene odjeljka 3. Priloga I. ako su se elementi koji su u njemu utvrđeni pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi ili ako je sektor razvio nove i široko prihvaćene najbolje prakse, s ciljem daljnjeg smanjenja učinka ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi na željeznički promet te smanjenja administrativnog opterećenja za upravitelje infrastrukture, uzimajući pritom u obzir čimbenike planiranja i operativne, tehničke i komercijalne čimbenike dotičnih dionika te iskustvo i mišljenja ENIM-a.

Članak 12.

Odbijanje ili oduzimanje pravâ na kapacitet zbog javnog reda ili javne sigurnosti

1. Država članica može zahtijevati od upravitelja infrastrukture da podnositelju zahtjeva odbije dodijeliti prava na kapacitet, ili da ih oduzme, ako nadležna tijela te države članice utvrde da dodjela takvih prava tom podnositelju zahtjeva predstavlja ozbiljan i velik rizik za javni red ili javnu sigurnost, uključujući nacionalnu sigurnost i obranu te države članice. Svaka takva odluka mora biti propisno obrazložena, nužna i razmjerna cilju koji se želi postići.
2. Ne dovodeći u pitanje povjerljivost klasificiranih podataka, države članice u roku od 10 dana od donošenja odluke na temelju stavka 1. obavješćuju Komisiju, regulatorno tijelo i, u slučaju višemrežnih prava na kapacitet, druge predmetne države članice o donošenju takve odluke i o razlozima za nju. Države članice redovito preispituju svaku takvu odluku.
3. Ako država članica izrazi zabrinutost u vezi s odlukom koju je druga država članica donijela na temelju stavka 1. ovog članka, predmetne države članice međusobno se koordiniraju u skladu s člankom 56.
4. U slučaju višemrežnih prava na kapacitet predmetna država članica može zatražiti preporuku Komisije o odluci koju je donijela druga država članica na temelju stavka 1.

ODJELJAK 2.

STRATEŠKO PLANIRANJE KAPACITETA

Članak 13.

Strateško planiranje kapaciteta

1. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća sve aktivnosti utvrđene u člancima od 14. do 27.
2. U okviru strateškog planiranja izrađuju se dokumenti za planiranje koji sadržavaju sve veće razine pojedinosti o dostupnom kapacitetu, i to sljedećim redoslijedom:
 - (a) strategija za kapacitet iz članka 18.;
 - (b) model kapaciteta iz članka 19.;
 - (c) plan opskrbe kapacitetom iz članka 20.

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

Upravitelj infrastrukture stavlja na raspolaganje dokumente izrađene na temelju prvog podstavka točaka (a), (b) i (c) na najmanje dva službena jezika institucija Unije.

3. Upravitelji infrastrukture donose dokumente za planiranje kao osnovu za sljedeću fazu postupka planiranja.
4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 75. radi izmjene:
 - i. dijelova detaljnog sadržaja strategije za kapacitet, modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom utvrđenih u odjeljku 1. Priloga I.; i
 - ii. rokova utvrđenih u odjeljku 2. Priloga I.,ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi ili ako je željeznički sektor razvio nove i široko prihvaćene najbolje prakse, kako bi se osigurao učinkovit postupak strateškog planiranja i uvažila operativna pitanja upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, uzimajući u obzir iskustvo i mišljenja ENIM-a, podnositeljâ zahtjeva, regulatornih tijela i mreže ENRRB u provedbi odjeljaka 1. i 2. Priloga I.
5. Strateško planiranje kapaciteta ne smije obuhvaćati dodjelu pravâ na kapacitet pojedinačnim podnositeljima zahtjeva u skladu s člankom 28.

Članak 14.

Opći zahtjevi za strateško planiranje kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture na pravedan, transparentan i nediskriminirajući način uzimaju u obzir sve vrste usluga željezničkog prijevoza za koje mogu primiti zahtjeve za dodjelu kapaciteta, neovisno o njihovu obujmu, veličini silaznog tržišta, stabilnosti između uzastopnih voznih redova, redovitosti ili učestalosti u određenom razdoblju valjanosti voznog reda.

2. Pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u modelu kapaciteta iz članka 19. i u planu opskrbe kapacitetom iz članka 20., upravitelji infrastrukture razlikuju barem sljedeće vrste usluga željezničkog prijevoza:
 - (a) usluge prijevoza tereta;
 - (b) usluge međugradskog prijevoza putnika (na velike udaljenosti);
 - (c) usluge gradskog i regionalnog prijevoza putnika.

Ako je to potrebno, s obzirom na iskustvo stečeno u provedbi ove Uredbe i s ciljem podupiranja prekogranične dosljednosti postupka strateškog planiranja, ENIM može uz savjetovanje s operativnim dionicima i ERP-om sastaviti detaljniji usklađen popis kojim se dodatno razlikuju vrste usluga željezničkog prijevoza. Taj popis uključuje se u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

3. Pri strateškom planiranju kapaciteta, posebno u modelu kapaciteta iz članka 19. i u planu opskrbe kapacitetom iz članka 20., upravitelji infrastrukture navode unaprijed planirani kapacitet prikladan za pružanje višemrežnih usluga željezničkog prijevoza.
4. U okviru strateškog planiranja kapaciteta uzimaju se u obzir i:
 - (a) zapažena struktura i promjene potražnje za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, kako je utvrđeno na temelju dodjele kapaciteta u prethodnim razdobljima valjanosti voznog reda i na temelju nadzora tržišta iz članka 15. Direktive 2012/34/EU;
 - (b) očekivani razvoj prijevoznih potreba te posljedične potražnje za uslugama željezničkog prijevoza i željezničkim infrastrukturnim kapacitetom, kako je utvrđeno analizom iz članka 17. ove Uredbe;
 - (c) najave potreba za kapacitetom podnositeljâ zahtjeva i informacije prikupljene u okviru savjetovanja s operativnim dionicima u skladu s člankom 15. ove Uredbe;
 - (d) očekivani ili planirani razvoj željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, posebno kako je utvrđeno u indikativnoj strategiji za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i poslovnom planu upravitelja infrastrukture iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU;

- (e) planirani radovi na željezničkoj infrastrukturi za koje se očekuje da će utjecati na mrežu;
 - (f) karakteristike različitih tržišta željezničkog prijevoza, posebno u pogledu:
 - i. brzine;
 - ii. učestalosti;
 - iii. dopuštenih odstupanja od dodijeljene trase vlaka;
 - iv. mogućnosti da se usluge preusmjere, pruže u drugo vrijeme ili zamijene drugim vrstama prijevoza u slučaju smetnji na mreži;
 - v. nestabilnosti potražnje za željezničkim prijevozom i posljedične potrebe da se usluge željezničkog prijevoza planiraju u drukčijem vremenskom okviru.
5. U strateško planiranje kapaciteta mora biti uvršten kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma i fleksibilnog planiranja.
6. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća dionice i čvorove koji su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T, kako su utvrđeni u Prilogu I. Uredbi (EU) 2024/1679. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti u strateško planiranje kapaciteta uključiti druge dionice i čvorove mreže kojom upravljaju. Države članice mogu, u skladu sa strateškim smjernicama iz članka 4., predvidjeti da upravitelji infrastrukture provode strateško planiranje kapaciteta na drugim dionicama i čvorovima mreže kojom upravljaju ti upravitelji infrastrukture.

Strateško planiranje kapaciteta provodi se na dovoljno detaljnoj razini da omogućuje planiranje kapaciteta za mrežu. U tu svrhu mrežu predstavljaju dionice i čvorovi koji omogućuju da se uzmu u obzir relevantne karakteristike potražnje za kapacitetom i ponude kapaciteta.

Države članice nalažu upraviteljima infrastrukture da navedu te dionice i čvorove u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.

7. Za potrebe strateškog planiranja kapaciteta upravitelji infrastrukture izrađuju kartu strateških prijevoznih puteva s prikazanim dionicima i čvorovima, u kojoj se navodi sljedeće:
 - (a) zemljopisno područje primjene strategije za kapacitet iz članka 18., modela kapaciteta iz članka 19. i plana opskrbe kapacitetom iz članka 20.;
 - (b) alternativne pruge razmatrane u slučaju ograničenja kapaciteta iz članka 11. i u kontekstu planiranja za izvanredne situacije iz članka 21.

Države članice osiguravaju da se karta strateških prijevoznih puteva objavi i unese u registar infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.

8. Strateško planiranje kapaciteta obuhvaća razdoblje koje počinje pet godina prije promjene voznog reda na koji se odnosi. Upravitelji infrastrukture mogu produžiti to razdoblje na više od pet godina, posebno kako bi poduprli razvoj infrastrukture u okviru indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU.
9. Upravitelji infrastrukture preispituju i ažuriraju rezultate strateškog planiranja kapaciteta, posebno uzimajući u obzir sljedeće:
 - (a) razvoj željezničke infrastrukture;
 - (b) promjene potražnje za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom na tržištu, među ostalim putem najava potreba za kapacitetom;
 - (c) rezultate postupaka dodjele kapaciteta iz odjeljaka 3. i 4. ovog poglavlja u prethodnim razdobljima valjanosti voznog reda, uključujući stupanj iskorištenosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta od strane podnositeljâ zahtjeva;
 - (d) spoznaje iz upravljanja prometom provedenog u skladu s poglavljem III.;
 - (e) rezultate upravljanja smetnjama i kriznim situacijama provedenog u skladu s poglavljem III.;
 - (f) rezultate preispitivanja učinkovitosti u skladu s poglavljem IV.

10. ENIM izrađuje i u europski okvir za upravljanje kapacitetom uključuje smjernice kojima se utvrđuju zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani za strateško planiranje kapaciteta.
11. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir te smjernice u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU. U izvješću o mreži obrazlažu sva odstupanja od zajedničkih alata, metodologija i postupovnih aranžmana utvrđenih u smjernicama.

Članak 15.

Savjetovanje s dionicima o strateškom planiranju kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture savjetuju se, u skladu s člankom 7.e Direktive 2012/34/EU, sa svim operativnim dionicima, među ostalim s onima koji pružaju višemrežne usluge željezničkog prijevoza, o strateškom planiranju kapaciteta, uključujući dokumente za planiranje iz članka 13. stavka 2. ove Uredbe, u skladu s vremenskim rasporedom utvrđenim u odjeljku 2. Priloga I. ovoj Uredbi.
2. Za potrebe savjetovanja s operativnim dionicima koji pružaju višemrežne usluge željezničkog prijevoza upravitelji infrastrukture međusobno se koordiniraju u skladu s člankom 55. i, za europska i prekogranična pitanja, s člankom 57.

Članak 16.

Koordinacija strateškog planiranja kapaciteta među upraviteljima infrastrukture

1. Upravitelji infrastrukture koordiniraju, prema potrebi, svoje aktivnosti povezane sa strateškim planiranjem kapaciteta u skladu s člankom 55.

Koordinacijom se posebno osigurava:

- (a) dosljednost strateškog planiranja u svim predmetnim mrežama, posebno u pogledu strategije za kapacitet, modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom, planiranja radova na željezničkoj infrastrukturi i planiranja za izvanredne situacije;
- (b) odgovarajuće razmatranje potreba za kapacitetom za višemrežne usluge željezničkog prijevoza u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i planu opskrbe kapacitetom;
- (c) preispitivanje učinkovitosti strateškog planiranja kapaciteta i njegovih ishoda u skladu s poglavljem IV.;
- (d) sudjelovanje svih operativnih dionika i, prema potrebi, ERP-a, regulatornih tijela i mreže ENRRB, europskih koordinatora i tijela država članica te, prema potrebi, drugih dionika.

2. Podnositelji zahtjeva imaju pravo ENIM-u iznijeti svoje bojazni u pogledu dokumenata za planiranje iz članka 13. stavka 2. ENIM može donijeti mišljenje ili preporuku o tim bojaznima i o tome obavješćuje mrežu ENRRB.
3. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir sve preporuke koje je ENIM donio u skladu sa stavkom 2. Ako upravitelji infrastrukture ne postupe u skladu s preporukom, svoje razloge objašnjavaju u dokumentima za planiranje.
4. Mreža ENRRB prati postupak koordinacije i njegovu provedbu. Ona obavješćuje Komisiju o svojim stajalištima o tome je li potrebno otkloniti eventualne nedostatke u postupku koordinacije.

Članak 17.

Analiza očekivanih promjena na tržištima prijevoza

1. Upravitelji infrastrukture redovito prate i analiziraju tržišta prijevoza kako bi prema tome oblikovali svoju opću poslovnu strategiju, svoje upravljanje kapacitetom i izvanrednim situacijama te svoje odluke o ulaganjima.
2. Koordinator mreže redovito provodi studiju tržišta prijevoza o promjenama na mreži i tržištima za prekogranične usluge željezničkog prijevoza. Koordinator mreže preispituje i ažurira studiju tržišta prijevoza prema potrebi, a u svakom slučaju najmanje svakih pet godina. Rezultati studije tržišta javno su dostupni.

3. Informacije dobivene analizom tržišta prijevoza u smislu stavka 1. ovog članka i studijom tržišta iz stavka 2. ovog članka posebno se upotrebljavaju u strateškom planiranju kapaciteta iz članka 4., raspodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta iz članka 27. i dodjeli kapaciteta na temelju mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 39.

Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir analizu tržišta prijevoza u smislu stavka 1. i studiju tržišta iz stavka 2. kako bi oblikovali svoju opću poslovnu strategiju, svoje upravljanje kapacitetom i izvanrednim situacijama te svoje odluke o ulaganjima.

Članak 18.

Strategija za kapacitet

1. Upravitelj infrastrukture donosi strategiju za kapacitet u kojoj se utvrđuju očekivanja budućih promjena potražnje za željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i ponude željezničkog infrastrukturnog kapaciteta te njegova vizija o tome kako se prilagoditi tim promjenama.

Strategija za kapacitet služi kao temelj za komunikaciju, savjetovanje i koordinaciju među operativnim dionicima.

2. Strategija za kapacitet sadržava informacije navedene u odjeljku 1. Priloga I.
3. Upravitelj infrastrukture izrađuje, objavljuje i, prema potrebi, ažurira strategiju za kapacitet u skladu s vremenskim rasporedom i sadržajima utvrđenima u odjeljku 2. Priloga I.

Članak 19.

Model kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture uspostavlja model kapaciteta kojim se dorađuje strategija za kapacitet na temelju ishoda savjetovanja s operativnim dionicima iz članka 15. i aktivnosti savjetovanja i koordinacije iz članka 16., među ostalim u obliku najave potreba za kapacitetom iz članka 14. stavka 4. točke (c).

Modelom kapaciteta podupire se uravnoteženo razmatranje potreba za kapacitetom u različitim segmentima usluga željezničkog prijevoza i potreba upravitelja infrastrukture da održavaju, obnavljaju i razvijaju željezničku infrastrukturu, što uključuje modernizaciju postojeće i izgradnju nove željezničke infrastrukture. Model kapaciteta ujedno služi kao temelj za komunikaciju, savjetovanje i koordinaciju strateškog planiranja kapaciteta među operativnim dionicima.

2. Model kapaciteta sadržava informacije navedene u odjeljku 1. Priloga I. Upravitelji infrastrukture izrađuju i objavljuju model kapaciteta za svako razdoblje valjanosti voznog reda i prema potrebi ažuriraju model kapaciteta u skladu s vremenskim rasporedom utvrđenim u odjeljku 2. Priloga I. Obveza ažuriranja modela kapaciteta ne primjenjuje se ako je objavljen plan opskrbe kapacitetom za isto razdoblje valjanosti voznog reda.
3. Upravitelj infrastrukture ima pravo, u razumnim granicama, predložiti model kapaciteta koji se razlikuje od informacija dobivenih tijekom savjetovanja s podnositeljima zahtjeva. Upravitelj infrastrukture utvrđuje primjenjiva ograničenja u svojem izvješću o mreži. ENIM izrađuje smjernice o tim ograničenjima i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.
4. Ako upravitelj infrastrukture ne može izraditi model kapaciteta unutar ograničenja iz stavka 3. ovog članka, on provodi raspodjelu kapaciteta na tom elementu željezničke infrastrukture u skladu s člankom 27.
5. Upravitelji infrastrukture prema potrebi se koordiniraju u skladu s člankom 16. kako bi osigurali da su ishodi raspodjele kapaciteta dosljedni i kako bi osigurali neprekinute višemrežne usluge.

6. Upravitelji infrastrukture dokumentiraju i, prema potrebi, obrazlažu sva znatna odstupanja između modela kapaciteta i strategije za kapacitet koji se odnose na isto razdoblje valjanosti voznog reda.

Članak 20.

Plan opskrbe kapacitetom

1. Upravitelj infrastrukture uspostavlja plan opskrbe kapacitetom kojim se dorađuje model kapaciteta na temelju savjetovanja s podnositeljima zahtjeva iz članka 15., među ostalim u obliku najava potreba za kapacitetom iz članka 14. stavka 4. točke (c), i na temelju koordinacije među upraviteljima infrastrukture iz članka 16.

Planom opskrbe kapacitetom pruža se temelj za dodjelu kapaciteta. U skladu sa zahtjevima utvrđenima u odjeljcima 1. i 2. Priloga I., u njemu se navode sveobuhvatne informacije o:

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

Plan opskrbe kapacitetom sadržava informacije navedene u odjeljku 1. Priloga I.

2. Upravitelji infrastrukture izrađuju plan opskrbe kapacitetom u skladu s rezultatima postupka strateškog planiranja kapaciteta navedenog u člancima od 13. do 19. i u skladu s vremenskim rasporedom utvrđenim u odjeljku 2. Priloga I.
3. Upravitelji infrastrukture objavljuju plan opskrbe kapacitetom za svako razdoblje valjanosti voznog reda najkasnije do roka utvrđenog u odjeljku 2. Priloga I. i kontinuirano ažuriraju taj plan do kraja razdoblja valjanosti voznog reda na koje se on odnosi. Plan opskrbe kapacitetom izrađuje se za svaki pojedinačni dan predmetnog razdoblja valjanosti voznog reda.
4. Upravitelji infrastrukture dokumentiraju i, prema potrebi, obrazlažu sva znatna odstupanja između plana opskrbe kapacitetom i modela kapaciteta koji se odnose na isto razdoblje valjanosti voznog reda.
5. Upravitelji infrastrukture u planu opskrbe kapacitetom mogu navesti da je željeznički infrastrukturni kapacitet unaprijed planiran. Unaprijed planirani kapacitet znači kapacitet u odnosu na koji upravitelj infrastrukture određuje karakteristike i količine kapaciteta za koji podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjeve, utvrđuje pravila za dodjelu tog kapaciteta i utvrđuje postupak u okviru kojeg se kapacitet može zatražiti, u skladu s člankom 22. Određene karakteristike odnosno utvrđeni pravila i postupci dodjele uzimaju se u obzir pri dodjeli unaprijed planiranog kapaciteta.

6. Unaprijed planirani kapacitet prikazuje se u planu opskrbe kapacitetom u obliku elemenata planiranja kapaciteta iz članka 22., u kojima se navode količina i karakteristike kapaciteta te koji su povezani s pravilima i postupcima dodjele kapaciteta u okviru kojih se taj kapacitet stavlja na raspolaganje.
7. Upravitelj infrastrukture ima pravo, u razumnim granicama, predložiti plan opskrbe kapacitetom koji se razlikuje od informacija dobivenih tijekom savjetovanja s podnositeljima zahtjeva. Upravitelj infrastrukture utvrđuje primjenjiva ograničenja u svojem izvješću o mreži. ENIM izrađuje smjernice o tim ograničenjima i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.
8. Ako upravitelj infrastrukture nije u mogućnosti izraditi plan opskrbe kapacitetom unutar ograničenja iz stavka 7. ovog članka, on provodi raspodjelu kapaciteta na tom elementu željezničke infrastrukture u skladu s člankom 27.
9. Prema potrebi, upravitelji infrastrukture koordiniraju se u skladu s člankom 16. kako bi osigurali dosljednost ishoda raspodjele kapaciteta i neprekinute višemrežne usluge.
10. Upravitelj infrastrukture podnosi nacrt plana opskrbe kapacitetom regulatornom tijelu na kontrolu, nakon čega regulatorno tijelo analizira taj plan i može donijeti odluku kojom se od upravitelja infrastrukture zahtijeva da izmijeni plan opskrbe kapacitetom ako se u okviru analize zaključi da taj plan nije u skladu s ovom Uredbom, s Direktivom 2012/34/EU ili s načelima transparentnosti i nediskriminacije, u skladu s rokovima iz odjeljka 2. Priloga I. ovoj Uredbi.

Regulatorna tijela prema potrebi se koordiniraju s drugim regulatornim tijelima.

11. ENIM izrađuje smjernice i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom, utvrđujući sljedeće:
 - (a) sredstva za objavljivanje plana opskrbe kapacitetom, uključujući digitalne usluge, alate, funkcije i sučelja;
 - (b) postupak za savjetovanje s podnositeljima zahtjeva o planu opskrbe kapacitetom.

Članak 21.

Planiranje za izvanredne situacije

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

Planiranje za izvanredne situacije temelj je upravljanja prometom, upravljanja smetnjama i upravljanja kriznim situacijama u skladu s člankom 44. kako bi se omogućila brza reakcija u takvim situacijama i njihov učinak na željeznički promet sveo na najmanju mjeru.

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

2. Planiranje za izvanredne situacije posebno obuhvaća:
- (a) određivanje alternativnih prijevoznih puteva, ako takvi prijevozni putevi postoje, uključujući na drugim mrežama, na koje se može preusmjeriti promet u slučaju nedostupnosti elemenata željezničke infrastrukture koji su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T te svih dionica i čvorova obuhvaćenih dokumentima za strateško planiranje kapaciteta;
 - (b) indikativno planiranje željezničkog infrastrukturnog kapaciteta dostupnog na alternativnim prijevoznim putevima određenima u skladu s točkom (a) kojim se osigurava transparentnost u pogledu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta dostupnog na tim prijevoznim putevima, koji se može iskoristiti u slučaju incidenata i posebno smetnji na mreži u skladu s člankom 48.;
 - (c) utvrđivanje pravila i postupaka za upravljanje prometom i kriznim situacijama, među ostalim za dijeljenje informacija između upravitelja infrastrukture, drugih operativnih dionika i drugih dionika, kao što su javna tijela nadležna za željeznicu ili sigurnost i hitne intervencije, kao i kriterija za pokretanje tih postupaka;
 - (d) utvrđivanje tijela koja se mora obavijestiti u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih smetnji u kretanjima vlakova i izrada popisa takvih tijela;
 - (e) sve druge pripreme potrebne za upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama u skladu s člankom 44. i europskim okvirom za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju usklađenost planiranja za izvanredne situacije sa strateškim planiranjem kapaciteta, posebno strategijom za kapacitet, modelom kapaciteta i planom opskrbe kapacitetom te s planiranjem radova na željezničkoj infrastrukturi kako je navedeno u članku 11.
4. Rezultati planiranja za izvanredne situacije, posebno određivanje alternativnih prijevoznih puteva u skladu sa stavkom 2. točkom (a) i indikativno planiranje kapaciteta na alternativnim prijevoznim putevima u skladu sa stavkom 2. točkom (b), uključuju se u model kapaciteta i plan opskrbe kapacitetom.
5. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju pojedinosti postupka i kriterija koje treba slijediti za primjenu stavka 2. ovog članka, posebno kad je riječ o situacijama koje potencijalno mogu utjecati na prekogranični promet. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 22.

Kriteriji i postupci za dodjelu unaprijed planiranog kapaciteta

i za definiranje elemenata planiranja kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture unaprijed dodjeljuju planirani kapacitet uvršten u plan opskrbe kapacitetom iz članka 20. na temelju pravednih, transparentnih i nediskriminirajućih kriterija i postupaka.

Upravitelji infrastrukture uključuju te kriterije i postupke u izvješće o mreži, uzimajući u obzir zajednički okvir iz stavka 4.

2. Pri planiranju kapaciteta unaprijed kako bi izradili poseban koncept voznog reda upravitelji infrastrukture mogu grupirati elemente planiranja kapaciteta, kao što su unaprijed planirane trase vlaka, u skladu sa strateškim smjernicama iz članka 4., ako takve smjernice postoje, i uzimajući u obzir potrebe tržišta koje su izrazili podnositelji zahtjeva.
3. Elementima planiranja kapaciteta definiraju se karakteristike i svojstva različitih vrsta unaprijed planiranog kapaciteta, uključujući kapacitet za koji podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjev, kapacitet rezerviran za radove na željezničkoj infrastrukturi i kapacitet koji je već dodijeljen. Te karakteristike i svojstva obuhvaćaju sve aspekte relevantne za posebne vrste unaprijed planiranog kapaciteta, kao što su prijevozni put, vozno vrijeme, zajamčena ili propisana minimalna brzina, maksimalna duljina, tehnički parametri i broj uključenih trasa i za usluge prijevoza tereta i za usluge prijevoza putnika.
4. ENIM izrađuje zajednički okvir za kriterije i postupke iz stavka 1. i uvrštava ga u europski okvir za upravljanje kapacitetom. Zajedničkim okvirom uspostavlja se ravnoteža između prednosti rezerviranja kapaciteta za posebne vrste usluga željezničkog prijevoza ili postupaka dodjele i potrebe da se osigura fleksibilnost radi zadovoljavanja potreba tržišta pri dodjeli kapaciteta. U tu svrhu zajedničkim okvirom predviđaju se mogućnost prihvaćanja zahtjeva za dodjelu pravâ na kapacitet koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom i potreba za odgovarajućom prilagodbom plana opskrbe kapacitetom.

5. ENIM izrađuje specifikacije za elemente planiranja kapaciteta u ljudima čitljivom formatu i strojno čitljivom formatu. ENIM uvrštava te specifikacije u europski okvir za upravljanje kapacitetom. ENIM na temelju iskustva u primjeni ovog članka Komisiji dostavlja informacije o mogućim izmjenama tehničkih specifikacija o interoperabilnosti kako je predviđeno Direktivom (EU) 2016/797 i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive, u skladu s člankom 66. stavkom 3. ove Uredbe.

Članak 23.

Visokoiskorištena i zakrčena željeznička infrastruktura

1. Upravitelji infrastrukture bez odgode proglašavaju element željezničke infrastrukture visokoiskorištenim ili zakrčenim ako je ispunjen barem jedan od sljedećih uvjeta:
- (a) iskorištenost kapaciteta željezničke infrastrukture premašila je granične vrijednosti za visokoiskorištenu ili zakrčenu željezničku infrastrukturu tijekom referentnih razdoblja utvrđenih u Prilogu II. u prethodnom ili aktualnom razdoblju valjanosti voznog reda;
 - (b) upravitelji infrastrukture dužni su provesti raspodjelu kapaciteta u strateškom planiranju kapaciteta u skladu s člankom 19. stavkom 4. ili člankom 20. stavkom 8.;

- (c) veliki radovi na željezničkoj infrastrukturi koji dovode do ograničenja kapaciteta planiranih u skladu s člankom 11. uzrokuju visoku iskorištenost ili zakrčenost kapaciteta.

Upravitelji infrastrukture procjenjuju iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na temelju objektivnih, transparentnih i odgovarajućih postupaka i metoda.

2. ENIM izrađuje zajedničku metodu za iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta. Ta se metoda uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom.
3. Pri proglašavanju iz stavka 1. utvrđuju se razdoblje valjanosti voznog reda, element željezničke infrastrukture i konkretna razdoblja na koja se proglašavanje odnosi.
4. Suprotstavljeni pojedinačni zahtjevi podneseni radi dodjele kapaciteta za vrijeme razdoblja valjanosti voznog reda ne mogu biti razlog za proglašavanje elementa željezničke infrastrukture visokoiskorištenim ili zakrčenim, osim ako je ispunjen barem jedan od uvjeta iz stavka 1.
5. Ako je element željezničke infrastrukture proglašen visokoiskorištenim ili zakrčenim, upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta u skladu s člankom 24., osim ako je plan povećanja kapaciteta, kako je predviđeno u članku 25. i uzimajući u obzir sve relevantne čimbenike, tijekom pet godina koje prethode proglašavanju tog elementa željezničke infrastrukture visokoiskorištenim ili zakrčenim proveden ili se već provodi.

6. Za elemente željezničke infrastrukture koji su proglašeni visokoiskorištenima ili zakrčenima upravitelji infrastrukture rezerviraju kapacitet u planu opskrbe kapacitetom iz članka 20., uzimajući u obzir ishod analize kapaciteta iz članka 24.
7. Države članice nalažu upraviteljima infrastrukture da navedu koji su elementi željezničke infrastrukture proglašeni visokoiskorištenima ili zakrčenima u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.
8. Postupci koje treba slijediti i kriteriji koje treba primjenjivati ako je željeznička infrastruktura zakrčena utvrđuju se u izvješću o mreži te moraju biti usklađeni sa svim mjerama i kriterijima donesenima u skladu s člankom 27.
9. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 75. radi izmjene graničnih vrijednosti za iskorištenost kapaciteta i referentnih razdoblja utvrđenih u Prilogu II. ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi ili ako je sektor razvio nove i široko prihvaćene najbolje prakse, kako bi se osiguralo učinkovito upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom na visokoiskorištenoj i zakrčenoj željezničkoj infrastrukturi te uvažila operativna pitanja upraviteljâ infrastrukture i podnositeljâ zahtjeva, uzimajući u obzir iskustvo ENIM-a, upraviteljâ infrastrukture, podnositeljâ zahtjeva i drugih operativnih dionika, regulatornih tijela i mreže ENRRB u provedbi ovog članka.

Članak 24.

Analiza kapaciteta u slučaju visokoiskorištene ili zakrčene željezničke infrastrukture

1. Upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta u roku od šest mjeseci od proglašenja željezničke infrastrukture visokoiskorištenom ili zakrčenom, osim ako je tijekom pet godina prije proglašenja infrastrukture visokoiskorištenom ili zakrčenom plan povećanja kapaciteta, kojim se u obzir uzimaju svi relevantni čimbenici, proveden ili se već provodi.

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

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

2. U analizi kapaciteta uzimaju se u obzir karakteristike željezničke infrastrukture u smislu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, mogućnosti i interoperabilnosti, operativni postupci i priroda različitih usluga koje se pružaju te učinak svih tih čimbenika na željeznički infrastrukturni kapacitet. Mjere koje se razmatraju uključuju posebno usluge preusmjeravanja, među ostalim i putem različitih mreža ako je primjenjivo, usluge promjena voznog vremena, promjena brzine, usklađivanja operativnih postupaka i unapređenja željezničke infrastrukture.
3. Upravitelji infrastrukture savjetuju se s podnositeljima zahtjeva o nacrtu analize kapaciteta u skladu s člankom 7.e Direktive 2012/34/EU i, ako je predmetni element željezničke infrastrukture dio europskog prometnog koridora, u skladu s člankom 57. ove Uredbe.

Upravitelj infrastrukture objavljuje rezultate analize kapaciteta na svojim internetskim stranicama. ENIM objavljuje poveznice na rezultate analize kapaciteta na svojim internetskim stranicama.
4. Upravitelji infrastrukture u strateškom planiranju kapaciteta, posebno u strategiji za kapacitet, modelu kapaciteta i planu opskrbe kapacitetom uzimaju u obzir, prema potrebi, rezultate analize kapaciteta, među ostalim i na drugim predmetnim mrežama, provedene na temelju ovog članka.

Rezultati analize kapaciteta dostavljaju se tijelima država članica zaduženima za izradu indikativne strategije za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU i dotičnom europskom koordinatorskom tijelu.

Članak 25.

Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci od dovršetka analize kapaciteta u skladu s člankom 24., upravitelj infrastrukture izrađuje plan povećanja kapaciteta za elemente željezničke infrastrukture koji su proglašeni zakrčenima u skladu s člankom 23.

U okviru plana povećanja kapaciteta utvrđuju se:

- (a) razlozi zakrčenosti;
- (b) vjerojatan razvoj prometa u budućnosti;
- (c) ograničenja za razvoj željezničke infrastrukture;
- (d) mogućnosti i troškovi povećanja kapaciteta, uključujući mjere iz članka 24. stavka 2. i vjerojatne promjene naknada za pristup infrastrukturi.

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

2. Plan povećanja kapaciteta izrađuje se nakon savjetovanja s korisnicima relevantne zakrčene željezničke infrastrukture u skladu s člankom 15.

Država članica može odlučiti da taj plan podliježe njezinu prethodnom odobrenju.

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

Dotični europski koordinator uzima u obzir plan povećanja kapaciteta u svojem planu rada iz članka 53. Uredbe (EU) 2024/1679.

4. Ne dovodeći u pitanje članak 42. ove Uredbe, upravitelj infrastrukture prestaje ubirati naknade za relevantnu željezničku infrastrukturu na temelju članka 31. stavka 4. Direktive 2012/34/EU ako nastupi jedna od sljedećih situacija:

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

5. Neovisno o stavku 4., upravitelj infrastrukture može, podložno odobrenju regulatornog tijela, nastaviti ubirati naknade ako nastupi jedna od sljedećih situacija:

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

Članak 26.

Specijalizirana željeznička infrastruktura

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2. ovog članka, željeznički infrastrukturni kapacitet smatra se dostupnim za sve vrste prometa koje su kompatibilne s prijevoznim putem namijenjenim za prometovanje u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i sa specifikacijama utvrđenima u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive.
2. Upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, može odlučiti da se elementi infrastrukture odrede za upotrebu za određene vrste prometa ako postoje odgovarajući alternativni prijevozni putevi i ako se u skladu s postupkom utvrđenim u članku 27. može dokazati da je to opravdano iz društvene, gospodarske i okolišne perspektive. U tom slučaju upravitelj infrastrukture navodi to određivanje u dokumentima za planiranje iz članka 13. stavka 2. i u izvješću o mreži te rezervira kapacitet za određene vrste prometa u planu opskrbe kapacitetom.

Takvim određivanjem ne sprečava se upotreba takve željezničke infrastrukture za druge vrste prometa ako je kapacitet dostupan.
3. Države članice osiguravaju da se željeznička infrastruktura određena na temelju stavka 2. ovog članka navede u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797.

Članak 27.

Raspodjela kapaciteta željezničke infrastrukture proglašene visokoiskorištenom ili zakrčenom

1. Upravitelj infrastrukture provodi raspodjelu kapaciteta na elemente željezničke infrastrukture proglašene visokoiskorištenima ili zakrčenima primjenom pravedne, transparentne i nediskriminirajuće metodologije.

Upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži utvrđuje pojedinosti metodologije, uključujući sve primjenjive vrijednosti parametara, pri čemu uzima u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom. Vrijednosti parametara koje određuje upravitelj infrastrukture podliježu koordinaciji u skladu s člankom 7.e točkom (d) Direktive 2012/34/EU.

Upravitelj infrastrukture uzima u obzir potrebu za kapacitetom za višemrežne usluge željezničkog prijevoza.

2. Metodologija iz stavka 1. obuhvaća sljedeće korake:
 - (a) osmišljavanje alternativnih scenarija za raspodjelu kapaciteta dostupnog za različite vrste usluga željezničkog prijevoza, koji po mogućnosti uključuju osiguravanje alternativnog kapaciteta na drugim prijevoznim putevima ili alternativnog voznog vremena;

- (b) evaluaciju i rangiranje scenarija iz točke (a) ovog stavka, uzimajući u obzir operativne, socioekonomske i okolišne kriterije utvrđene u stavku 3. ovog članka;
- (c) odabir najviše rangiranog scenarija na temelju evaluacije iz točke (b) ovog stavka te izmjenu modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom u skladu s time.

Metodologijom se omogućuje da se u obzir uzme potreba za višemrežnim uslugama željezničkog prijevoza u njihovoj cijelosti.

3. Evaluacija iz stavka 2. točke (b) temelji se, među ostalim, na sljedećim operativnim, socioekonomskim i okolišnim kriterijima, ovisno o dostupnosti podataka i uzimajući u obzir tehničke i operativne čimbenike te iskorištenost željezničke infrastrukture:
- (a) operativnim troškovima pružatelja usluga željezničkog prijevoza i posljedičnom učinku na cijene za korisnike usluga željezničkog prijevoza;
 - (b) troškovima za korisnike usluga željezničkog prijevoza povezanima s vremenom;
 - (c) povezivosti i dostupnosti za osobe i regije koje se opslužuju uslugama željezničkog prijevoza, uključujući kvalitetu veza, posebno u pogledu vremena za presjedanje i učestalosti usluga željezničkog prijevoza putnika i usluga željezničkog prijevoza tereta;

- (d) učincima na vanjske troškove prijevoza, kao što su nesreće, emisije onečišćujućih tvari u zraku, staklenički plinovi i buka koje stvaraju usluge željezničkog prijevoza i njihove vjerojatne alternative;
- (e) broju prevezenih osoba i količini prevezenog tereta.

4. ENIM utvrđuje pravednu, transparentnu i nediskriminirajuću metodologiju i sastavlja popis parametara koji se odnose na usluge željezničkog prijevoza te operativne, socioekonomske i okolišne kriterije potrebne za procjenu iz stavka 3. ENIM prema potrebi utvrđuje standardne vrijednosti parametara ili raspone standardnih vrijednosti. ENIM osigurava da su vrijednosti parametara dostatno ispitane i podešene u operativnom kontekstu.

ENIM uvrštava metodologiju i popis parametara te standardne vrijednosti za parametre u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Upravitelj infrastrukture prema potrebi prilagođava standardne vrijednosti parametara kako bi uzeo u obzir lokalne ili nacionalne okolnosti na temelju prihvaćenih pristupa i empirijskih dokaza te, ako je primjenjivo, primjenjuje zahtjeve država članica u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (d).

ODJELJAK 3.

IZRADA RASPOREDA I DODJELA KAPACITETA

Članak 28.

Prava na kapacitet

1. Podnositelji zahtjeva mogu, na temelju javnog ili privatnog prava, upravitelju infrastrukture podnijeti zahtjev kako bi zatražili sporazum kojim se dodjeljuju prava na upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta uz plaćanje naknade kako je predviđeno u poglavlju IV. odjeljku 2. Direktive 2012/34/EU.

Upravitelji infrastrukture podnositeljima zahtjeva dodjeljuju prava na upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u obliku jednog od sljedećeg:

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

ENIM definira karakteristike specifikacija kapaciteta i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

2. Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacije kapaciteta u prava na kapacitet u obliku trase vlaka prije stvarne vožnje vlaka u skladu s rokovima utvrđenima u odjeljcima 4., 5. i 6. Priloga I.

3. Prava na kapacitet u obliku trase vlaka mogu se dodijeliti podnositeljima zahtjeva najdulje za jedno razdoblje valjanosti voznog reda. Prava na kapacitet u obliku specifikacije kapaciteta mogu se dodijeliti za razdoblje dulje od jednog razdoblja valjanosti voznog reda u skladu s člancima 33. i 35.
4. Osim ako je drukčije određeno u ovoj Uredbi, prava i obveze upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u odnosu na dodjelu kapaciteta utvrđena su u ugovorima ili u nacionalnom pravu.
5. Nakon što je podnositelju zahtjeva dodijeljeno pravo na kapacitet, on ga ne može prenijeti na drugog prijevoznika ili na drugu uslugu.

Svaki oblik prijenosa dovodi do isključenja iz daljnje dodjele kapaciteta tijekom aktualnog i sljedećeg razdoblja valjanosti voznog reda.

Prijenosom se ne smatra upotreba kapaciteta od strane željezničkog prijevoznika pri obavljanju poslova podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik. Podnositelj zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik obavješćuje upravitelja infrastrukture, najmanje 10 dana prije upotrebe kapaciteta, koji će željeznički prijevoznik upotrebljavati taj kapacitet. Te informacije uključuju dokaz o prihvatanju.

6. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti željeznički infrastrukturni kapacitet radi obavljanja usluge prijevoza putnika u državi članici u kojoj je pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi ograničeno u skladu s člankom 11. Direktive 2012/34/EU, on o tome obavješćuje upravitelje infrastrukture i predmetna regulatorna tijela najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se odnosi zahtjev za dodjelu kapaciteta. Kako bi predmetna regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javnih usluga, regulatorna tijela osiguravaju da se o tome bez neopravdane odgode u roku od najviše 10 dana obavijeste svako nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o javnim uslugama dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na tom prijevoznom putu, svako drugo zainteresirano nadležno tijelo koje ima pravo ograničavanja pristupa u skladu s člankom 11. Direktive 2012/34/EU i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga na prijevoznom putu te usluge putničkog prijevoza.

Članak 29.

Metode dodjele kapaciteta

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju prava na kapacitet podnositeljima zahtjeva u okviru postupaka dodjele iz članaka od 33. do 36.

Svaka promjena dodijeljenog kapaciteta također se smatra dodjelom kapaciteta.
2. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet s pomoću digitalnih alata i digitalnih usluga u skladu s člankom 66.

3. Upravitelj infrastrukture otkazuje pravo na kapacitet koje je, u razdoblju od barem mjesec dana, upotrijebljeno ispod granične kvote, osim ako je to posljedica negospodarskih razloga koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva. U tom slučaju upravitelj infrastrukture o tome obavješćuje regulatorno tijelo.

ENIM određuje raspone granične kvote i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Upravitelji infrastrukture određuju graničnu kvotu u izvješću o mreži uzimajući u obzir raspone granične kvote koje je odredio ENIM.

Regulatorno tijelo prati je li primjena obveza na temelju ovog stavka pravedna, transparentna i nediskriminirajuća te istražuje sve zaprimljene pritužbe.

4. Ako upravitelj infrastrukture u skladu sa stavkom 3. otkáže višemrežna prava na kapacitet, regulatorno tijelo odgovorno za tog upravitelja infrastrukture o tome obavješćuje relevantna regulatorna tijela i mrežu ENRRB.

Članak 30.

Dodjela i koordinacija višemrežnih prava na kapacitet

1. Podnositelji zahtjeva imaju pravo zatražiti višemrežna prava na kapacitet putem postupaka dodjele iz članaka od 33. do 36., uključujući cijela povratna putovanja, te dobiti odgovore na takve zahtjeve putem jedinstvenog kontaktnog mjesta (*one-stop-shop*) uspostavljenog u skladu s člankom 66. stavkom 5.

Upravitelji infrastrukture koordiniraju dodjelu kapaciteta za višemrežne usluge željezničkog prijevoza, u skladu s člankom 55., posebno za prekogranične usluge željezničkog prijevoza tereta i prekogranične usluge željezničkog prijevoza putnika.

2. Koordinacijom iz stavka 1. osobito se osigurava sljedeće:
 - (a) imenovanje jedinstvene kontaktne točke zadužene za komunikaciju s podnositeljem zahtjeva povezanu sa zahtjevom za dodjelu višemrežnog prava na kapacitet, o kojoj se podnositelja zahtjeva obavješćuje bez odgode nakon zaprimanja zahtjeva;
 - (b) usklađenost višemrežnog prava na kapacitet s minimalnim kriterijima kvalitete u smislu dosljednosti među mrežama i u pogledu aspekata kao što su određivanje pravca, vozno vrijeme, dostupnost na različite dane vožnje i status dodjele;

- (c) dosljedna provedba postupka dodjele višemrežnih prava na kapacitet, među ostalim posebno mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 38. i mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 39.;
- (d) koordiniranje eventualnih promjena dodijeljenih višemrežnih prava na kapacitet u skladu s odjeljkom 4. kako bi se u svakom trenutku osigurao integritet višemrežnih prava na kapacitet;
- (e) ne dovodeći u pitanje članak 1. stavak 7., brze i učinkovite provjere kompatibilnosti prijevoznog puta za izvanredni prijevoz koji prelazi više od jedne mreže u vojne i obrambene svrhe.

Ako upravitelji infrastrukture ne imenuju jedinstvenu kontaktnu točku, podnositelj zahtjeva odabire upravitelja infrastrukture koji je odgovoran djelovati kao jedinstvena kontaktna točka za upite povezane s određenim zahtjevom za dodjelu kapaciteta.

3. Upravitelj infrastrukture ne otkazuje višemrežno pravo na kapacitet na temelju članka 29. stavka 3. bez prethodne koordinacije, u skladu s člankom 55., s drugim dotičnim upraviteljima infrastrukture.

Ako upravitelj infrastrukture u skladu s člankom 29. stavkom 3. otkáže višemrežna prava na kapacitet, o tome obavješćuje regulatorno tijelo. Regulatorno tijelo o tome obavješćuje relevantna regulatorna tijela i mrežu ENRRB.

4. Sa zahtjevima za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet postupa se jednako i na nediskriminirajući način u usporedbi sa zahtjevima za dodjelu prava na kapacitet na jednoj mreži.
5. ENIM definira detaljne postupke i metode za promicanje ujednačene primjene ovog članka i minimalne zahtjeve u pogledu kvalitete iz stavka 2. točke (b) te ih uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Članak 31.

Suradnja pri dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i kapaciteta u uslužnim objektima

1. Upravitelji infrastrukture i operatori uslužnih objekata koji nude usluge potrebne za obavljanje usluge željezničkog prijevoza i čiji su uslužni objekti dio transeuropske prometne mreže kako je navedeno u Prilogu I. Uredbi (EU) 2024/1679, uključujući one koji se nalaze u gradskim čvorovima definiranim u članku 3. stavku 6. te uredbe, surađuju kako bi osigurali dosljednost dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i kapaciteta u uslužnim objektima.

2. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži navode popis uslužnih objekata iz stavka 1.
3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da podnositelji zahtjeva mogu na jednom mjestu i u okviru jednog postupka zatražiti prava na upotrebu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i kapaciteta u uslužnim objektima iz stavka 1. ovog članka, putem jedinstvenog kontaktnog mjesta uspostavljenog na temelju članka 66. stavka 5.
4. Upravitelji infrastrukture mogu sklopiti sporazum s operatorima drugih uslužnih objekata za zajedničko pružanje kapaciteta.
5. Za potrebe stavka 3. upravitelji infrastrukture i operatori uslužnih objekata koordiniraju kapacitet i dodjeljuju prava na kapacitet, uključujući kapacitet u uslužnom objektu koji ispunjava zahtjeve podnositelja zahtjeva ili ulažu napore kako bi osigurali izvedivu alternativu zatraženom kapacitetu.
6. Operatori uslužnih objekata iz stavka 1. ovog članka upravitelju infrastrukture pružaju informacije o dostupnom kapacitetu u digitalnom obliku u skladu s člankom 66. stavkom 5. Informacije u stvarnom vremenu pružaju se kad god su podržane digitalnim alatima iz članka 66. stavka 5.
7. Ovaj se članak ne primjenjuje na operatore uslužnih objekata na koje se primjenjuje izuzeće na temelju članka 2. Provedbene uredbe Komisije 2017/2177¹⁸.

¹⁸ Provedbena uredba Komisije (EU) 2017/2177 od 22. studenoga 2017. o pristupu uslužnim objektima i uslugama povezanim sa željeznicom (SL L 307, 23.11.2017., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

Članak 32.

Vozni red

1. Upravitelji infrastrukture objavljuju novi vozni red prije početka svakog razdoblja valjanosti voznog reda.

Upravitelji infrastrukture pokreću izradu voznog reda kada dodjeljuju kapacitet u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz članka 34., uzimajući u obzir prava na kapacitet dodijeljena na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 33. i u okviru postupka fleksibilnog planiranja iz članka 35.

2. Upravitelji infrastrukture osiguravaju, do kraja razdoblja valjanosti voznog reda, da je vozni red ažuriran, uzimajući u obzir kapacitet dodijeljen u okviru postupka fleksibilnog planiranja iz članka 35., kapacitet dodijeljen u *ad hoc* postupku iz članka 36., promjene prava na kapacitet u skladu s člankom 41. i preraspodjele u kontekstu upravljanja smetnjama i upravljanja kriznim situacijama u skladu s člankom 43.

Članak 33.

Dodjela kapaciteta na temelju okvirnih sporazuma

1. Podnositelji zahtjeva imaju pravo podnijeti zahtjev za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta na temelju okvirnih sporazuma u razdoblju duljem od jednog razdoblja valjanosti voznog reda.

U okvirnim sporazumima navode se prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacije kapaciteta kako je navedeno u članku 28. stavku 1. točki (a). Okvirni sporazumi ne smiju obuhvaćati prava na kapacitet dodijeljena u obliku trase vlaka.

Države članice mogu zahtijevati da regulatorno tijelo prethodno odobri okvirne sporazume. Relevantna regulatorna tijela međusobno koordiniraju svoje djelovanje u slučaju okvirnih sporazuma koji uključuju prekogranični promet.

2. Upravitelji infrastrukture u dokumentima za planiranje strateškog planiranja kapaciteta navode kapacitet koji planiraju rezervirati za dodjelu na temelju okvirnih sporazuma. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), kapacitet rezerviran za okvirne sporazume u tim dokumentima za planiranje upravitelj infrastrukture dodjeljuje podnositeljima zahtjeva na temelju tih sporazuma, podložno stavcima 5. i 6. ovog članka. To ne sprečava upravitelje infrastrukture da dodijele zatraženi kapacitet na temelju okvirnih sporazuma u slučajevima kada takav kapacitet nije rezerviran u dokumentima za planiranje, podložno stavku 6. ovog članka.
3. Okvirni sporazumi mogu se sklopiti između nekoliko upravitelja infrastrukture i jednog podnositelja zahtjeva ako obuhvaćaju više od jedne mreže.

4. Podnositelj zahtjeva koji je stranka okvirnog sporazuma podnosi zahtjev upravitelju infrastrukture za pretvorbu specifikacija kapaciteta iz okvirnog sporazuma u odgovarajuću trasu vlaka u skladu s tim sporazumom. Ta se pretvorba provodi u skladu s člankom 28. stavkom 2.
5. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da su okvirni sporazumi usklađeni sa sljedećim:
 - (a) dokumentima za planiranje povezanim sa strateškim planiranjem kapaciteta iz članka 13. stavka 2.;
 - (b) strateškim smjernicama, uključujući njihove moguće obvezujuće elemente, ako su države članice predvidjele takve smjernice u skladu s člankom 4.

Susjedni upravitelji infrastrukture koordiniraju svoja strateška planiranja kapaciteta u pogledu dostupnog kapaciteta za prekogranične okvirne sporazume.
6. Okvirnim sporazumima ne smije se sprečavati upotreba relevantne infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili za druge usluge. U tu svrhu upravitelji infrastrukture određuju maksimalne udjele u ukupnom kapacitetu koji se mogu dodijeliti na temelju okvirnih sporazuma i te udjele navode u izvješću o mreži.

7. Ne dovodeći u pitanje članke 41. i 42., mora biti moguće izmijeniti okvirne sporazume kako bi se omogućila bolja upotreba željezničke infrastrukture. Druge promjene pravâ na kapacitet dodijeljenih na temelju okvirnih sporazuma podliježu kazni u skladu s člankom 42.
8. Okvirni sporazumi u načelu obuhvaćaju razdoblje navedeno u odjeljku 5. Priloga I. Upravitelj infrastrukture u određenim slučajevima može pristati na dulje ili kraće razdoblje. Svako razdoblje dulje od razdoblja navedenog u odjeljku 5. Priloga I. mora biti opravdano zahtjevom koji se odnosi na namjenska ulaganja novih sudionika ili činjenicom da je usluga bitno nova, čime se značajno poboljšava kvaliteta usluge.
9. Za usluge za koje se upotrebljava specijalizirana željeznička infrastruktura iz članka 26. koja zahtijeva znatna i dugoročna ulaganja, koja podnositelj zahtjeva mora propisno obrazložiti, okvirni sporazumi mogu se sklapati na razdoblje od najviše 15 godina. Bilo koje razdoblje dulje od 15 godina može se ugovoriti samo u iznimnim slučajevima, posebno kad se radi o velikom i dugoročnom ulaganju te kad je takvo ulaganje obuhvaćeno ugovornim obvezama koje uključuju višegodišnji plan amortizacije.
10. Upravitelji infrastrukture uvrstavaju kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma u model kapaciteta iz članka 19. i u plan opskrbe kapacitetom iz članka 20.
11. Opće odredbe svakog okvirnog sporazuma moraju biti dostupne svakoj zainteresiranoj strani uz poštovanje poslovne povjerljivosti.

12. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela, željezničkih prijevoznika, upravitelja infrastrukture i mreže ENRRB, Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila o postupku i kriteriji za sklapanje okvirnih sporazuma te obliku i sadržaju takvih sporazuma kako bi se osigurala ujednačena primjena ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 34.

Dodjela kapaciteta u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta

1. Upravitelj infrastrukture dodjeljuje kapacitet istovremenom dodjelom kapaciteta kako bi, u mjeri u kojoj je to moguće, ispunio sve zahtjeve za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta iz članka 32. stavka 1., podložno stavcima 2., 3. i 4. ovog članka. Upravitelj infrastrukture uzima u obzir, u mjeri u kojoj je to moguće, sva ograničenja za podnositelje zahtjeva, uključujući gospodarski učinak na njihovo poslovanje.
2. U skladu s člancima 20. i 22. upravitelj infrastrukture može prihvatiti ili odbiti zahtjeve za dodjelu prava na kapacitet koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom.

Ako zahtjev nije u skladu s planom opskrbe kapacitetom, upravitelj infrastrukture ima pravo, u razumnim granicama, predložiti željeznički infrastrukturni kapacitet koji se razlikuje od zatraženog ili izmijeniti plan opskrbe kapacitetom, ili oboje. U takvim slučajevima upravitelj infrastrukture primjenjuje kriterije i postupke iz članka 22. stavka 1.

Kad prihvaća zahtjeve koji nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom, upravitelj infrastrukture nastoji održati opću ravnotežu između elemenata plana opskrbe kapacitetom navedenih u članku 20. stavku 6. i, ako su suprotstavljeni drugim zahtjevima, daje prednost zahtjevima koji su u skladu s planom opskrbe kapacitetom, posebno unaprijed planiranim kapacitetom.

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

Upravitelji infrastrukture najmanje jednom godišnje obavješćuju regulatorno tijelo o svim zaprimljenim zahtjevima za dodjelu kapaciteta koji se nisu uklapali u parametre dostupnog kapaciteta utvrđenog u planu opskrbe kapacitetom, neovisno o tome jesu li prihvaćeni ili odbijeni. Na temelju tih informacija regulatorno tijelo može izdati mišljenje u kojem upravitelju infrastrukture može preporučiti da izmijeni model kapaciteta.

3. Ako su dva ili više zahtjeva za dodjelu kapaciteta suprotstavljena, upravitelj infrastrukture prvo pokušava riješiti spor u okviru mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 38. Ako se tim mehanizmom sporazumnog rješavanja sporova ne riješi spor povezan s kapacitetom, upravitelj infrastrukture primjenjuje mehanizam formalnog rješavanja sporova iz članka 39.

4. Prava na kapacitet dodijeljena u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta mogu obuhvaćati:

(a) specifikacije kapaciteta;

(b) trase vlaka.

Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacija kapaciteta u trase vlaka u skladu s odjeljkom 4. Priloga I.

5. Upravitelj infrastrukture dužan je poštovati vremenski raspored za postupak dodjele kapaciteta utvrđen u odjeljku 4. Priloga I.

6. Upravitelj infrastrukture razmatra zahtjeve podnesene nakon roka utvrđenog u odjeljku 4. Priloga I. te dodjeljuje kapacitet na temelju načela „prvi po redosljedu”.

7. Kad je riječ o zahtjevima podnesenima nakon roka kojima nije moguće udovoljiti ni dodjelom preostalog kapaciteta rezerviranog za vozni red ni dodjelom dostupnog neplaniranog kapaciteta, upravitelj infrastrukture pokušava ponuditi alternative drugim prijevoznim putom.

8. Upravitelj infrastrukture savjetuje se sa zainteresiranim stranama o nacrtu voznog reda. Zainteresirane strane jesu svi oni koji su zatražili željeznički infrastrukturni kapacitet i druge strane koje žele imati priliku komentirati kako vozni red može utjecati na njihovu sposobnost pružanja usluga željezničkog prijevoza u razdoblju valjanosti voznog reda.

9. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi odgovorio na sve izražene zabrinutosti.

Članak 35.

Dodjela kapaciteta u okviru postupka fleksibilnog planiranja

1. Upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet u okviru postupka fleksibilnog planiranja barem za usluge željezničkog prijevoza tereta u skladu s rokovima utvrđenima u odjeljku 6. Priloga I. Upravitelji infrastrukture u tu svrhu rezerviraju kapacitet u planu opskrbe kapacitetom iz članka 20.

Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, kapacitet rezerviran za fleksibilno planiranje u dokumentima za planiranje upravitelj infrastrukture dodjeljuje podnositeljima zahtjeva u okviru postupka fleksibilnog planiranja. To ne sprečava upravitelje infrastrukture da dodijele zatraženi kapacitet u okviru postupka fleksibilnog planiranja u slučajevima kad takav kapacitet nije rezerviran u dokumentima za planiranje. Postupkom fleksibilnog planiranja ne smije se sprečavati upotreba relevantne željezničke infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili za druge usluge.

2. Prava na kapacitet dodijeljena u okviru postupka fleksibilnog planiranja mogu obuhvaćati:
 - (a) trase vlaka ili specifikacije kapaciteta za sve dane vožnje tijekom razdoblja valjanosti voznog reda koje obuhvaća prvi dan vožnje naveden u zahtjevu;

- (b) specifikacije kapaciteta za sve dane vožnje izvan razdoblja valjanosti voznog reda koje obuhvaća prvi dan vožnje naveden u zahtjevu, na najdulje razdoblje navedeno u odjeljku 6. Priloga I.

Upravitelji infrastrukture pretvaraju prava na kapacitet dodijeljena u obliku specifikacija kapaciteta u trase vlaka u skladu s odjeljkom 6. Priloga I.

3. Upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva mogu zajednički odlučiti izmijeniti specifikacije kapaciteta dodijeljene u okviru postupka fleksibilnog planiranja kako bi se omogućila bolja upotreba željezničke infrastrukture. Te se izmjene ne smatraju promjenama prava na kapacitet koje podliježu kazni za potrebe članka 42. Druge promjene prava na kapacitet dodijeljenih u okviru postupka fleksibilnog planiranja podliježu kazni u skladu s člankom 42.
4. Ne dovodeći u pitanje članak 20., upravitelji infrastrukture dodjeljuju kapacitet rezerviran za postupak fleksibilnog planiranja na temelju načela „prvi po redosljedu”.
5. U skladu s pravilima i postupcima utvrđenima u članku 22. upravitelji infrastrukture čine sve što je u njihovoj moći kako bi ponudili alternativni kapacitet za zahtjeve za dodjelu kapaciteta fleksibilnim planiranjem ako zahtjevi nisu u skladu s planom opskrbe kapacitetom iz članka 20. Ako nije moguće ponuditi alternativni kapacitet, upravitelj infrastrukture može odbiti dodijeliti kapacitet za te neusklađene zahtjeve. Podnositelj zahtjeva ima pravo podnijeti pritužbu regulatornom tijelu.

6. Upravitelj infrastrukture, nakon slanja obavijesti regulatornom tijelu, odbija zahtjeve za dodjelu kapaciteta fleksibilnim planiranjem ako ti zahtjevi ispunjavaju karakteristike kapaciteta koji se obično dodjeljuje na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 33. Regulatorno tijelo obavješćuje mrežu ENRRB o takvim odbijanjima i osigurava usklađenu primjenu ovog stavka.
7. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela, željezničkih prijevoznika, upravitelja infrastrukture i mreže ENRRB, Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju detaljna pravila o postupku fleksibilnog planiranja kako bi se osigurala ujednačena primjena ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 36.

Dodjela kapaciteta u okviru ad hoc postupka

1. Upravitelj infrastrukture odgovara bez odgode, a u svakom slučaju u rokovima utvrđenima u odjeljku 7. Priloga I., na *ad hoc* zahtjeve za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta podnesene u bilo kojem trenutku za vrijeme valjanosti voznog reda. Informacije o dostupnom rezervnom kapacitetu stavljaju se na raspolaganje u skladu s člankom 10. svim podnositeljima zahtjeva koji bi možda željeli upotrijebiti taj kapacitet.

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

2. Dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta kao odgovor na *ad hoc* zahtjeve temelji se na načelu „prvi po redosljedu”.

Članak 37.

Izrada rasporeda za ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi

1. Upravitelji infrastrukture pridržavaju se vremenskog rasporeda i zahtjeva utvrđenih u odjeljcima 3. i 8. Priloga I. pri izradi rasporeda radova na željezničkoj infrastrukturi u skladu s ovim člankom.
2. Pri izradi rasporeda radova na željezničkoj infrastrukturi upravitelji infrastrukture što više ograničavaju učinak na unaprijed planirani kapacitet uključen u model kapaciteta ili u plan opskrbe kapacitetom.
3. Ako je za izradu rasporeda za ograničenje kapaciteta koje proizlazi iz radova na željezničkoj infrastrukturi potrebna promjena dodijeljenog prava na kapacitet u smislu članka 41., upravitelj infrastrukture čini sve što je u njegovoj moći da dotičnim podnositeljima zahtjeva osigura alternativni kapacitet koji željezničkom prijevozniku omogućuje pružanje predmetnih usluga.

U tu svrhu upravitelj infrastrukture obavješćuje sve dotične podnositelje zahtjeva o planiranoj promjeni predmetnih prava na kapacitet. Dotičnim podnositeljima zahtjeva nudi alternativna prava na kapacitet ili se koordinira s njima kako bi dogovorili alternativna prava na kapacitet.

4. Upravitelji infrastrukture uključuju ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi, čim je za njih izrađen raspored, u model kapaciteta ili u plan opskrbe kapacitetom, bez obzira na trenutak kada je za njih izrađen raspored.

5. Upravitelj infrastrukture u sljedećim slučajevima može odstupiti od rokova utvrđenih u odjeljku 3. tablici 1 Priloga I. i od zahtjeva da se u model kapaciteta iz članka 19. uključe ograničenja kapaciteta s velikim učinkom ili s izrazito velikim učinkom:
- (a) postoje dokazi da je zbog nepredviđenih događaja ograničenje kapaciteta potrebno za ponovnu uspostavu sigurnog odvijanja prometa vlakova;
 - (b) ako je vrijeme uvođenja ograničenja izvan kontrole upravitelja infrastrukture, njegovih izvođača radova ili drugih operatora koji djeluju u njegovo ime; ili
 - (c) ako se s tim slože svi dotični operativni dionici.

U tim slučajevima upravitelj infrastrukture odmah se savjetuje s dotičnim podnositeljima zahtjeva i operatorima uslužnih objekata te ih redovito obavještuje o napretku u ponovnoj uspostavi redovitog prometa.

Ograničenja kapaciteta koja podrazumijevaju promjene prava na kapacitet nakon dodjele moraju biti u skladu sa zahtjevima utvrđenima u članku 41. i u odjeljku 8. Priloga I.

Članak 38.

Mehanizam sporazumnog rješavanja sporova i koordinacije zahtjeva

1. Ako u kontekstu istodobne dodjele kapaciteta postoje suprotstavljeni zahtjevi za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture nastoji koordinacijom tih zahtjeva osigurati najbolje moguće usklađivanje svih zahtjeva.

2. Ako dođe do situacije koja zahtijeva koordinaciju, upravitelj infrastrukture nastoji udovoljiti svim zahtjevima za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta putem koordinacije i ima pravo, u razumnim granicama, predložiti željeznički infrastrukturni kapacitet koji se razlikuje od zatraženog. Upravitelj infrastrukture utvrđuje primjenjiva ograničenja u svojem izvješću o mreži. ENIM izrađuje smjernice o tim ograničenjima i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.
3. Upravitelj infrastrukture pokušava sve sporove riješiti savjetovanjem s dotičnim podnositeljima zahtjeva. To savjetovanje temelji se na dostavi informacija, u razumnom roku, besplatno i u elektroničkom obliku, o sljedećem:
 - (a) pravima na kapacitet koja svi drugi podnositelji zahtjeva traže na istim prijevoznim putevima;
 - (b) pravima na kapacitet koja su privremeno dodijeljena svim drugim podnositeljima zahtjeva na istim prijevoznim putevima;
 - (c) alternativnim pravima na kapacitet predloženima na relevantnim prijevoznim putevima u skladu sa stavkom 2.;
 - (d) svim pojedinostima kriterija koji se koriste u postupku dodjele kapaciteta.

Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 2. i podložno suglasnosti svih podnositelja zahtjeva, upravitelj infrastrukture može uspostaviti kontakt među svim podnositeljima zahtjeva koji bi mogli sudjelovati u rješavanju spora kako bi se olakšala koordinacija zahtjevâ za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

4. Upravitelj infrastrukture u svojem izvješću o mreži utvrđuje načela kojima se uređuje koordinacija zahtjevâ za dodjelu kapaciteta za usluge željezničkog prijevoza.
5. Ako je zahtjevima za dodjelu kapaciteta nemoguće udovoljiti bez koordinacije, upravitelj infrastrukture pokušava udovoljiti svim zahtjevima putem koordinacije.
6. U slučaju zahtjevâ za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet, mehanizam sporazumnog rješavanja sporova iz stavaka 1., 2. i 3. ovog članka primjenjuje se u skladu s člankom 55. i uključuje koordinatora mreže.
7. ENIM izrađuje smjernice za primjenu mehanizma sporazumnog rješavanja sporova na zahtjeve za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Članak 39.

Mehanizam formalnog rješavanja sporova

1. Ako se mehanizmom sporazumnog rješavanja sporova iz članka 38. ne riješi spor, upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet primjenom pravedne, transparentne i nediskriminirajuće metodologije.

Upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži utvrđuje pojedinosti metodologije, uključujući sve primjenjive vrijednosti parametara, uzimajući u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom. Vrijednosti parametara koje određuje upravitelj infrastrukture podliježu koordinaciji u skladu s člankom 7.e točkom (c) Direktive 2012/34/EU.

2. Metodologija iz stavka 1. obuhvaća sljedeće korake:
 - (a) izrađivanje alternativnih scenarija za raspodjelu kapaciteta dostupnog za različite vrste usluga željezničkog prijevoza, koji po mogućnosti uključuju osiguravanje alternativnog kapaciteta na drugim prijevoznim putevima ili alternativnog voznog vremena;
 - (b) evaluaciju i rangiranje scenarija iz točke (a) ovog stavka, uzimajući u obzir operativne, socioekonomske i okolišne kriterije utvrđene u stavku 3.;
 - (c) odabir najviše rangiranog scenarija na temelju evaluacije iz točke (b) ovog stavka te izmjenu modela kapaciteta i plana opskrbe kapacitetom u skladu s time.

3. Evaluacija iz stavka 2. točke (b) temelji se, među ostalim, na sljedećim operativnim, socioekonomskim i okolišnim kriterijima, ovisno o dostupnosti podataka i uzimajući u obzir tehničke i operativne čimbenike te iskorištenost željezničke infrastrukture:
 - (a) operativnim troškovima pružatelja usluga željezničkog prijevoza i posljedičnom učinku na cijene za korisnike usluga željezničkog prijevoza;
 - (b) troškovima za korisnike usluga željezničkog prijevoza povezanima s vremenom;

- (c) povezivosti i dostupnosti za osobe i regije koje se opslužuju uslugama željezničkog prijevoza, uključujući kvalitetu veza, posebno u pogledu vremena za presjedanje i učestalosti usluga željezničkog prijevoza putnika i usluga željezničkog prijevoza tereta;
- (d) učincima na vanjske troškove prijevoza, kao što su nesreće, emisije onečišćujućih tvari u zraku, staklenički plinovi i buka koje stvaraju usluge željezničkog prijevoza i njihove vjerojatne alternative;
- (e) broju prevezenih osoba i količini prevezenog tereta.

4. ENIM utvrđuje pravednu, transparentnu i nediskriminirajuću metodologiju i sastavlja popis parametara koji se odnose na usluge željezničkog prijevoza i socioekonomske kriterije potrebne za procjenu iz stavka 3. ENIM prema potrebi utvrđuje standardne vrijednosti parametara ili raspone standardnih vrijednosti. ENIM osigurava da su te vrijednosti parametara dostatno ispitane i podešene u operativnom kontekstu.

ENIM uvrštava metodologiju, popis parametara te standardne vrijednosti za parametre u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Upravitelj infrastrukture prema potrebi prilagođava standardne vrijednosti parametara kako bi uzeo u obzir lokalne ili nacionalne okolnosti na temelju prihvaćenih pristupa i empirijskih dokaza te, ako je primjenjivo, ispunjava zahtjeve država članica u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (d).

5. U okviru mehanizma formalnog rješavanja sporova uzimaju se u obzir zahtjevi za dodjelu višemrežnih prava na kapacitet u njihovoj cijelosti. Ako se u skladu sa stavkom 4. primjenjuju različiti nacionalni parametri, ti se parametri upotrebljavaju za odgovarajuće dionice.
6. U slučaju suprotstavljenih zahtjeva za dodjelu kapaciteta koji se odnose na usluge željezničkog prijevoza sa sličnim karakteristikama i socioekonomskim profilom, upravitelj infrastrukture dodjeljuje željeznički infrastrukturni kapacitet na temelju dražbe ili na način kojim se omogućuje pristup najvećem broju podnositelja zahtjeva. Potonja metoda primjenjuje se uz odobrenje regulatornog tijela.

Članak 40.

Vremenski raspored za postupke dodjele kapaciteta

1. Za potrebe provedbe članaka od 33. do 36. upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva dužni su poštovati vremenski raspored za postupke dodjele kapaciteta utvrđene u odjeljcima od 4. do 7. Priloga I.

2. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti o razdobljima i rokovima za vremenski raspored dodjele prava na kapacitet za usluge međunarodnog željezničkog prijevoza koji se razlikuju od onih iz ove Uredbe i iz točke 2. podtočke (b) Priloga VI. Direktivi 2012/34/EU ako:
- (a) uspostava međunarodnih trasa vlaka u suradnji s upraviteljima infrastrukture iz trećih zemalja na mreži čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji ima znatan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta općenito; ili
 - (b) uspostava međunarodnih trasa vlaka u suradnji s upraviteljima infrastrukture iz ostalih trećih zemalja ima znatan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta, pod uvjetom da to ne utječe na postupke dodjele kapaciteta drugih upravitelja infrastrukture Unije.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 75. radi izmjene rokova i trajanja utvrđenih u odjeljcima od 4. do 7. Priloga I. i radi prilagodbe, u granicama okvira utvrđenog u člancima od 33. do 36., ključnih etapa i razdoblja utvrđenih u njima, ako su se ti elementi pokazali nedjelotvornima ili su doveli do velikih poteškoća u provedbi, uzimajući u obzir iskustvo upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva, s ciljem racionalizacije postupaka dodjele kapaciteta, radi osiguravanja učinkovitog postupka dodjele i radi rješavanja pitanja interesa povezanih s planiranjem te operativnih, tehničkih i komercijalnih interesa dotičnih dionika u vezi s izradom rasporeda i dodjelom kapaciteta.

ODJELJAK 4.

PRILAGODBA I PRERASPODJELA

Članak 41.

Promjene pravâ na kapacitet nakon dodjele

1. Upravitelji infrastrukture mogu na svoju inicijativu promijeniti prava na kapacitet dodijeljena podnositelju zahtjeva samo u skladu s ovom Uredbom. Podnositelji zahtjeva mogu u bilo kojem trenutku zatražiti promjene dodijeljenog kapaciteta.

U slučaju promjena dodijeljenih prava na kapacitet primjenjuje se članak 42., a upravitelji infrastrukture bez odgode ažuriraju vozni red iz članka 32.

2. Nakon dodjele prava na kapacitet upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri ograničavaju promjene prava na kapacitet, u skladu s načelima utvrđenima u članku 2. stavku 4. Isto tako, podnositelji zahtjeva u najvećoj mogućoj mjeri ograničavaju svoje zahtjeve za promjene takvih prava na kapacitet.
3. Promjene prava na kapacitet obuhvaćaju slučajeve u kojima upravitelj infrastrukture ne može dopustiti vožnju vlaka u skladu s dodijeljenim pravom na kapacitet i ima dovoljno vremena podnositelju zahtjeva ponuditi alternativno pravo na kapacitet nakon što ga je obavijestio da je potrebna promjena.
4. Otkazivanje prava na kapacitet također se smatra posebnom vrstom promjene.

5. U slučaju promjena prava na kapacitet upravitelji infrastrukture mogu primijeniti kraće rokove za dodjelu tih prava u odnosu na rokove navedene u odjeljku 8. Priloga I. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži navode informacije o vremenu potrebnom za izradu trase vlaka.
6. U pravilima i postupcima koji se primjenjuju u slučaju promjene prava na kapacitet uzima se u obzir učinak promjene na pravo na kapacitet u operativnom i komercijalnom smislu. U tu svrhu upravitelji infrastrukture kategoriziraju promjene na temelju njihova učinka i utvrđuju kategoriju promjena koje imaju znatan učinak, uzimajući u obzir postupke koje je ENIM donio na temelju stavka 10.
7. U slučaju promjene višemrežnog prava na kapacitet, dotični upravitelji infrastrukture ulažu sve razumne napore kako bi osigurali dosljednost između pravâ na kapacitet za vrijeme cijele vožnje vlaka.

Otkazivanje prava zbog više sile na jednoj mreži smatra se otkazivanjem prava na kapacitet zbog više sile na cijelom prijevoznom putu obuhvaćenom tim pravom.

Upravitelj infrastrukture koji provodi promjenu višemrežnog prava na kapacitet koordinira i odgovoran je za postupak dodjele alternativnog višemrežnog prava na kapacitet s drugim dotičnim upraviteljima infrastrukture te obavješćuje podnositelja zahtjeva i sve dotične strane o ishodu koordiniranja. Taj ishod mora biti dodjela alternativnog višemrežnog prava na kapacitet ili obavijest da nije dostupno alternativno pravo na kapacitet.

8. Za potrebe ove Uredbe, ako željeznički prijevoznici ne upotrijebe dodijeljeno pravo na kapacitet, to će se smatrati istovjetnim otkazivanju na dan predmetne vožnje vlaka.
9. Ako upravitelj infrastrukture promijeni dodijeljeno pravo na kapacitet, o tome bez odgode obavješćuje dotičnog podnositelja zahtjeva i željezničkog prijevoznika.

Upravitelj infrastrukture podnositelju zahtjeva nudi alternativna prava na kapacitet u rokovima utvrđenima u odjeljku 8. Priloga I. Ako to nije moguće, upravitelj infrastrukture podnositelju zahtjeva pruža relevantne informacije koje mu omogućuju da podnese novi zahtjev za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta. U tim informacijama prema potrebi se upućuje na plan opskrbe kapacitetom iz članka 20. i planiranje za izvanredne situacije iz članka 21.

10. ENIM izrađuje i donosi ujednačene postupke za upravljanje promjenama pravâ na kapacitet nakon dodjele i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Tim postupcima utvrđuju se kriteriji za razlikovanje promjena ovisno o njihovu učinku u komercijalnom i operativnom smislu, uključujući kriterije za kategorizaciju promjena kao promjena sa znatnim učinkom.

Kako bi promjenu kategorizirao kao promjenu sa znatnim učinkom, ENIM uzima u obzir, među ostalim čimbenicima, sposobnost željezničkog prijevoznika da pruža usluge u skladu sa svojim ugovornim obvezama, kašnjenja u polasku ili promjene prijevoznog puta koje uzrokuju povećanje udaljenosti, vremena putovanja, naknade za pristup infrastrukturi ili drugih povezanih troškova, kao i granične vrijednosti za te promjene.

11. Komisija do ... [18 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] donosi delegirane akte u skladu s člankom 75. radi izmjene odjeljka 8. Priloga I. s ciljem osiguravanja učinkovitih postupaka prilagodbe i preraspodjele, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike dotičnih dionika. Pritom Komisija razmatra uvođenje razdobljâ za preraspodjelu za manje radove koji nisu kategorizirani kao radovi s velikim učinkom, radovi s izrazito velikim učinkom ili radovi sa srednjim velikim učinkom te će također uzeti u obzir iskustvo upraviteljâ infrastrukture i podnositeljâ zahtjeva.

Članak 42.

Kazna za promjene pravâ na kapacitet

1. Ako upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva ne ispuni svoje obveze u pogledu dodijeljenog prava na kapacitet i ako to dovede do promjene koja se kategorizira kao znatna u skladu s člankom 41. stavkom 6., plaća kaznu drugoj strani. Ta kazna mora biti učinkovita, proporcionalna, odvraćajuća i nediskriminirajuća.

2. Kazna iz stavka 1. ne plaća se u sljedećim okolnostima:
 - (a) viša sila;
 - (b) ako upravitelj infrastrukture oduzme prava na kapacitet u skladu s mjerama koje su države članice poduzele u skladu s člankom 12.;
 - (c) ako je pravo na kapacitet otkazano u skladu s člankom 29. stavkom 3.;
 - (d) pri izmjeni okvirnih sporazuma u skladu s člankom 33. stavkom 7.;
 - (e) ako se primjenjuju izuzeća u skladu s člankom 37. stavkom 5.
3. Razina kazne određuje se između najniže i najviše razine, kako je utvrđeno u Prilogu IV. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži određuju razine kazne koju plaćaju upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva, podložno odobrenju regulatornog tijela.
4. Kazna koju treba platiti upravitelj infrastrukture ne smije se odrediti ovisno o tržišnom segmentu željezničke usluge. Kazna koju treba platiti podnositelj zahtjeva mora se odrediti ovisno o tržišnom segmentu željezničke usluge.

5. Kazna se može modulirati množiteljem od 0,1 do 2, ovisno o učinku promjene i u skladu sa sljedećim kriterijima:
- (a) trenutkom prijave promjene;
 - (b) ako je promjenu uzrokovao upravitelj infrastrukture i postoji alternativni kapacitet, kvalitetom alternativnog kapaciteta; ili
 - (c) ako je promjenu uzrokovao podnositelj zahtjeva, mogućnošću ponovne dodjele kapaciteta i mogućnošću da drugi podnositelj zahtjeva taj kapacitet iskoristi.

Najveća modulacija može se primijeniti samo u situacijama u kojima je pravo na kapacitet otkazano.

6. ENIM na temelju kriterija utvrđenih u stavku 5. izrađuje smjernice za primjenu modulacije i uvrštava ih u europski okvir za upravljanje kapacitetom.

Upravitelj infrastrukture određuje razine modulacije na temelju tih smjernica.

7. Podložno odobrenju regulatornog tijela, upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži utvrđuje razine modulacije koju treba primijeniti na kazne koje trebaju platiti upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva.

8. U slučaju višemrežnog prava na kapacitet, ukupna kazna izračunava se zbrajanjem iznosa kazni, uključujući modulaciju, u svakoj od mreža, uzimajući u obzir sljedeće:
- (a) obveza plaćanja kazne podnositelju zahtjeva odnosi se na upravitelja infrastrukture koji je odgovoran za promjenu prava na kapacitet, uzimajući u obzir pravo na kapacitet u njegovoj cijelosti; kazna koju mora platiti upravitelj infrastrukture triput je veća od iznosa kazne koju mora platiti u vlastitoj mreži, ali nije veća od zbroja kazni za cjelokupno pravo na kapacitet;
 - (b) obveza plaćanja kazne upraviteljima infrastrukture odnosi se na podnositelja zahtjeva koji je zatražio promjenu, uzimajući u obzir pravo na kapacitet u njegovoj cijelosti; kazna se plaća dotičnim upraviteljima infrastrukture u skladu s njihovim odgovarajućim dijelom u višemrežnom pravu na kapacitet.
9. Upravitelj infrastrukture ili podnositelj zahtjeva ima pravo pred nadležnim regulatornim tijelom pokrenuti spor koji se odnosi na promjenu prava na kapacitet ili koji je povezan s plaćanjem kazne. Regulatorno tijelo donosi odluku bez odgode, a najkasnije u roku od mjesec dana od prikupljanja svih potrebnih informacija za procjenu uzroka promjene.

10. U slučaju prava na kapacitet na jednoj mreži, odluke donosi regulatorno tijelo države članice prava na kapacitet.

U slučaju višemrežnih prava na kapacitet, odluke donosi regulatorno tijelo odgovorno za upravitelja infrastrukture koji djeluje kao jedinstvena kontaktna točka na temelju članka 30.

Regulatorna tijela o takvim odlukama obavješćuju mrežu ENRRB i mogu se savjetovati s njom. Tijekom savjetovanja mreža ENRRB regulatornim tijelima pruža savjete s ciljem osiguravanja da su takve odluke usklađene i utemeljene na općeprihvaćenim načelima.

11. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 75. radi izmjene Priloga IV. kako bi se najniža i najviša razina kazne prilagodile stopi inflacije. Razine kazni preispituju se svake dvije godine s obzirom na stopu inflacije izmjerenu s pomoću europskog indeksa potrošačkih cijena koji objavljuje Eurostat. Prvo preispitivanje razina kazni provodi se 2033.

Članak 43.

Preraspodjela u kontekstu upravljanja smetnjama i upravljanja kriznim situacijama

1. Ako dođe do smetnje na mreži iz članka 48. ili krizne situacije iz članka 49., dotični upravitelj infrastrukture ili dotični upravitelji infrastrukture ulažu sve moguće napore kako bi preraspodijelili promet na koji utječe smetnja. U tu svrhu upravitelji infrastrukture dodjeljuju željeznički infrastrukturni kapacitet uzimajući u obzir smjernice iz stavka 2., na temelju planova za izvanredne situacije izrađenih u skladu s člankom 21. i u bliskoj suradnji s operativnim dionicima te, prema potrebi, drugim dotičnim dionicima.
2. ENIM izrađuje i donosi smjernice za upravljanje željezničkim infrastrukturnim kapacitetom i njegovu dodjelu u slučaju smetnje na mreži iz članka 48. te ih uvrštava u europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama. ENIM posebno izrađuje smjernice o primjeni upravljanja smetnjama i načela „prvi po redosljedu”.

Kad se primjenjuje upravljanje smetnjama, ENIM izrađuje smjernice o postupcima koje treba primijeniti, koji prema potrebi uključuju primjenu mehanizma sporazumnog rješavanja sporova iz članka 38. i mehanizma formalnog rješavanja sporova iz članka 39. ENIM te smjernice uvrštava u europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

3. Upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva mogu dobrovoljno sklopiti sporazume kojima se predviđa zamjena određenih prava na kapacitet u slučaju smetnje na mreži iz članka 48. Ti sporazumi uvršteni su u plan za izvanredne situacije iz članka 21.
4. Ako smetnja na mreži iz članka 48. utječe na promet na više od jedne mreže, dotični upravitelji infrastrukture koordiniraju dodjelu alternativnog kapaciteta u skladu s člankom 55. i uzimaju u obzir europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

Poglavlje III.

Upravljanje prometom, smetnjama i kriznim situacijama

Članak 44.

Upravljanje prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama

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

U tu svrhu upravitelji infrastrukture obavljaju sljedeće:

- (a) upravljanje prometom u uvjetima redovitog odvijanja prometa koje uključuje upravljanje incidentima koji uzrokuju ograničena odstupanja od voznog reda;

- (b) upravljanje smetnjama kako bi se otklonili znatni poremećaji u radu mreže za koje je potrebno usklađeno djelovanje u skladu s člankom 48.;
- (c) upravljanje prometom u kriznim situacijama iz članka 49.

2. Pri upravljanju prometom upravitelji infrastrukture poštuju načela utvrđena u članku 2.

Upravitelji infrastrukture posebno svode poremećaje i njihov učinak na željeznički promet na najmanju mjeru te:

- (a) osiguravaju brzu i koordiniranu reakciju na poremećaje, posebno u slučaju smetnji na mreži i kriznih situacija;
- (b) stabiliziraju i optimiziraju željeznički promet tijekom cijelog trajanja smetnji na mreži i kriznih situacija;
- (c) pružaju relevantne, točne i najnovije informacije operativnim dionicima i drugim uključenim stranama, posebno tijelima zaduženima za upravljanje kriznim situacijama izvan željezničkog sektora; te se informacije pružaju odgovarajućim sredstvima, među ostalim onima navedenima u članku 66.

Članak 45.

Pravila i postupci za upravljanje prometom i upravljanje smetnjama

1. Upravitelji infrastrukture uspostavljaju pravila i postupke za upravljanje odstupanjima kretanja vlaka od voznog reda. Ta pravila i postupci objavljuju se u izvješću o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU i obuhvaćaju upravljanje prometom u situacijama utvrđenima u članku 44. stavku 1. točkama (a), (b) i (c) ove Uredbe.
2. Pravilima i postupcima iz stavka 1. nastoji se na najmanju mjeru svesti ukupan učinak odstupanja od voznog reda na sve vrste željezničkog prometa, uzimajući u obzir potrebe svih vrsta prometa. Pravila i postupci mogu obuhvaćati pravila prvenstva za upravljanje prometom za različite vrste prometa i posebne postupke, kriterije i ciljeve koji se primjenjuju u okviru pristupa utemeljenog na optimizaciji koji se oslanja na optimizaciju ciljne funkcije, kao što je svođenje minuta kašnjenja ili vremena za ponovnu uspostavu redovitog prometa na najmanju moguću mjeru, a ne na izričita pravila prvenstva.
3. U slučaju smetnje u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara ili nesreće, upravitelj infrastrukture poduzima sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu upravitelj infrastrukture provodi plan za izvanredne situacije izrađen u skladu s člankom 21. Ako bi smetnja mogla utjecati na prekogranični promet, dotični upravitelji infrastrukture međusobno surađuju kako bi normalizirali prekogranični promet u skladu s europskim okvirom za koordinaciju upravljanja prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

4. Pri utvrđivanju pravila i postupaka iz stavka 1. upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46. U izvješću o mreži objašnjavaju razloge za sva odstupanja od zajedničkih pravila i postupaka utvrđenih u europskom okviru za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama.
5. U slučaju više sile i kad je to prijeko potrebno zbog incidenta koji je doveo do toga da željeznička infrastruktura privremeno nije upotrebljiva, dodijeljena prava na kapacitet mogu se oduzeti bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi, te se istodobno ulažu najveći mogući naponi kako bi se ponudile moguće alternative.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, od željezničkih prijevoznika zatražiti da mu na raspolaganje stave sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.
6. U slučaju otkazivanja kapaciteta upravitelji infrastrukture obavješćuju željezničke prijevoznike o svojem upravljanju vremenom, napretku popravaka i mogućim alternativama za njihov dodijeljeni kapacitet.
7. Države članice mogu zahtijevati od željezničkih prijevoznika da se uključe u osiguravanje izvršavanja i praćenje njihove vlastite sukladnosti sa sigurnosnim standardima i pravilima.

Članak 46.

Europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama

1. ENIM do ... [22 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe] donosi europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama u skladu s načelima iz članka 44., kojim se utvrđuju zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani za koordinaciju između upravitelja infrastrukture, željezničkih prijevoznika i drugih operativnih dionika, i uzimajući u obzir rad Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu osnovanog člankom 3. stavkom 1. točkom (d) Uredbe (EU) 2021/2085. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te zajedničke alate, metodologije i postupovne aranžmane za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama.
2. Pri izradi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU i članka 6. stavka 2. ove Uredbe upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama. U izvješću o mreži objašnjavaju razloge za sva odstupanja od smjernica za koordinaciju utvrđenih u tom okviru.

3. ENIM objavljuje nacrt europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama radi savjetovanja s ERP-om i operativnim dionicima. ERP i operativni dionici mogu dostaviti svoje odgovore na savjetovanje u roku od tri mjeseca od objave tog nacrta.
4. ENIM mreži ENRRB podnosi konačni nacrt europskog okvira za koordinaciju upravljanja prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama do ... [16 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe]. Mreža ENRRB podnosi preporuku ENIM-u o europskom okviru za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama u roku od tri mjeseca od primitka nacrta od ENIM-a. ENIM u najvećoj mogućoj mjeri uzima tu preporuku u obzir pri donošenju europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama.
5. Europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama sadržava barem elemente navedene u Prilogu VI. i prema potrebi se ažurira kako bi se u obzir uzeli iskustvo operativnih dionika i aktivnosti ENIM-a. Nakon što se europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama ažurira, ENIM se savjetuje s ERP-om i operativnim dionicima te mreži ENRRB podnosi nacrt radi dobivanja njezine preporuke u skladu sa stavcima 3. i 4.

6. Pri izvršavanju svojih ovlasti u vezi s izvješćem o mreži u skladu s člankom 56. stavcima 1. i 2. Direktive 2012/34/EU regulatorno tijelo uzima u obzir preporuku o europskom okviru za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama koju je donijela mreža ENRRB, u skladu sa stavkom 2. ovog članka i ne dovodeći u pitanje načelo neovisnosti regulatornih tijela.
7. Komisija je u skladu s člankom 74. ovlaštena za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuje europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama, kako je definirano u stavku 5. ovog članka.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 47.

Koordinacija upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama

Upravitelji infrastrukture koordiniraju upravljanje prometom u skladu s člankom 55. i na temelju europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

Koordinacijom se posebno osigurava da se:

- (a) usluge međunarodnog željezničkog prijevoza i u normalnim uvjetima rada i u situacijama u kojima postoje smetnje pružaju uz minimalne smetnje;
- (b) na odgovarajući način uzimaju u obzir posebni problemi povezani s prekograničnim dionicama koji proizlaze, među ostalim, iz ograničene interoperabilnosti u smislu infrastrukture, tehničke opreme i operacija, zahtjevâ za osoblje u pogledu jezika i osposobljavanja te administrativnih ili graničnih formalnosti;
- (c) učinkovito razmjenjuju najnovije i relevantne informacija između upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva, željezničkih prijevoznika i drugih operativnih dionika, kao i sa svim relevantnim strukturama upravljanja kriznim situacijama na razini Unije kad je to potrebno, među ostalim u skladu s člankom 66.

Članak 48.

Smetnje na mreži

1. Ako incident dovede ili će vjerojatno dovesti do ograničenja rada mreže, za koja je potrebno usklađeno djelovanje operativnih dionika kako bi se osiguralo najbolje upravljanje prometom za vrijeme ograničenja, zahvaćeni upravitelji infrastrukture ocjenjuju vjerojatno trajanje i učinak incidenta na temelju svih dostupnih informacija i prethodnog iskustva, uzimajući u obzir metodu iz stavka 7.

Ako procijenjeno vjerojatno trajanje i učinak incidenta ispunjavaju kriterije za proglašavanje smetnji na mreži kako je utvrđeno u Prilogu VII., dotični upravitelji infrastrukture proglašavaju smetnju na mreži i provode mjere utvrđene u članku 45.

2. Ako smetnja na mreži utječe ili će vjerojatno utjecati na više od jedne mreže, upravitelj željezničke infrastrukture na kojoj je došlo do smetnje na mreži proglašava višemrežnu smetnju i koordinira djelovanja u skladu s člankom 47., uzimajući u obzir europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.
3. Ako smetnja na mreži ima prekogranični učinak i dovede do djelomičnog ili potpunog prekida usluga u trajanju duljem od 15 dana, upravitelj infrastrukture dostavlja izvješće o incidentu koordinatoru mreže što je prije moguće nakon proglašavanja smetnje na temelju stavka 1. ili 2. te svakih 30 dana tijekom cijelog trajanja smetnje dostavlja najnovije informacije.

Izvješće o incidentu uključuje informacije o svim operativnim mjerama poduzetima kako bi se osigurali alternativni prijevozni putevi i ponovno uspostavljanje redovitog prijevoza.

Koordinator mreže podnosi izvješće o incidentu ENIM-u i relevantnim europskim koordinatorima te, na zahtjev, dotičnim podnositeljima zahtjeva.

4. Upravitelj infrastrukture što prije obavješćuje zainteresirane strane o nedostupnosti željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

Države članice mogu zahtijevati od upravitelja infrastrukture da takve informacije stavi na raspolaganje nadležnom tijelu iz članka 9. stavka 1. Direktive (EU) 2022/2557.

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

5. Koordinator mreže prikuplja informacije o smetnjama na mreži, analizira odgovor, donosi zaključke o djelotvornosti upravljanja tim incidentima, savjetuje se s operativnim dionicima, uzimajući u obzir smjernice koje je ENIM izradio u skladu s člankom 57. stavkom 2., te izvješćuje ENIM i Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost.
6. ENIM uzima u obzir zaključke koordinatora mreže o smetnjama na mreži pri ažuriranju europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

7. ENIM utvrđuje metodu za procjenu vjerojatnog trajanja i učinka smetnji na mreži na promet, utvrđuje minimalni sadržaj izvješća o incidentu i stavlja na raspolaganje predložak za izvješće o incidentu. ENIM uključuje tu metodu, taj minimalni sadržaj i taj predložak u europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46. Upravitelji infrastrukture uzimaju u obzir tu zajedničku metodu, taj minimalni sadržaj i taj predložak.

Članak 49.

Krizne situacije

1. U kriznim situacijama ili u slučajevima neposredne opasnosti od nastanka krizne situacije povezane s javnom sigurnošću, zdravstvenim epidemijama, prirodnim katastrofama ili okolišem koji imaju ili se očekuje da će imati kritičan učinak na ponudu usluga željezničkog prijevoza ili potražnju za uslugama željezničkog prijevoza, državama članicama dopušteno je primijeniti hitne mjere koje, odstupajući od pravila iz ove Uredbe i pravila povezanih s dodjelom željezničkog infrastrukturnog kapaciteta utvrđenih u poglavlju IV. odjeljku 3. Direktive 2012/34/EU, uključuju sljedeće:
- (a) otkazivanje pravâ na kapacitet bez kazne u skladu s člankom 42.;
 - (b) alternativna načela, pravila i postupke za upravljanje kapacitetom;
 - (c) alternativne postupke za upravljanje prometom;

- (d) upotrebu alternativnih prijevoznih puteva;
- (e) izmjenu planova opskrbe kapacitetom.

Predmetna država članica osigurava da se hitnim mjerama što više poštuju načela o upravljanju kapacitetom i prometom utvrđena u ovoj Uredbi i da se one temelje na postojećim planovima za izvanredne situacije izrađenima u skladu s člankom 21. Te hitne mjere koordinira s drugim državama članicama u skladu s člankom 56.

Sadržaj i trajanje hitnih mjera moraju biti ograničeni na ono što je nužno i proporcionalno za rješavanje predmetne krizne situacije.

2. Predmetna država članica bez odgode obavješćuje Komisiju i ENIM o svojoj odluci da primijeni hitne mjere i o stavljanju izvan snage takvih mjera, dostavlja obrazloženje tih mjera i njihov opis te navodi očekivano trajanje njihove primjene. Ako se primjenjuje Uredba (EU) 2024/2747 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹, predmetna država članica o mjerama donesenima na temelju ovog članka obavješćuje i središnji ured za vezu koji je ta država članica odredila na temelju članka 8. te uredbe.

¹⁹ Uredba (EU) 2024/2747 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2024. o uspostavi okvira mjera povezanih s izvanrednim okolnostima na unutarnjem tržištu i s otpornosti unutarnjeg tržišta i izmjeni Uredbe Vijeća (EZ) br. 2679/98 (SL L, 2024/2747, 8.11.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

3. Kontaktne točke imenovane u skladu s člankom 64. ove Uredbe Komisiji, ENIM-u, drugim upraviteljima infrastrukture, nadležnom tijelu iz članka 9. stavka 1. Direktive (EU) 2022/2557 i drugim zainteresiranim stranama pružaju informacije o hitnim mjerama i pomažu u koordinaciji tih mjera.
4. Ako hitne mjere imaju znatan učinak na prekogranični promet, upravitelji infrastrukture međusobno se koordiniraju u skladu s člankom 55., uzimajući pritom u obzir smjernice koje je ENIM razvio u skladu s člankom 57. stavkom 2. Komisija i predmetne države članice uključene su u koordinaciju u okviru namjenskih struktura za koordinaciju u skladu s člankom 55. stavkom 2. točkom (a).
5. Ako hitne mjere imaju znatan učinak na prekogranični promet, regulatorna tijela i mreža ENRRB Komisiji na njezin zahtjev dostavljaju svoje mišljenje o hitnim mjerama u roku koji Komisija odredi. Komisija može donijeti odluke kojima od države članice zahtijeva da stavi izvan snage hitne mjere ako se zaključi da one nisu potrebne.
6. Države članice dostavljaju ažurirane informacije ako je to potrebno ili na zahtjev Komisije. Države članice dostavljaju sve informacije o hitnim mjerama koje Komisija zatraži u rokovima koje odredi Komisija.

7. Javna tijela zadužena za upravljanje kriznim situacijama, među ostalim vojska, agencije za civilnu zaštitu i drugi, mogu organizirati vježbe u kojima se simuliraju krizne situacije obuhvaćene područjem primjene ovog članka. U tim slučajevima upravitelj infrastrukture prema potrebi dodjeljuje kapacitet, što može uključivati otkazivanje dodijeljenih prava na kapacitet ako je potrebno. Predmetna javna tijela podliježu kazni za promjene pravâ na kapacitet, u skladu s načelima iz članka 42.

Članak 50.

Razmjena informacija o upravljanju prometom

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

Dotične strane te informacije smiju upotrijebiti samo za potrebe ove Uredbe, Direktive (EU) 2016/797 i provedbenih akata donesenih na temelju te direktive, osim ako je u ugovorima utvrđeno drukčije.

2. Upravitelj infrastrukture stavlja informacije na raspolaganje u skladu s člankom 66.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 75. ove Uredbe radi izmjene Priloga IX. ovoj Uredbi kako bi se osiguralo da je usklađen sa svim promjenama tehničkih specifikacija za interoperabilnost utvrđenima u relevantnim provedbenim aktima donesenima u skladu s Direktivom (EU) 2016/797, uzimajući u obzir čimbenike planiranja te operativne, tehničke i komercijalne čimbenike dotičnih dionika.

Poglavlje IV.

Preispitivanje učinkovitosti

Članak 51.

Opća načela preispitivanja učinkovitosti

1. U skladu s člankom 7.f točkom (d) Direktive 2012/34/EU, ENIM prati i vrednuje učinkovitost usluga željezničke infrastrukture koje pružaju upravitelji infrastrukture, uzimajući u obzir opća načela utvrđena u članku 2. ove Uredbe. ENIM prema potrebi u tu svrhu surađuje s europskim koordinatorima, Savjetodavnim povjerenstvom za učinkovitost i mrežom ENRRB.

2. Upravitelji infrastrukture u poslovnom planu iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU utvrđuju vlastite ciljeve učinkovitosti u skladu s kriterijima i postupcima iz članka 52. stavka 5. točke (c) ove Uredbe, uzimajući u obzir sve ciljeve utvrđene u ugovorima iz članka 30. stavka 2. te direktive. Ti ciljevi obuhvaćaju ciljne vrijednosti utvrđene u članku 19. stavku 1. točkama (a) i (b) Uredbe (EU) 2024/1679.
3. Upravitelji infrastrukture uspostavljaju i provode postupke za praćenje napretka u ostvarivanju ciljeva učinkovitosti i izvješćivanje o njemu, za utvrđivanje uzroka nedostataka u pogledu učinkovitosti u suradnji s operativnim dionicima te za izradu i provedbu korektivnih mjera za poboljšanje učinkovitosti. U tim se postupcima uzima u obzir europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52. ove Uredbe.
4. Upravitelji infrastrukture prate i učinkovitost usluga željezničkog prijevoza ako je to povezano s njihovim vlastitim ciljevima učinkovitosti.

Članak 52.

Europski okvir za preispitivanje učinkovitosti

1. ENIM do ... [26 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] izrađuje i donosi „europski okvir za preispitivanje učinkovitosti” kojim se utvrđuju zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani, uzimajući u obzir načela utvrđena u članku 2. stavku 4. i članku 44. stavku 2. ove Uredbe i operativne prioritete utvrđene u članku 19. Uredbe (EU) 2024/1679 te provedbene akte donesene na temelju članka 15. stavka 6. Direktive 2012/34/EU. Upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir te zajedničke alate, metodologije i postupovne aranžmane prilikom preispitivanja učinkovitosti.
2. Pri izradi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU i članka 6. stavka 2. ove Uredbe upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir europski okvir za preispitivanje učinkovitosti. U izvješću o mreži objašnjavaju razloge za sva odstupanja od zajedničkih alata, metodologija i postupovnih aranžmana utvrđenih u tom okviru.
3. ENIM objavljuje nacrt europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti radi savjetovanja s ERP-om i operativnim dionicima. ERP i operativni dionici mogu dostaviti svoje odgovore na savjetovanje u roku od tri mjeseca od objave nacrta europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti.

4. ENIM do ... [20 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] mreži ENRRB podnosi konačni nacrt europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti. Mreža ENRRB u roku od tri mjeseca od primitka konačnog nacrtu ENIM-u podnosi preporuku o europskom okviru za preispitivanje učinkovitosti. ENIM u najvećoj mogućoj mjeri uzima tu preporuku u obzir pri donošenju europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti.

5. Europskim okvirom za preispitivanje učinkovitosti obuhvaćena su barem područja učinkovitosti utvrđena u Prilogu VIII. Taj okvir posebno uključuje:
 - (a) popis prioriteta problema u pogledu učinkovitosti koje je potrebno riješiti u područjima učinkovitosti utvrđenima u tom prilogu;
 - (b) pokazatelje učinkovitosti kojima se omogućuje praćenje napretka u rješavanju problema u pogledu učinkovitosti, uključujući metodologiju i zahtjeve u pogledu podataka za izračun tih pokazatelja;
 - (c) kriterije i postupke za utvrđivanje ciljeva učinkovitosti na razini upravitelja infrastrukture;
 - (d) postupke za praćenje i preispitivanje elemenata u točkama (a), (b) i (c), kao i provedbe korektivnih mjera te postizanja ciljeva učinkovitosti.

6. Europski okvir za preispitivanje učinkovitosti prema potrebi se ažurira kako bi se uzeli u obzir iskustvo operativnih dionika te aktivnosti ENIM-a. Nakon ažuriranja europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti ENIM se savjetuje s ERP-om i operativnim dionicima te podnosi konačni nacrt mreži ENRRB radi dobivanja njezine preporuke, u skladu sa stavcima 3. i 4.
7. Pri izvršavanju svojih ovlasti u vezi s izvješćem o mreži u skladu s člankom 56. stavcima 1. i 2. Direktive 2012/34/EU regulatorno tijelo uzima u obzir preporuku o europskom okviru za preispitivanje učinkovitosti koju je donijela mreža ENRRB, u skladu sa stavkom 4. i ne dovodeći u pitanje načelo neovisnosti regulatornih tijela.
8. Komisija je u skladu s člankom 74. ovlaštena za donošenje provedbenih akata kojima se utvrđuje europski okvir za preispitivanje učinkovitosti. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.

Članak 53.

Europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti

1. Ne dovodeći u pitanje članak 15. Direktive 2012/34/EU i provedbene akte donesene na temelju te direktive, ENIM do ... [38 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] izrađuje i objavljuje europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti na temelju europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52. ove Uredbe. ENIM svake godine izrađuje i objavljuje ažurirano izvješće.
2. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost izrađuje zasebni odjeljak europskog izvješća o preispitivanju učinkovitosti koji sadržava ocjenu učinkovitosti usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza, preporuke o problemima u pogledu učinkovitosti koje je potrebno prioritetno riješiti te preporuke o mjerama za poboljšanje učinkovitosti. ENIM taj odjeljak uključuje u izvješće iz stavka 1.
3. Europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti obuhvaća barem pruge uključene u europske prometne koridore i uključuje informacije iz članka 54. stavka 3. točke (g) Uredbe (EU) 2024/1679. Iznese informacije moraju biti dovoljno detaljne u smislu zemljopisnog područja i obuhvaćati dovoljno dugo razdoblje kako bi se omogućila smisljena tumačenja.
4. Europsko izvješće o preispitivanju učinkovitosti sadržava namjenski odjeljak o učinkovitosti koordinacije među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 55. i o mehanizmu savjetovanja iz članka 57.

Članak 54.

Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost

1. Komisija u skladu s postupkom iz članka 76. stavka 2. može osnovati ili imenovati nepristrano i nadležno tijelo koje će djelovati kao Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost osniva se kao neovisno i nepristrano stručno povjerenstvo. Njegovi se članovi imenuju na temelju zasluga i na način kojim se osigurava da posjeduju vještine i iskustvo relevantno za upravljanje željezničkim kapacitetom, prometom, smetnjama i kriznim situacijama. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost sastoji se od najviše devet članova. Članove imenuje Komisija. Sastaje se najmanje četiri puta godišnje. Rad Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost financira Komisija.

Članovi Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost imenuju se na razdoblje od četiri godine, a njihov se mandat može dvaput obnoviti.

2. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost obavlja sljedeće zadaće:
 - (a) daje preporuke ENIM-u u vezi s uspostavom i preispitivanjem europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52., među ostalim o područjima učinkovitosti, problemima u radu koje je potrebno riješiti u svakom od područja učinkovitosti i usklađivanju metodologija, postupaka, kriterija i definicija za prikupljanje i analizu podataka povezanih s učinkovitošću i pokazateljima učinkovitosti;

- (b) daje preporuke ENIM-u, mreži ENRRB, upraviteljima infrastrukture, podnositeljima zahtjeva, regulatornim tijelima, tijelima država članica i, prema potrebi, drugim dionicima o korektivnim mjerama, upravljanju kapacitetom, upravljanju prometom, upravljanju smetnjama i upravljanju kriznim situacijama;
 - (c) preispituje rezultate nacrtu europskog izvješća o preispitivanju učinkovitosti i izrađuje zasebni odjeljak iz članka 53. stavka 2.;
 - (d) daje mišljenja i preporuke povezane s učinkovitošću usluga željezničke infrastrukture u odnosu na indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture iz članka 8. stavka 1. Direktive 2012/34/EU, poslovni plan iz članka 8. stavka 3. te direktive, ugovore iz članka 30. stavka 2. te direktive i program izvedbe iz članka 35. te direktive;
 - (e) savjetuje europske koordinateure o pitanjima povezanim s učinkovitošću usluga željezničke infrastrukture i usluga željezničkog prijevoza.
3. ENIM, koordinator mreže, upravitelji infrastrukture, regulatorna tijela, mreža ENRRB i, prema potrebi, drugi dionici surađuju sa Savjetodavnim povjerenstvom za učinkovitost, posebno davanjem informacija povezanih s učinkovitošću koje dostavljaju na vlastitu inicijativu ili na zahtjev Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost te ulažu maksimalan trud kako bi uzeli u obzir preporuke Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost u svojem radu na upravljanju učinkovitošću željeznica.

4. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost štiti povjerljivost poslovnih tajni kad postupa s informacijama koje su dostavili relevantni dionici ili Komisija.

Poglavlje V.

Europska mreža za koordinaciju

Članak 55.

Koordinacija među upraviteljima infrastrukture

1. Upravitelji infrastrukture koordiniraju se međusobno i s drugim relevantnim dionicima u vezi s odgovornostima i zadaćama koje su im povjerene na temelju ove Uredbe.
2. Upravitelji infrastrukture posebno:
 - (a) uspostavljaju organizacijske strukture, postupke i alate, prema potrebi, među ostalim i digitalne alate iz članka 66.;
 - (b) koordiniraju se na najprikladnijoj zemljopisnoj razini, među ostalim na razini europskih prometnih koridora, uključujući subjekte koji su u najboljem položaju da ostvare djelotvorne i učinkovite ishode, u skladu s načelom supsidijarnosti;
 - (c) surađuju s drugim upraviteljima infrastrukture putem imenovanih kontaktnih točaka iz članka 64.;

- (d) uključuju ENIM ili koordinatora mreže, prema potrebi, u slučaju pitanja važnih za Uniju;
 - (e) imenuju vodeći subjekt kad god u aktivnostima koordinacije sudjeluje više aktera, koji izvješćuje ENIM i odgovoran je za organizaciju aktivnosti savjetovanja u skladu s člankom 57.;
 - (f) upućuju predmete ENIM-u ako nije moguće postići dogovor o ishodima;
 - (g) preispituju učinkovitost aktivnosti koordinacije u skladu s poglavljem IV.
3. Koordinacija se može provesti na više od jedne razine, posebno kad je riječ o pitanjima za koja je potrebna koordinacija i na razini Unije i unutar specifičnijeg zemljopisnog područja.
4. Ako su uključeni u koordinaciju, ENIM ili koordinator mreže osiguravaju da se prekogranični aspekti propisno uzimaju u obzir.

5. Koordinacija obuhvaća sve dionice i čvorove koji su dio europskih prometnih koridora.
Upravitelji infrastrukture mogu proširiti koordinaciju na dodatne pruge na temelju dogovora između svih dotičnih upravitelja infrastrukture.
6. Koordinacija povezana s dodjelom višemrežnih prava na kapacitet u skladu s člankom 30. obuhvaća cijele mreže upravitelja infrastrukture koji su članovi ENIM-a.

Članak 56.

Koordinacija među državama članicama

1. U svrhu promicanja međunarodnog željezničkog prijevoza putnika i međunarodnog željezničkog prijevoza tereta države članice međusobno se koordiniraju kako bi osigurale dosljednost između svojih strateških smjernica i nacionalnih zahtjeva donesenih u skladu s člankom 4. Posebno utvrđuju i objavljuju postupke i vremenske rasporede za svoju koordinaciju.

2. Za potrebe primjene stavka 1. države članice osobito:
- (a) koordiniraju se na najprikladnijoj zemljopisnoj razini i, u mjeri u kojoj je to moguće, u kontekstu postojećih foruma kako bi se postigli djelotvorni i učinkoviti ishodi, posebno na razini europskih prometnih koridora;
 - (b) prema potrebi uključuju europske koordinate, a posebno u slučaju ostvarivanja napretka u pogledu operativnih prioriteta utvrđenih u članku 19. Uredbe (EU) 2024/1679;
 - (c) pozivaju Komisiju kad je riječ o pitanjima u kojima je potrebna koordinacija na razini Unije ili ako je to relevantno zbog drugih razloga.

Članak 57.

Mehanizam savjetovanja za europska i prekogranična pitanja

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju odgovarajuće i redovito savjetovanje sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima. U tu svrhu uzimaju u obzir smjernice iz stavka 2. koje je izradio ENIM.

2. ENIM izrađuje, donosi i provodi smjernice u svrhu osiguravanja odgovarajućeg i redovitog savjetovanja sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima te ih uvrštava u europski okvir za upravljanje kapacitetom, europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46. te europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52. Te smjernice izrađuju se nakon savjetovanja s ERP-om i provode uz potporu koordinatora mreže i uz uključivanje kontaktnih točaka koje imenuju upravitelji infrastrukture na temelju članka 64.

3. Ako izrađuje i donosi mišljenje ili preporuku koji nisu povezani s europskim okvirom za upravljanje kapacitetom, europskim okvirom za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama ili europskim okvirom za preispitivanje učinkovitosti, a koji će vjerojatno imati znatan učinak na podnositelje zahtjeva, druge operativne dionike ili zainteresirane strane, ENIM objavljuje nacrt radi savjetovanja s dotičnim stranama, među ostalim i s ERP-om. Dotičnim stranama daje se šest tjedana da dostave povratne informacije o nacrtu mišljenja ili preporuke. Tijela država članica uključuju se prema potrebi.

4. ENIM pri izradi smjernica iz stavka 2. i pri donošenju konačnog mišljenja ili preporuke iz stavka 3. uzima u obzir povratne informacije koje su dostavile dotične strane. Ako odluči ne uzeti u obzir bitne elemente povratnih informacija, ENIM za to navodi razloge.

Članak 58.

Organizacija ENIM-a

1. Za potrebe ove Uredbe Europska mreža upravitelja infrastrukture (ENIM) organizira u skladu s ovim člankom.
2. Članovi ENIM-a stavljaju ENIM-u na raspolaganje resurse potrebne za obavljanje njegovih zadaća.
3. Svi upravitelji infrastrukture odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T članovi su ENIM-a. Drugi upravitelji infrastrukture uključeni u strateško upravljanje kapacitetom na temelju članka 14. mogu biti članovi ENIM-a. Svaki član imenuje predstavnika i zamjenika.
4. Upravitelji infrastrukture koji nisu odgovorni za pruge iz stavka 3. i stoga nisu članovi ENIM-a mogu sudjelovati u raspravama ENIM-a kao promatrači bez prava glasa. Mogu podnositi izvještaje ENIM-u na razmatranje.

5. Upravitelji infrastrukture odgovorni za pruge koje su dio osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T država članica Europskog udruženja slobodne trgovine (EFTA) i stranaka iz jugoistočne Europe Ugovora o osnivanju Prometne zajednice koji je Unija potpisala u skladu s Odlukom (EU) 2017/1937 imaju pravo postati članovi ENIM-a pod uvjetom da te države ili stranke primjenjuju ovu Uredbu na temelju međunarodnog sporazuma sklopljenog s Unijom i u skladu s načinima sudjelovanja utvrđenima u tom sporazumu.
6. ENIM može na *ad hoc* osnovi kao promatrače pozvati upravitelje infrastrukture trećih zemalja koji nisu obuhvaćeni stavkom 5. koji upravljaju željezničkim prugama osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T.
7. ENIM donosi i objavljuje svoj poslovnik, podložno odobrenju Komisije. ENIM organizira svoje aktivnosti u skladu s tim poslovníkom.
8. ENIM donosi odluke dvotrećinskom većinom glasova. Ako je tako određeno u poslovniku, ENIM može donositi određene odluke običnom većinom glasova. Svi članovi iz jedne države zajedno imaju jedan glas. U odsutnosti predstavnika člana, zamjenik člana ima pravo iskoristiti pravo glasa.
9. ENIM se sastaje u redovitim vremenskim razmacima. ENIM bira predsjednika među svojim članovima.

10. Komisija je član ENIM-a bez prava glasa. Ona podupire rad ENIM-a i olakšava koordinaciju.
11. ENIM utvrđuje svoj program rada. Program rada obuhvaća razdoblje između dvije godine i pet godina. ENIM se u skladu sa smjernicama iz članka 57. savjetuje s ERP-om, podnositeljima zahtjeva i drugim operativnim dionicima o nacrtu programa rada, a savjetuje se i s Komisijom, Agencijom Europske unije za željeznice (ERA), Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu i, prema potrebi, drugim dionicima. Dotičnim stranama daje se četiri tjedna da dostave povratne informacije o nacrtu programa rada.

Članak 59.

Odgovornosti ENIM-a

1. Uz zadaće utvrđene u članku 7.f Direktive 2012/34/EU, ENIM je odgovoran za sve zadaće koje su mu dodijeljene ovom Uredbom. ENIM posebno:
 - (a) donosi europski okvir za upravljanje kapacitetom ;
 - (b) donosi europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanj kriznim situacijama iz članka 46. ove Uredbe.

- (c) donosi europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52. ove Uredbe;
 - (d) donosi zajedničku strukturu za izvješće o mreži i zajednički vremenski raspored za savjetovanje iz članka 65. ove Uredbe;
 - (e) donosi mišljenja i preporuke za upravitelje infrastrukture u skladu s odredbama ove Uredbe i na vlastitu inicijativu;
 - (f) donosi mišljenja i preporuke za upravitelje infrastrukture u slučajevima iz članka 55. stavka 2. točke (f) ove Uredbe;
 - (g) organizira, uz doprinos koordinatora mreže, koordinaciju među upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 55. i 64. ove Uredbe.
2. ENIM nema ovlasti za oblikovanje politika ni regulatorne ovlasti.
 3. ENIM može osnovati radne skupine.

Članak 60.

Transparentnost ENIM-a

1. ENIM osigurava da podaci o njegovim članovima, metodama rada i sve relevantne informacije o njegovu radu budu javno dostupni na njegovim internetskim stranicama. To uključuje podatke za kontakt namjenskih skupina za koordinaciju koje su osnovali upravitelji infrastrukture, te upućivanja na alate i postupke za koordinaciju u skladu s člankom 55.
2. ENIM na svoje sastanke poziva europske koordinatore i, prema potrebi, predstavnike ERP-a i predstavnike država članica i drugih tijela u ERA-i kako bi raspravljali o pitanjima povezanima s razvojem željezničke infrastrukture i osigurali suradnju s europskim koordinatorima, kako je navedeno u Uredbi (EU) 2024/1679.

Članak 61.

Koordinator mreže

1. ENIM do ... [šest mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] imenuje nepristran i kompetentan subjekt koji treba obavljati funkcije iz članka 62. Taj subjekt imenuje se koordinatorom mreže.

Članovi ENIM-a koordinatoru mreže osiguravaju sredstva potrebna za obavljanje njegovih zadaća.

Poslovníkom ENIM-a, kako je naveden u članku 58. stavku 7., utvrđuju se:

- (a) uvjeti za imenovanje koordinatora mreže i za povlačenje imenovanja;
- (b) postupak za dodjelu eventualnih dodatnih dužnosti i zadaća koordinatoru mreže; i
- (c) aranžmani za praćenje i procjenu rada koordinatora mreže.

2. Koordinator mreže izvršava svoje zadaće na nepristran, transparentan i troškovno učinkovit način. U tu svrhu ENIM-u dostavlja svoj godišnji program rada koji se odnosi na zadaće utvrđene u ovoj Uredbi i godišnje izvješće o provedbi programa rada. ENIM odobrava godišnji program rada i godišnje izvješće prije nego što ih koordinator mreže usvoji.

Članak 62.

Zadaće koordinatora mreže

Koordinator mreže obavlja sljedeće zadaće za potporu ENIM-u:

- (a) obavlja funkcije tajništva i priprema sastanke, dokumente, odluke i mišljenja ENIM-a;
- (b) doprinosi izradi europskog okvira za upravljanje kapacitetom, europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46. te europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52.;

- (c) doprinosi operativnoj koordinaciji među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 55.;
- (d) utvrđuje pravila, postupke i alate unutar područja primjene ove Uredbe koji su doneseni na nacionalnoj razini ili razini upravitelja infrastrukture, a koji stvaraju prepreke za pružanje višemrežnih usluga željezničkog prijevoza, kako je utvrđeno u ovoj Uredbi, te ENIM-u predlaže metode za olakšavanje prekograničnih usluga željezničkog prijevoza;
- (e) doprinosi koordinaciji među upraviteljima infrastrukture u pogledu strateškog planiranja kapaciteta u skladu s člankom 16., i to izradom posebnih koncepata voznih redova kojima se olakšavaju konkurentne višemrežne trase vlakova za velike udaljenosti;
- (f) djeluje kao kontaktna točka u ime upravitelja infrastrukture za upite povezane s planiranjem i dodjelom kapaciteta, posebno u vezi s potencijalnim zahtjevima za kapacitet ili zahtjevima za informacije ili kontaktne točke povezanima sa željezničkim incidentima i privremenim ograničenjima kapaciteta;
- (g) djeluje kao prva kontaktna točka za dionike zainteresirane za upotrebu usluga željezničkog prijevoza i osigurava kontakt relevantnim akterima kao što su upravitelji infrastrukture i drugi operativni dionici;

- (h) djeluje kao kontaktna točka u ime ENIM-a za podnositelje zahtjeva i druge operativne dionike za pitanja koja nisu izrijekom obuhvaćena ovom Uredbom, posebno pokretanje ili izmjene usluga prekograničnog željezničkog prijevoza ili organizacija potpore za *ad hoc* aktivnosti, posebno radi rješavanja kriznih situacija iz članka 49.;
- (i) na zahtjev nudi usluge, posebno u pogledu digitalnih i informatičkih alata, za poboljšanje usluga željezničkog prijevoza i poticanje transeuropskog željezničkog prometa.

Članak 63.

Organizacija ERP-a

1. Operativni dionici, osim upravitelja infrastrukture, do ... [šest mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] mogu Komisiji podnijeti prijedlog za uspostavu ERP-a kako bi se olakšale njihove razmjene mišljenja i savjetovanje s ENIM-om. Svrha je ERP-a osigurati djelotvorno savjetovanje željezničkog sektora s ENIM-om.

Takav prijedlog uključuje poslovnik ERP-a, kojim se utvrđuju radni dogovori i kriteriji za odabir njegovih članova i obnovu članstva.

2. ERP mora omogućiti uravnoteženu zastupljenost interesa svih operativnih dionika osim upravitelja infrastrukture.

ERP je otvoren za sudjelovanje na osnovi pravednih, transparentnih i nediskriminirajućih kriterija.

3. U roku od dva mjeseca od primitka prijedloga iz stavka 1. Komisija, nakon što sasluša mišljenje mreže ENRRB, procjenjuje je li prijedlog u skladu sa zahtjevima iz stavka 2., među ostalim i jesu li, ovisno o slučaju, potrebne izmjene.

4. Nakon procjene iz stavka 3. i donošenja svih potrebnih izmjena prijedloga, Komisija priopćuje svoju suglasnost s uspostavom ERP-a.

Nakon toga ERP objavljuje svoj poslovnik na svojim internetskim stranicama.

5. Uspostavom ERP-a ne dovodi se u pitanje pravo operativnih dionika, osim upravitelja infrastrukture, da pojedinačno odgovore na zahtjeve za savjetovanja koje su uputili ENIM i upravitelji infrastrukture.

6. ERP može dati samoinicijativna mišljenja.

7. ERP dostavlja Komisiji godišnje izvješće o svojim aktivnostima. Izvješće se objavljuje.

Članak 64.

Kontaktne točke za koordinaciju upravitelja infrastrukture

1. Kako bi se osigurala koordinacija među upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 55. upravitelji infrastrukture imenuju kontaktne točke. Kontaktna točka djeluje kao središnje sučelje između organizacije upravitelja infrastrukture i drugih subjekata uključenih u koordinacijske aktivnosti.
2. Upravitelji infrastrukture bez odgode obavješćuju ENIM o svim promjenama u pogledu kontaktnih točaka radi njihova uključivanja u objave iz članka 60. stavka 1.

Članak 65.

Zajednička struktura, sadržaji i raspored za izvješća o mreži

1. ENIM do ... [12 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] izrađuje i donosi zajedničku strukturu za izvješće o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU, u kojoj se uzimaju u obzir informacije navedene u Prilogu IV. toj direktivi i Prilogu V. ovoj Uredbi, te zajednički vremenski raspored za savjetovanje sa zainteresiranim stranama o nacrtu izvješća o mreži. Pri izradi izvješća o mreži upravitelji infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri uzimaju u obzir tu strukturu i taj vremenski raspored.

2. ENIM do ... [šest mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] podnosi nacrt zajedničke strukture za izvješće o mreži iz stavka 1. Mreža ENRRB u roku od tri mjeseca od primitka nacrtu koji je izradio ENIM podnosi preporuku ENIM-u o toj zajedničkoj strukturi. ENIM uzima u obzir tu preporuku.
3. Pri pripremi izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU upravitelj infrastrukture u najvećoj mogućoj mjeri u obzir uzima europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 7. ove Uredbe, europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46. ove Uredbe te europski okvir za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52. ove Uredbe.
4. Upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži objašnjavaju razlog za odstupanje od strukture i vremenskog rasporeda iz stavka 1. i europskih okvira iz stavka 3. te o tom razlogu obavješćuju nadležno regulatorno tijelo i ENIM.

Članak 66.

Digitalizacija upravljanja kapacitetom i upravljanja prometom

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se postupci upravljanja kapacitetom i upravljanja prometom u okviru područja primjene ove Uredbe provode upotrebom digitalnih alata i digitalnih usluga.

Alati za upravljanje kapacitetom koje upotrebljavaju upravitelji infrastrukture moraju biti u skladu sa zahtjevima koji se odnose na postupak planiranja i dodjele kapaciteta utvrđen u poglavlju II. ove Uredbe. Digitalni alati moraju biti u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Direktivi (EU) 2016/797 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive kako bi se osigurali interoperabilnost sustavâ i usklađivanje podataka s registrom infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797. Upravitelji infrastrukture mogu nastaviti upotrebljavati alate za upravljanje kapacitetom koji su postojali prije datuma početka primjene iz članka 81. stavka 2. točke (d) ove Uredbe pod uvjetom da ti alati upraviteljima infrastrukture omogućuju da ispune zahtjeve iz ovog podstavka.

2. Uvedeni digitalni alati i pružene digitalne usluge:
 - (a) osiguravaju djelotvornu učinkovitost i kvalitetu, uključujući potpunu interoperabilnost, usluga koje upravitelji infrastrukture pružaju podnositeljima zahtjeva;

- (b) osiguravaju transparentnost upravljanja željezničkim kapacitetom i upravljanja prometom u svim fazama, među ostalim s pomoću rješenja u stvarnom vremenu koja se izrađuju s relevantnim dionicima i uvode u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Direktivi (EU) 2016/797;
 - (c) smanjuju administrativno opterećenje za podnositelje zahtjeva tako da se svaka informacija traži samo jednom i da se informacije ili podaci daju na jednom mjestu, među ostalim za prekogranične usluge.
3. Ako digitalne alate ili digitalne usluge potrebne za pružanje potpore postupcima upravljanja kapacitetom ili upravljanja prometom treba obuhvatiti tehničkim specifikacijama za interoperabilnost ili ako je potrebno izmijeniti postojeće specifikacije koje obuhvaćaju ili djelomično obuhvaćaju te alate, kako je predviđeno Direktivom (EU) 2016/797 i provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive, ENIM i upravitelji infrastrukture doprinose izradi i održavanju takvih specifikacija u suradnji s ERA-om i Zajedničkim poduzećem za europsku željeznicu i s pomoću postupka iz članka 5. Direktive (EU) 2016/797.
4. Upravitelji infrastrukture doprinose radu Zajedničkog poduzeća za europsku željeznicu u pitanjima koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe. U tu svrhu ENIM i upravitelji infrastrukture osiguravaju odgovarajuće zastupanje u upravljačkoj skupini sistemskog stupa i skupini za uvođenje iz članka 96. odnosno članka 97. Uredbe (EU) 2021/2085.

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

Kad je riječ o višemrežnim uslugama željezničkog prijevoza ili prekograničnim uslugama, upravitelji infrastrukture pružaju digitalne usluge i digitalne informacije putem jedinstvenog sučelja ili zajedničkih sustava razvijenih i uvedenih pod koordinacijom ENIM-a.

ENIM uspostavlja jedinstveno kontaktno mjesto (*one-stop-shop*) kako bi se podnositeljima zahtjeva omogućilo da na jednom mjestu i u okviru jedne operacije zatraže višemrežna prava na kapacitet.

6. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da digitalni alati i digitalne usluge iz stavka 1. ovog članka budu potpuno operativni do isteka rokova utvrđenih u članku 81. ove Uredbe. Koordinator mreže stavlja na raspolaganje zajedničke europske digitalne alate i usluge za upravljanje kapacitetom i prometom koji su razvijeni i uvedeni u skladu sa stavkom 3. ovog članka. ERA u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) 2016/796 prati uvođenje i usklađenost digitalnih sustava s tehničkim specifikacijama za interoperabilnost, koordinira razvoj i ažuriranje tih specifikacija te pomaže Komisiji u tom procesu.

Poglavlje VI.

Regulatorni nadzor nad upravljanjem kapacitetom i upravljanjem prometom

ODJELJAK 1.

REGULATORNA TIJELA

Članak 67.

Odgovornosti regulatornih tijela

1. Funkcije i ovlasti regulatornog tijela utvrđene u članku 56. Direktive 2012/34/EU vrše se u odnosu na pitanja obuhvaćena ovom Uredbom. Regulatorno tijelo prije svega prati aktivnosti upravitelja infrastrukture kako je utvrđeno u poglavljima od II. do V. ove Uredbe te provjerava sukladnost s ovom Uredbom na vlastitu inicijativu i radi sprečavanja diskriminacije prema podnositeljima zahtjeva.
2. Podnositelj zahtjeva, među ostalim nacionalno, regionalno ili lokalno tijelo odgovorno za usluge željezničkog prijevoza, ima pravo žaliti se regulatornom tijelu na temelju postupka utvrđenog u članku 56. Direktive 2012/34/EU ako smatra da je upravitelj infrastrukture prema njemu postupao na nepravedan način, da ga je diskriminirao ili da mu je na bilo koji drugi način naškodilo pri obavljanju aktivnosti utvrđenih u poglavljima od II. do V. ove Uredbe.

ODJELJAK 2.

EUROPSKA MREŽA ŽELJEZNIČKIH REGULATORNIH TIJELA

Članak 68.

Suradnja regulatornih tijela unutar mreže ENRRB

1. Za potrebe ispunjavanja svojih odgovornosti na temelju ove Uredbe regulatorna tijela surađuju u okviru mreže ENRRB uspostavljene člankom 57. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, među ostalim u okviru zajedničkih savjetovanja i istraga, donošenjem mišljenja ili preporuka ili u okviru drugih relevantnih aktivnosti. Regulatorna tijela mreži ENRRB dostavljaju sve potrebne informacije u skladu sa stavkom 6. ovog članka.

Kad djeluje u okviru područja primjene ove Uredbe, mreža ENRRB ima zadaće i odgovornosti te organizira svoj rad kako je utvrđeno u ovom odjeljku.

2. U slučaju pritužbe ili samoinicijativne istrage o pitanju koje je obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe i koje utječe na pristup željezničkim mrežama ili njihovu upotrebu u više od jedne države članice, predmetno regulatorno tijelo obavješćuje mrežu ENRRB i Komisiju o pritužbi ili istrazi.

3. Regulatorno tijelo može mreži ENRRB proslijediti informacije o bilo kojem relevantnom pitanju, pritužbi ili istrazi radi razmjene stajališta odnosno donošenja mišljenja ili preporuke.
4. Pri donošenju odluka o pitanjima koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe i koja utječu na pristup željezničkim mrežama ili njihovu upotrebu u više od jedne države članice, predmetna regulatorna tijela surađuju pod okriljem koordinacije mreže ENRRB kako bi osigurala dosljednost svojih odluka. U tu svrhu predmetna regulatorna tijela obavljaju svoje funkcije u skladu sa stavkom 1. ovog članka i člankom 56. Direktive 2012/34/EU. Ona uzimaju u obzir sva relevantna mišljenja i preporuke koje je donijela mreža ENRRB i te odluke dostavljaju mreži ENRRB.
5. Ako regulatorno tijelo donese odluku koja odstupa od nekog relevantnog mišljenja ili preporuke mreže ENRRB ili ako odbije donijeti odluku, ono mreži ENRRB pruža objašnjenje u kojem navodi razlike i obrazlaže zašto se nije pridržavalo mišljenja ili preporuka mreže ENRRB, te relevantno objašnjenje uključuje u svoju odluku.
6. Regulatorna tijela s kojima se mreža ENRRB savjetuje odgovaraju u rokovima koje odredi mreža ENRRB i na njezin zahtjev dostavljaju sve informacije koje imaju pravo zatražiti na temelju svojeg nacionalnog prava. Te se informacije mogu upotrebljavati samo za potrebe aktivnosti koje regulatorna tijela provode u skladu s ovom Uredbom.

7. Upravitelji infrastrukture bez odgode dostavljaju sve informacije potrebne za postupanje s pritužbom ili istragom iz ovog članka, a koje je zatražilo regulatorno tijelo države članice u kojoj se nalazi upravitelj infrastrukture. Regulatorna tijela imaju pravo od ENIM-a zatražiti informacije o istragama koje su u njihovoj nadležnosti. Regulatorna tijela imaju pravo prenijeti te informacije mreži ENRRB.
8. Željeznička regulatorna tijela osiguravaju resurse potrebne za funkcioniranje mreže ENRRB.

Članak 69.

Organizacija i struktura mreže ENRRB

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

- (a) Odbora regulatornih tijela („Odbor”);
- (b) tajništva.

Regulatorna tijela osiguravaju rad tajništva.

Članak 70.

Zadaće i odgovornosti mreže ENRRB

1. Uz zadaće iz Direktive 2012/34/EU mreža, ENRRB također ima zadaće i odgovornosti utvrđene u ovoj Uredbi. Mreža ENRRB objavljuje sva mišljenja ili sve preporuke koje je donijela. Mreža ENRRB nema ovlasti za oblikovanje politika ni regulatorne ovlasti.
2. Mreža ENRRB, prema potrebi, koordinira sve aktivnosti suradnje željezničkih regulatornih tijela kako je navedeno u članku 68. i promiče usklađivanje odluka regulatornih tijela koje se odnose na prekogranične usluge željezničkog prijevoza.
3. Operativni dionici mogu obavijestiti mrežu ENRRB o pitanjima koja su obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe, a koja mogu utjecati na pristup željezničkoj infrastrukturi ili njezinu upotrebu u više od jedne države članice. Ako mreža ENRRB zaprimi takve informacije, ona ih bez odgode prosljeđuje nadležnom regulatornom tijelu ili nadležnim regulatornim tijelima.

Mreža ENRRB može odlučiti donijeti mišljenje ili preporuku o takvim pitanjima. U takvim slučajevima mreža ENRRB odmah obavješćuje predmetna regulatorna tijela o svojoj namjeri u vezi s time.

4. Mreža ENRRB dostavlja svoje mišljenje ili preporuku predmetnim regulatornim tijelima u roku od četiri tjedna od primitka svih relevantnih informacija u vezi s predmetnim pitanjem. Mreža ENRRB može produljiti taj rok ako je riječ o posebno složenim pitanjima.

5. Mreža ENRRB može donositi mišljenja i preporuke o odlukama koje su donijeli ENIM ili koordinator mreže, na zahtjev podnositeljâ zahtjeva ili na vlastitu inicijativu. Pri donošenju mišljenja ili preporuke na temelju ovog stavka ona o tome obavješćuje predmetna regulatorna tijela.
6. Mreža ENRRB izrađuje zajednička načela i prakse za donošenje odluka od strane regulatornih tijela za koje su ta tijela ovlaštena na temelju ove Uredbe.
7. Mreža ENRRB Komisiji dostavlja svoja mišljenja ili preporuke o svim nedostacima postupka koordinacije iz članka 16. te, na zahtjev Komisije, o hitnim mjerama koje su donijele države članice i koje imaju znatan učinak na prekogranični promet kako je navedeno u članku 49. stavku 5.
8. Mreža ENRRB dostavlja ENIM-u svoje mišljenje ili preporuku o smjernicama koje je ENIM izradio o okolnostima koje dovode do kazne, kako su navedene u članku 42. stavku 6.
9. Mreža ENRRB može izdavati samoinicijativna mišljenja o pitanjima koja su u njezinoj nadležnosti.

Članak 71.

Sastav i organizacija Odbora

1. Članovi Odbora su regulatorna tijela iz svake države članice koja ima željezničku mrežu u upotrebi. Ona u Odbor imenuju predstavnika i zamjenika predstavnika.

Komisija je član Odbora bez prava glasa te u Odbor imenuje predstavnika i zamjenika predstavnika.
2. Članovi Odbora i njihovi zamjenici djeluju samostalno i objektivno u interesu Unije, neovisno o nacionalnim ili osobnim interesima. Ne smiju tražiti ni primati upute ni od koje vlade, institucije, osobe ili tijela.
3. Tajništvo mreže ENRRB stavlja na raspolaganje javnosti ažurirani popis članova Odbora i njihovih zamjenika, zajedno s njihovim izjavama o interesu i podacima za kontakt.
4. Odbor donosi i objavljuje svoj poslovnik, podložno odobrenju Komisije. Poslovnikom se mogu utvrditi detaljnija pravila glasovanja, posebno postupak glasovanja o hitnim pitanjima.
5. Ako u poslovniku nije drukčije predviđeno, Odbor donosi odluke dvotrećinskom većinom glasova svojih članova. Svaki član ima jedan glas. U odsutnosti člana koji je predstavnik, njegov zamjenik ima pravo iskoristiti pravo glasa.

6. Odborom supredsjedaju Komisija i jedan član iz Odbora koji ga i bira. Komisija je stalni supredsjednik Odbora, a drugi se supredsjednik bira na razdoblje od dvije godine.
7. Tajništvo pruža usluge potrebne za organiziranje sastanaka i rada Odbora.
8. U skladu s svojim poslovnikom Odbor može odlučiti osnovati radne skupine kako bi organizirao rad mreže ENRRB u pogledu posebnih tema povezanih s provedbom ove Uredbe, posebno u pogledu pitanja povezanih s učinkovitošću usluga željezničke infrastrukture.

Radne skupine otvorene su za sudjelovanje stručnjaka iz željezničkih regulatornih tijela i Komisije. Stručnjaci iz operativnih dionika i drugih javnih ili privatnih tijela mogu biti pozvani da u tim radnim skupinama sudjeluju na *ad hoc* osnovi.

Članak 72.

Uloga i zadaće Odbora

1. Odbor obavlja sve zadaće mreže ENRRB utvrđene u ovoj Uredbi.

2. Odbor posebno:

- (a) donosi, u skladu s postupovnim pravilima koja su utvrđena, ili na koja se upućuje, u članku 71. stavku 5. ili na koja se upućuje u članku 71. stavku 4., mišljenja ili preporuke mreže ENRRB o pritužbama ili istragama koje mu je prosljedilo regulatorno tijelo ili regulatorna tijela na temelju članka 68. stavka 3.;
- (b) donosi mišljenja i preporuke o odlukama koje je donio ENIM u suradnji s koordinatorom mreže u okviru područja primjene ove Uredbe;
- (c) slijedom pritužbi željezničkih prijevoznika, operatora uslužnih objekata ili drugih zainteresiranih strana donosi preporuke i mišljenja mreže ENRRB u vezi sa savjetovanjima iz članka 63.;
- (d) izrađuje i donosi godišnje izvješće o aktivnostima mreže ENRRB;
- (e) osniva radne skupine i imenuje njihove predsjednike;
- (f) osigurava da su načini rada mreže ENRRB i sve relevantne informacije o njezinu radu, uključujući njezina mišljenja i preporuke, javno dostupni na njegovim internetskim stranicama; to uključuje podatke za kontakt za pritužbe, informacije o kontaktu za namjenske radne skupine te informacije o postupcima.

Poglavlje VII.

Završne odredbe

Članak 73.

Praćenje europskih okvira

1. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost prati donošenje i primjenu europskog okvira za upravljanje kapacitetom i njegovih elemenata iz članka 7., europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama i njegovih elemenata iz članka 46. te europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti i njegovih elemenata iz članka 52.;
2. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost u roku od dvije godine nakon što ENIM donese okvire iz stavka 1. podnosi ENIM-u i Komisiji izvješće o primjeni tih okvira u kojem evaluira njihovu djelotvornost. Izvješće može sadržavati i preporuke o tome kako ukloniti specifične nedostatke. Ako Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost utvrdi znatne nedostatke u okvirima, ono od ENIM-a traži da ih u roku od tri mjeseca ukloni i u skladu s time ažurira relevantni okvir.

To se izvješće mora objaviti.

Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost izdaje izvješće najmanje svake tri godine.

3. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost blisko surađuje s nacionalnim regulatornim tijelima i mrežom ENRRB pri praćenju okvira i pripremi izvješća. Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost može se prema potrebi savjetovati s ERP-om i drugim operativnim dionicima.

Članak 74.

Provedbeni akti koji se odnose na praćenje europskih okvira

1. Komisija najkasnije 18 mjeseci od dana na koji ENIM treba donijeti relevantni okvir donosi provedbeni akt kojim se utvrđuju europski okviri iz članka 7., 46. i 52. ili njihovi elementi u sljedećim slučajevima:
 - (a) ako ENIM ne donese europski okvir za upravljanje kapacitetom ili njegove elemente iz članka 7. do ... [18 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe];
 - (b) ako ENIM ne donese europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama ili njegove elemente iz članka 46. do ... [22 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe];

(c) ako ENIM ne donese europski okvir za preispitivanje učinkovitost ili njegove elemente iz članka 52. do ... [26 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe].

2. Komisija najkasnije 12 mjeseci nakon objave izvješća Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost donosi provedbeni akt u kojem se utvrđuju europski okviri ili njihovi elementi iz članaka 7., 46. i 52. ako Komisija, uzimajući u obzir izvješće Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost iz članka 73., zaključi sljedeće:

(a) zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani, kako su utvrđeni u europskom okviru za upravljanje kapacitetom, nisu prikladni za postizanje predviđenih ciljeva i osiguravanje upravljanja željezničkim infrastrukturnim kapacitetom ili koordinacije između upravitelja infrastrukture i drugih operativnih dionika;

(b) zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani, kako su utvrđeni u europskom okviru za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama, nisu prikladni za postizanje predviđenih ciljeva i osiguravanje upravljanja prekograničnim prometom među upraviteljima infrastrukture, željezničkim prijevoznicima i drugim operativnim dionicima;

- (c) zajednički alati, metodologije i postupovni aranžmani, kako su utvrđeni u europskom okviru za preispitivanje učinkovitosti, nisu prikladni za postizanje predviđenih ciljeva i osiguravanje preispitivanja učinkovitosti upravitelja infrastrukture obuhvaćenih ovom Uredbom;
 - (d) europski okvir za upravljanje kapacitetom nije dostatan za osiguravanje ujednačenih uvjeta za provedbu ove Uredbe; ili europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama nije dostatan za osiguravanje ujednačenih uvjeta za provedbu ove Uredbe; ili europski okvir za preispitivanje učinkovitosti nije dostatan za osiguravanje ujednačenih uvjeta za provedbu ove Uredbe; ili
 - (e) ENIM nije u roku od tri mjeseca u dovoljnoj mjeri uklonio nedostatke koje je Savjetodavno povjerenstvo za učinkovitost utvrdilo u izvješću iz članka 73. stavka 2.
3. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 76. stavka 2.
4. Pri pripremi nacрта provedbenih akata Komisija uzima u obzir rad ENIM-a i izvješće Savjetodavnog povjerenstva za učinkovitost, ako je dostupno.

Članak 75.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 11. stavka 9., članka 13. stavka 4., članka 23. stavka 9., članka 40. stavka 3., članka 41. stavka 11., članka 42. stavka 11. i članka 50. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Uredbe]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 11. stavka 9., članka 13. stavka 4., članka 23. stavka 9., članka 40. stavka 3., članka 41. stavka 11., članka 42. stavka 11. i članka 50. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 11. stavka 9., članka 13. stavka 4., članka 23. stavka 9., članka 40. stavka 3., članka 41. stavka 11., članka 42. stavka 11. ili članka 50. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 76.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor iz članka 62. Direktive 2012/34/EU. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Ako odbor ne da mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 77.

Izvešće i preispitivanje

Komisija do 31. prosinca 2033. evaluira učinak ove Uredbe na željeznički sektor i podnosi izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

U izvješću se posebno evaluiraju:

- (a) učinak ove Uredbe na učinkovitost usluga željezničke infrastrukture;
- (b) učinak ove Uredbe na razvoj usluga željezničkog prijevoza, posebno usluga međunarodnog prijevoza, prijevoza na velike udaljenosti i prijevoza tereta;
- (c) rad ENIM-a, koordinatora mreže i mreže ENRRB općenito te u vezi s izradom, donošenjem i provedbom zajedničkih kriterija, metodologija i postupaka;

- (d) djelotvornost mehanizama koordinacije unutar europskog okvira za upravljanje kapacitetom iz članka 7., europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46. te europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52.;
- (e) djelotvornost regulatornog nadzora na nacionalnoj i europskoj razini;
- (f) funkcioniranje socioekonomskih, operativnih i okolišnih kriterija.

Članak 78.

Izmjene Direktive 2012/34/EU

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

„(c) načela i postupke koji se primjenjuju na određivanje i ubiranje pristojbi za upotrebu željezničke infrastrukture kako je utvrđeno u Poglavlju IV.”;
 - (b) u članku 2., stavak 6. briše se;
 - (c) u članku 3., točke (20), (22), (23), (27) i (28) brišu se.;
 - (d) članak 7.b briše se;

(e) članak 27. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Izvješće o mreži sadržava informacije kojima se utvrđuju uvjeti za pristup relevantnoj željezničkoj infrastrukturi. Izvješće o mreži sadržava i informacije kojima se utvrđuju uvjeti za pristup uslužnim objektima koji su povezani s mrežom upravitelja infrastrukture i uvjeti za pružanje usluga u tim objektima ili se u njemu navode internetske stranice na kojima su takve informacije dostupne besplatno u elektroničkom obliku. Sadržaj izvješća o mreži utvrđen je u Prilogu IV.”;

(f) članak 36. briše se;

(g) članci od 38. do 54. brišu se;

(h) u Prilogu IV., točke 1. i 3. brišu se;

(i) Prilog VII. briše se.

2. Upućivanja na izbrisane odredbe Direktive 2012/34/EU smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz odjeljka 1. Priloga X.

Članak 79.

Prijelazne odredbe

1. Okvirni sporazumi sklopljeni u skladu s člankom 42. Direktive 2012/34/EU nastavljaju se primjenjivati do dana njihova isteka.
2. Članak 3. točke (20), (22), (23), (27) i (28), članak 7.b, članak 36. i članci od 38 do 54. Direktive 2012/34/EU te Prilog IV., točka 3. i Prilog VII. toj direktivi ne primjenjuju se na aktivnosti i zadaće koje se obavljaju u vezi s voznim redovima koji stupaju na snagu 14. prosinca 2030. ili nakon tog datuma.

Članak 80.

Stavljanje izvan snage

1. Uredba (EU) br. 913/2010 stavlja se izvan snage s učinkom od 14. prosinca 2030.
2. Upućivanja na Uredbu stavljenu izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz odjeljka 2. Priloga X.

Članak 81.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Ova Uredba primjenjuje se od ... [jedan dan nakon dana stupanja na snagu ove Uredbe].
Međutim:
 - (a) članak 29. stavak 2., članak 30. stavak 1., članak 50. i članak 66. primjenjuju se od 31. prosinca 2027.;
 - (b) članak 10. stavci 1. i 2. primjenjuju se od 1. siječnja 2029.;
 - (c) članci 2. i 3., poglavlje II., uz iznimku članka 7., članka 10. stavaka 1. i 2., članka 29. stavka 2. i članka 30. stavka 1., te poglavlje III., uz iznimku članaka 46., 49. i 50., primjenjuju se samo na aktivnosti i zadaće koje se obavljaju u vezi s voznim redovima koji stupaju na snagu 14. prosinca 2030. ili nakon tog datuma;
 - (d) članak 78. primjenjuje se od 14. prosinca 2030.

3. Neovisno o stavku 2. ovog članka, članak 7. stavak 7., članak 8. stavak 3., članak 21. stavak 5., članak 33. stavak 12., članak 35. stavak 7., članak 46. stavak 7. i članak 52. stavak 8. te članak 11. stavak 9., članak 13. stavak 4., članak 23. stavak 9., članak 40. stavak 3., članak 41. stavak 11., članak 42. stavak 11. i članak 50. stavak 3., kojima se Komisiji dodjeljuju provedbene odnosno delegirane ovlasti, primjenjuju se od ... [jedan dan nakon dana stupanja na snagu ove Uredbe].

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

Sastavljeno u

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica

PRILOG I.

Dokumenti i vremenski raspored za upravljanje kapacitetom

Odjeljak 1.

Dokumenti koje upravitelji infrastrukture trebaju izraditi u okviru strateškog planiranja kapaciteta iz članaka 13., 18., 19. i 20.

Dokument	Sadržaj
Strategija za kapacitet (članak 18.)	<ul style="list-style-type: none">– zemljopisno područje primjene strategije za kapacitet: pruge obuhvaćene strateškim planiranjem kapaciteta na temelju članka 14. stavka 6.;– planirani razvoj fizičke željezničke infrastrukture, uključujući novu izgradnju, modernizaciju, obnovu i zatvaranja / stavljanja izvan upotrebe, s pojedinostima o karakteristikama te željezničke infrastrukture;– predviđeni razvoj potražnje za uslugama željezničkog prijevoza;– strateške smjernice država članica o iskorištenosti kapaciteta, ako su države članice predvidjele takve smjernice;– kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma i kapacitet koji bi mogao biti potreban za pružanje usluga prijevoza na temelju ugovorâ o obavljanju javnih usluga;– informacije o dostupnosti i iskorištenosti željezničke infrastrukture, među ostalim željezničke infrastrukture koja je proglašena visokoiskorištenom ili zakrčenom;– planirani radovi na željezničkoj infrastrukturi koji dovode do ograničenja kapaciteta s izrazito velikim učinkom.

Dokument	Sadržaj
Model kapaciteta (članak 19.)	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 230 1428 309">– sve informacije iz strategije za kapacitet, prema potrebi ažurirane i detaljnije opisane; <li data-bbox="491 320 1428 577">– ukupna količina dostupnog kapaciteta, uključujući višemrežni kapacitet, za podnositelje zahtjeva po dionici mreže, uključujući obujam dostupnog kapaciteta po segmentu tržišta željezničkog prijevoza za različite segmente usluga željezničkog prijevoza i/ili po postupku dodjele, uključujući kapacitet koji se čuva za kasnije zahtjeve i kapacitet dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma; <li data-bbox="491 589 1428 734">– obujam kapaciteta rezerviran za ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi po učinku na procijenjeni obujam prometa, kako je utvrđeno u odjeljku 3. ovog Priloga; <li data-bbox="491 745 1428 869">– zemljopisni podaci: raščlamba po odgovarajućim dionicama za planiranje u kojoj se uzimaju u obzir karakteristike željezničke infrastrukture i potražnje; <li data-bbox="491 880 1428 958">– vremensko područje primjene: jedno razdoblje valjanosti voznog reda; <li data-bbox="491 969 1428 1079">– vremenski podaci: barem godišnji pregled (ograničenja kapaciteta) i jedan reprezentativan dan ili više njih (kapacitet dostupan za zahtjeve).

Dokument	Sadržaj
Plan opskrbe kapacitetom (članak 20.)	<ul style="list-style-type: none"> – sve informacije iz modela kapaciteta, prema potrebi ažurirane i detaljnije opisane; – kapacitet dostupan za dodjelu podnositeljima zahtjeva za razdoblje valjanosti voznog reda na koje se plan opskrbe kapacitetom odnosi: <ul style="list-style-type: none"> i. ako je primjenjivo na temelju članka 20. stavka 5. i u skladu s člankom 20. stavcima 5. i 6., unaprijed planirani kapacitet dostupan za zahtjeve, uključujući višemrežni kapacitet, definiran u obliku objekata kapaciteta u skladu s člankom 20. stavkom 6.; ii. kapacitet za koji upravitelj infrastrukture nije unaprijed izradio plan; iii. kapacitet koji je dostupan u uslužnim objektima iz članka 31. stavka 1.; – kapacitet koji nije dostupan za dodjelu podnositeljima zahtjeva: <ul style="list-style-type: none"> i. ograničenja kapaciteta, definirana u obliku objekata kapaciteta, uključujući ograničenja kapaciteta iz točke 2. odjeljka 3. ovog Priloga; ii. kapacitet koji je već dodijeljen na temelju okvirnih sporazuma u skladu s člankom 33. ili u okviru postupka višegodišnjeg fleksibilnog planiranja u skladu s člankom 35.; iii. kapacitet rezerviran za svrhe koje nisu one navedene u podtočkama i. i ii. i koje upravitelj infrastrukture mora jasno navesti; iv. drugi kapacitet koji je već dodijeljen prilikom ažuriranja plana opskrbe kapacitetom tijekom voznog reda na koji se plan opskrbe kapacitetom odnosi; – alternativni kapacitet dostupan za vrijeme ograničenja kapaciteta; – alternativni kapacitet dostupan u slučaju smetnji na mreži; – ograničenja koja se primjenjuju na upotrebu specijalizirane željezničke infrastrukture iz članka 26.

Odjeljak 2.

Vremenski raspored za strateško upravljanje kapacitetom iz članaka 13., 18., 19. i 20.

1. Pri izradi dokumenata u okviru strateškog planiranja kapaciteta za određeno razdoblje valjanosti voznog reda upravitelji infrastrukture poštuju vremenski raspored utvrđen u ovom odjeljku.

Savjetovanje s dionicima o europskim i prekograničnim pitanjima provodi se u skladu s člankom 57. i uključuje sve operativne dionike. Upravitelji infrastrukture kontinuirano koordiniraju dokumente u okviru postupka koordinacije predviđenog u članku 55.

Dokument	Ključna etapa	Rok (najkasniji)
Strategija za kapacitet (članak 18.)	početak faze izrade strategije za kapacitet	X – 60
	prvo savjetovanje s operativnim dionicima	X – 58
	objava nacrtu strategije i drugo savjetovanje s operativnim dionicima o nacrtu strategije	X–39
	objava konačne strategije za kapacitet nakon konačne koordinacije među upraviteljima infrastrukture i uzimanje u obzir svih primjedbi koje je ERP možda izdao nakon objave nacrtu strategije za kapacitet	X–36

Dokument	Ključna etapa	Rok (najkasniji)
Model kapaciteta (članak 19.)	početak izrade	X-36
	najave potreba za kapacitetom od strane podnositelja zahtjeva i potencijalnih podnositelja zahtjeva te savjetovanje s operativnim dionicima	X-24
	objava nacрта modela kapaciteta i početak drugog savjetovanja s podnositeljima zahtjeva i operativnim dionicima	X-21
	završetak savjetovanja s podnositeljima zahtjeva i operativnim dionicima te uzimanje u obzir svih primjedbi koje je regulatorno tijelo možda izdalo nakon objave nacрта modela kapaciteta	X-19
	objava konačnog modela kapaciteta nakon završne koordinacije među upraviteljima infrastrukture	X-18
Plan opskrbe kapacitetom (članak 20.)	početak izrade	X-18
	savjetovanje s podnositeljima zahtjeva i operativnim dionicima	X-14
	regulatorno tijelo analizira nacrt plana opskrbe kapacitetom i može donijeti odluku kojom se od upravitelja infrastrukture traži da izmijeni plan opskrbe kapacitetom	X-14 do X-13
	objava ograničenja kapaciteta iz točke 2. odjeljka 3. ovog Priloga	X-12
	objava konačnog plana opskrbe kapacitetom nakon završne koordinacije među upraviteljima infrastrukture	X-11
	ažuriranje plana opskrbe kapacitetom za zakašnjele zahtjeve	X-6,5
	objava ograničenja kapaciteta iz točke 5. odjeljka 3. ovog Priloga	X-4
	prenamjena kapaciteta rezerviranog za dodjelu putem voznog reda za druge postupke dodjele	X-2
	ažuriranje plana opskrbe kapacitetom kako bi se uvažile sve promjene unaprijed planiranog ili dodijeljenog kapaciteta	do X + 12 bez odgode
<i>Napomena: „X – m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.</i>		

2. Odstupajući od točke 1., sljedeći pojednostavljeni i skraćeni vremenski raspored primjenjuje se na dokument „Strategija za kapacitet” za razdoblja valjanosti voznog reda koja počinju u prosincu 2030. i prosincu 2031.:

Strategija za kapacitet (članak 18.)	objava nacrtu strategije i savjetovanje s operativnim dionicima	X-38
	objava konačne strategije za kapacitet nakon konačne koordinacije među upraviteljima infrastrukture i uzimanja u obzir svih primjedbi koje je ERP možda izdao nakon objave nacrtu strategije za kapacitet	X-36

Odjeljak 3.

Vremenski raspored i zahtjevi u pogledu koordinacije, savjetovanja i objave ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi iz članaka 11. i 37.

- Ograničenja kapaciteta klasificiraju se ovisno o njihovu trajanju i njihovu učinku na promet (procijenjeni zahvaćeni volumen prometa na željezničkoj pruzi po danu) u skladu sa sljedećom tablicom.

Tablica 1. Klasifikacija ograničenja kapaciteta

	Trajanje	Učinak na promet	Dovršetak prve koordinacije i savjetovanja te objava nacрта ograničenja kapaciteta	Dovršetak druge koordinacije i savjetovanja o ograničenjima kapaciteta s učinkom na više od jedne mreže	Objava konačnih ograničenja kapaciteta	Pružanje pojedinosti o ponuđenim alternativnim trasama vlaka
izrazito velik učinak	više od 30 dana	više od 50 %	X-24	X-18	X-12	
velik učinak	više od 7 dana	više od 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
srednje velik učinak	7 dana ili manje	više od 50 %		X-13,5	X-12	
mali učinak	7 dana ili manje	više od 10 %			X-4	T-4 putnička T-1 teretna
<i>„X-m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.</i>						
<i>„T-m” znači „m” mjeseci prije početka predmetne vožnje vlaka</i>						

2. Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta koja imaju izrazito velik ili velik učinak, dotični upravitelji infrastrukture objavljuju sva ograničenja kapaciteta i preliminarne rezultate savjetovanja s podnositeljima zahtjeva prvi put najmanje 24 mjeseca prije promjene predmetnog voznog reda, a drugi put, u ažuriranoj verziji, najmanje 12 mjeseci prije te promjene. Ta ograničenja željezničke infrastrukture uvrštavaju se u plan opskrbe kapacitetom iz članka 20.
3. Pri prvoj objavi ograničenja kapaciteta u skladu s točkom 2. upravitelj infrastrukture pokreće savjetovanje o ograničenjima kapaciteta s podnositeljima zahtjeva i operatorima predmetnih uslužnih objekata. Ako je između prve i druge objave ograničenja kapaciteta potrebna koordinacija u skladu s točkom 4., upravitelji infrastrukture po drugi se put savjetuju s podnositeljima zahtjeva i operatorima predmetnih uslužnih objekata u razdoblju između završetka te koordinacije i druge objave ograničenja kapaciteta.
4. Prije objave ograničenja kapaciteta u skladu s točkom 1., ako učinak ograničenja kapaciteta nije ograničen na jednu mrežu, upravitelji infrastrukture koordiniraju se međusobno i, prema potrebi, s dotičnim podnositeljima zahtjeva i operatorima predmetnih uslužnih objekata.

Završna koordinacija i savjetovanje prije druge objave dovršavaju se:

- (a) najkasnije 18 mjeseci prije promjene voznog reda za ograničenja kapaciteta s izrazito velikim učinkom;
- (b) najkasnije 13 mjeseci i 15 dana prije promjene voznog reda za ograničenja kapaciteta s velikim učinkom;
- (c) najkasnije 13 mjeseci i 15 dana prije promjene voznog reda za ograničenja kapaciteta sa srednje velikim učinkom.

Konačna objava ograničenja kapaciteta s izrazito velikim učinkom, s velikim učinkom i sa srednje velikim učinkom mora biti dovršena najmanje 12 mjeseci prije promjene predmetnog voznog reda.

5. Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta s malim učinkom do kojih dolazi tijekom narednog razdoblja valjanosti voznog reda i kojih je upravitelj infrastrukture postao svjestan najkasnije šest mjeseci i 15 dana prije promjene voznog reda, upravitelj infrastrukture savjetuje se s dotičnim podnositeljima zahtjeva o predviđenim ograničenjima kapaciteta i priopćuje ažurirana ograničenja kapaciteta najmanje četiri mjeseca prije promjene voznog reda. Upravitelj infrastrukture najkasnije četiri mjeseca prije nastupanja ograničenja kapaciteta daje pojedinosti o ponuđenim trasama za putničke vlakove, a za teretne vlakove najkasnije mjesec dana prije nastupanja ograničenja kapaciteta, osim ako se upravitelj infrastrukture i dotični podnositelji zahtjeva slože o kraćim rokovima.

6. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti primijeniti strože granične vrijednosti za ograničenja kapaciteta, na osnovi nižih postotaka procijenjenog obujma prometa ili kraćih trajanja od onih iz odjeljka 3. ovog Priloga, ili primijeniti dodatne kriterije uz one iz ovog Priloga, na temelju savjetovanja s podnositeljima zahtjeva i operatorima objekata. Granične vrijednosti i kriterije za grupiranje ograničenja kapaciteta objavljuju u svojim izvješćima o mreži iz točke 2. Priloga V.
7. Upravitelj infrastrukture pri postupanju u skladu s točkom 1. ili točkom 5. ili s člankom 37. stavkom 5. treba, među ostalim, dati sljedeće informacije:
 - (a) planirani dan;
 - (b) vrijeme dana i, čim ih bude moguće odrediti, sat nastupanja i prestanka ograničenja kapaciteta;
 - (c) dionica pruge zahvaćena ograničenjem;
 - (d) prema potrebi, kapacitet zaobilaznih pruga.

Upravitelj infrastrukture objavljuje te informacije ili poveznicu na mjesto gdje ih se može pronaći u svojem izvješću o mreži iz točke 2. Priloga V. Upravitelj infrastrukture ažurira te informacije. Osim toga, upravitelji infrastrukture te informacije objavljuju u digitalnom obliku u skladu s člancima 10. i 66.

8. Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta s izrazito velikim učinkom upravitelj infrastrukture podnositeljima zahtjeva na njihovo traženje, tijekom prvog kruga savjetovanja daje usporedbu očekivanih uvjeta u okviru barem dviju alternativa ograničenja kapaciteta. Upravitelj infrastrukture izrađuje te alternative zajedno s podnositeljima zahtjeva i na osnovi informacija koje podnositelji zahtjeva daju u trenutku podnošenja svojih zahtjeva.

Navedena usporedba za svaku alternativu uključuje barem:

- (a) trajanje ograničenja kapaciteta;
- (b) očekivane indikativne naknade za upotrebu infrastrukture;
- (c) dostupan kapacitet na zaobilaznim prugama;
- (d) dostupne alternativne prijevozne puteve; i
- (e) okvirna vremena vožnje.

Upravitelj infrastrukture prije odabira alternative ograničenja kapaciteta savjetuje se sa zainteresiranim podnositeljima zahtjeva i uzima u obzir učinak različitih alternativa na te podnositelje zahtjeva i na korisnike usluga. Ako se analiza alternativnih ograničenja kapaciteta odnosi na više od jednog upravitelja infrastrukture, upravitelji infrastrukture međusobno se koordiniraju.

9. Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta s izrazito velikim učinkom, upravitelj infrastrukture utvrđuje kriterije za preusmjeravanje vlakova za svaku vrstu usluge, uzimajući u obzir komercijalna i operativna ograničenja podnositelja zahtjeva, osim ako su ta operativna ograničenja rezultat rukovoditeljskih ili organizacijskih odluka podnositelja zahtjeva, i ne dovodeći u pitanje cilj smanjenja troškova upravitelja infrastrukture u skladu s člankom 30. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU. Upravitelj infrastrukture objavljuje te kriterije u izvješću o mreži.
10. ENIM na svojim internetskim stranicama objavljuje informacije koje se zahtijevaju na temelju točke 7.

Odjeljak 4.

Vremenski raspored za dodjelu kapaciteta u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz članka 34. i 40.

1. Upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva dužni su poštovati sljedeći vremenski raspored:

Ključna etapa ili razdoblje	Rok ili trajanje
razdoblje valjanosti voznog reda („valjanost voznog reda”)	od ponoći druge subote u prosincu do ponoći druge subote u prosincu sljedeće godine.
stupanje na snagu voznog reda	ponoć druge subote u prosincu
objava plana opskrbe kapacitetom	u skladu s odjeljkom 2. ovog Priloga
objava ograničenja kapaciteta koja proizlaze iz radova na željezničkoj infrastrukturi	u skladu s odjeljcima 2. i 3. ovog Priloga
rok u kojem podnositelji zahtjeva trebaju podnijeti zahtjeve za pravâ na kapacitet	X-9,5
izrada nacrtâ voznog reda rok u kojem upravitelji infrastrukture trebaju podnositeljima zahtjeva dostaviti nacrt ponude kapaciteta	X-7,5
dovršetak savjetovanja s podnositeljima zahtjeva	X-6,5
rok u kojem upravitelj ili upravitelji infrastrukture trebaju podnositeljima zahtjeva dostaviti konačnu ponudu kapaciteta	X-5,5
objava konačnog voznog reda rok u kojem upravitelj infrastrukture treba podnositeljima zahtjeva dodijeliti prava na kapacitet	X-5,25
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka	to trebaju odrediti upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži, uzimajući u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 7.
<i>Napomena: „X-m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”).</i>	

2. Rok u kojem podnositelji zahtjeva trebaju podnijeti zahtjeve za prava na kapacitet utvrđen u tablici iz točke 1. jest rok za zahtjeve za željeznički infrastrukturni kapacitet iz članka 27. stavka 4. Direktive 2012/34/EU.

Odjeljak 5.

Vremenski raspored za dodjelu kapaciteta putem okvirnih sporazuma iz članaka 33. i 40.

Upravitelj infrastrukture dužan je poštovati sljedeći vremenski raspored:

Razdoblje	Trajanje
standardno razdoblje valjanosti okvirnih sporazuma	pet godina
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka	od X-9,5 do X-7,5 (zajedno s koordinacijom u okviru godišnjeg postupka dodjele kapaciteta iz odjeljka 4.)
<i>Napomena: „X – m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.</i>	

Odjeljak 6.

Vremenski raspored za postupak dodjele kapaciteta fleksibilnim planiranjem iz članaka 35. i 40.

Upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva dužni su poštovati sljedeći vremenski raspored tijekom postupak dodjele kapaciteta fleksibilnim planiranjem:

Ključna etapa ili razdoblje	Rok ili trajanje
najraniji trenutak u kojem podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjeve za dodjelu kapaciteta u okviru postupka dodjele kapaciteta fleksibilnim planiranjem	četiri mjeseca prije prve vožnje vlaka
zadnji trenutak u kojem podnositelji zahtjeva mogu podnijeti zahtjeve za dodjelu kapaciteta u okviru postupka dodjele kapaciteta fleksibilnim planiranjem	mjesec dana prije prve vožnje vlaka
najdulje trajanje pravâ na kapacitet dodijeljenih u okviru postupka dodjele kapaciteta fleksibilnim planiranjem	36 mjeseci od prve vožnje vlaka
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka za prava na kapacitet dodijeljena u skladu s člankom 35. stavkom 2. točkom (a)	trebaju odrediti upravitelji infrastrukture uzimajući u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 7.
pretvorba specifikacija kapaciteta u trase vlaka za prava na kapacitet dodijeljena u skladu s člankom 35. stavkom 2. točkom (b)	trebaju odrediti upravitelji infrastrukture uzimajući u obzir europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 7.
najdulje razdoblje u kojem upravitelji infrastrukture trebaju pripremiti ponudu prava kapaciteta u okviru postupka dodjele kapaciteta fleksibilnim planiranjem	15 dana
<i>Napomena: „X – m” znači „m” mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda („X”) u skladu s odjeljkom 4.</i>	

Odjeljak 7.

Vremenski raspored za dodjelu kapaciteta u okviru *ad hoc* postupka iz članaka 36. i 40.

Kad dodjeljuje željeznički infrastrukturni kapacitet u okviru *ad hoc* postupka, upravitelj infrastrukture dužan je poštovati sljedeći vremenski raspored:

Razdoblje	Trajanje
najdulje razdoblje u kojem upravitelji infrastrukture trebaju pripremiti ponudu prava na kapacitet	sedam kalendarskih dana, a u svakom slučaju 24 sata prije početka željezničke usluge

Odjeljak 8.

Vremenski raspored za promjene dodijeljenog kapaciteta iz članka 41.

Kad mijenja prava na željeznički infrastrukturni kapacitet, upravitelj infrastrukture dužan je poštovati sljedeći vremenski raspored:

Ključna etapa ili razdoblje	Rok ili trajanje
najdulje razdoblje u kojem upravitelj infrastrukture može ponuditi alternativno pravo na kapacitet za jednu mrežu	četiri kalendarska dana, a u svakom slučaju 24 sata prije početka željezničke usluge
najdulje razdoblje u kojem dotični upravitelji infrastrukture mogu ponuditi alternativno višemrežno pravo na kapacitet	osam kalendarskih dana, a u svakom slučaju 24 sata prije početka željezničke usluge

PRILOG II.

Granične vrijednosti iz članka 23. za proglašenje željezničke infrastrukture visokoiskorištenom i zakrčenom

Iskorištenost	Klasifikacija	Iskorištenost kapaciteta	Referentno razdoblje
heterogeni promet	visokoiskorišten	> 85 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata tijekom više od 200 dana godišnje
heterogeni promet	zakrčen	> 95 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata za više od 250 dana godišnje
homogeni promet	visokoiskorišten	> 90 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata za više od 200 dana godišnje
homogeni promet	zakrčen	> 95 % teoretskog kapaciteta	više od četiri sata za više od 250 dana godišnje

„Iskorištenost kapaciteta” znači omjer između dodijeljenog kapaciteta ili, za prethodna razdoblja voznog reda, stvarnog broja vlakova koji prometuju i teoretskog kapaciteta dostupnog na elementu željezničke infrastrukture na osnovi metodologije iz članka 23. stavka 2.

„Homogeni promet” znači da vlakovi na predmetnoj dionici općenito imaju slična karakteristike relevantne za iskorištenost kapaciteta, posebno brzinu, obrazac zaustavljanja i ubrzanje.

„Heterogeni promet” znači da vlakovi na predmetnoj dionici imaju različita karakteristike relevantne za iskorištenost kapaciteta, posebno brzinu, obrazac zaustavljanja i ubrzanje.

PRILOG III.

Sadržaj Europskog okvira za upravljanje kapacitetom iz članka 7.

Europski okvir za upravljanje kapacitetom iz članka 7. sadržava barem sljedeće elemente:

Element	Upućivanja
vrste i opis usluga željezničkog prijevoza koje treba upotrijebiti u svrhu strateškog planiranja kapaciteta	Članak 14. stavak 2.
zajednički alati, metodologije i postupci za strateško planiranje kapaciteta, među ostalim za koordinaciju među upraviteljima infrastrukture i savjetovanje s dionicima, uključujući najave potreba za kapacitetom	članak 14. stavak 4., članak 14. stavak 10., članak 15., članak 16., članak 19. stavak 1., članak 57.
smjernice kojima se utvrđuju postupci i metodologije koje treba upotrebljavati za analizu tržišta prijevoza	članak 17. stavak 3.
sredstva za objavljivanje plana opskrbe kapacitetom i postupak za savjetovanje s podnositeljima zahtjeva	Članak 20. stavak 11.
smjernice o definiranju ograničenja unutar kojih upravitelj infrastrukture može predložiti model kapaciteta ili plan opskrbe kapacitetom koji se razlikuje od primljenih ulaznih podataka	Članak 19. stavak 3., članak 20. stavak 7.
pravila i postupci za dodjelu unaprijed planiranog kapaciteta uvrštenog u plan opskrbe kapacitetom	Članak 22. stavak 4.

Element	Upućivanja
specifikacije za elemente planiranja kapaciteta u ljudima čitljivom formatu i strojno čitljivom formatu	članak 22. stavak 5.
zajednička metoda za iskorištenost željezničkog infrastrukturnog kapaciteta	članak 23. stavak 2.
metodologija za procjenu i popis parametara koji se odnose na usluge željezničkog prijevoza te socioekonomske i okolišne kriterije, uključujući popis parametara, standardnih vrijednosti parametara ili raspona standardnih vrijednosti	članak 27. stavak 4., članak 39. stavak 4.
karakteristike specifikacija kapaciteta	članak 28. stavak 1.
rasponi kvota graničnih vrijednosti primjenjivih na otkazivanje neiskorištenih prava na kapacitet	članak 29. stavak 3.
postupci i metode za koordiniranje dodjele višemrežnih prava na kapacitet, uključujući minimalne zahtjeve u pogledu kvalitete	članak 30. stavak 5.
smjernice o definiranju ograničenja koja se primjenjuju na razlike između zahtjeva za dodjelu kapaciteta koje su podnijeli podnositelji zahtjeva i željezničkog infrastrukturnog kapaciteta koji su predložili upravitelji infrastrukture u postupku sporazumnog rješavanja sporova	članak 38. stavak 2.
smjernice za mehanizam sporazumnog rješavanja sporova, uključujući barem za jedan zahtjev za višemrežni kapacitet	članak 38. stavak 7.
postupci za upravljanje promjenama pravâ na kapacitet nakon dodjele	članak 41. stavak 10.
smjernice za primjenu modulacije kazni	članak 42. stavak 6.
smjernice za primjereno i redovito savjetovanje sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima	članak 57. stavak 2.

PRILOG IV.

Najniža i najviša razina kazne u skladu s člankom 42.

Najniža razina kazne prije moguće modulacije iznosi 1 EUR/km zahvaćene trase vlaka.

Najviša razina kazne prije moguće modulacije iznosi 8 EUR/km zahvaćene trase vlaka.

PRILOG V.

Sadržaj izvješća o mreži iz članka 27. Direktive 2012/34/EU

– odjeljak o upravljanju kapacitetom i upravljanju prometom

Uz elemente iz članka 27. stavka 2. Direktive 2012/34/EU, izvješće o mreži iz tog članka sadržava:

1. odjeljak u kojem se opisuje priroda željezničke infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima i uvjeti za pristup toj infrastrukturi. Taj se odjeljak odnosi na informacije dostupne u registru infrastrukture iz članka 49. Direktive (EU) 2016/797;
2. odjeljak o načelima i kriterijima za upravljanje kapacitetom. U njemu se utvrđuju opće karakteristike kapaciteta željezničke infrastrukture koji željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju, kao i sva ograničenja povezana s njegovom upotrebom, uključujući moguće zahtjeve u pogledu kapaciteta za održavanje. U njemu se također određuju postupci i rokovi koji se odnose na postupak upravljanja kapacitetom. On sadržava određene kriterije koji se primjenjuju za vrijeme tog postupka, posebno:
 - (a) postupke prema kojima se provodi savjetovanje s podnositeljima zahtjeva o strateškom planiranju kapaciteta i prema kojima oni daju najave potreba za kapacitetom;

- (b) postupke prema kojima podnositelji zahtjeva mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;
- (c) zahtjeve koje podnositelji zahtjeva moraju ispuniti;
- (d) vremenski raspored za strateško planiranje kapaciteta, za postupke podnošenja zahtjeva, dodjele, prilagodbe i preraspodjele i postupke koji se slijede pri podnošenju zahtjeva za informacije o rasporedu i postupcima za određivanje rasporeda planiranih i nepredviđenih radova na održavanju;
- (e) načela kojima se uređuje mehanizam sporazumnog rješavanja sporova iz članka 38. te mehanizam formalnog rješavanja sporova iz članka 39.;
- (f) strukturu i razinu kazni za promjene pravâ na kapacitet;
- (g) postupke koji se slijede i kriterije koji se primjenjuju u slučaju visoke iskorištenosti ili zakrčenosti željezničke infrastrukture;
- (h) pojedinosti o ograničenjima upotrebe željezničke infrastrukture;
- (i) objašnjenje svih odstupanja od europskog okvira iz članka 7.;

3. odjeljak o operacijama, među ostalim o upravljanju prometom, upravljanju smetnjama i upravljanju kriznim situacijama. U njemu se utvrđuje provedba zahtjeva utvrđenih u ovoj Uredbi i u direktivama (EU) 2016/797, (EU) 2016/798 i 2007/59/EZ, uključujući:
- (a) operativna pravila, među ostalim pravila prvenstva ili načela prvenstva za upravljanje prometom, popis tehničkih, operativnih i sigurnosnih pravila te pravila koja se odnose na operativno osoblje ili upućivanja na ta pravila;
 - (b) operativne mjere, među ostalim pravila i postupke za upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama, operativno komuniciranje i razmjenu podataka sa željezničkim prijevoznicima i drugim operativnim dionicima;
 - (c) popis informacijskih sustava koji se upotrebljavaju u operacijama i upućivanja na njih;
 - (d) objašnjenje svih odstupanja od europskog okvira iz članka 46. ove Uredbe;

4. odjeljak o ključnim elementima upravljanja učinkovitošću, uključujući posebno:
- (a) upućivanja na ciljeve učinkovitosti utvrđene u poslovnom planu iz članka 8. stavka 3. Direktive 2012/34/EU i u ugovoru iz članka 30. te direktive;
 - (b) postupke za praćenje napretka u ostvarivanju ciljeva i izvješćivanje o njemu, za utvrđivanje uzroka nedostataka u pogledu učinkovitosti zajedno s operativnim dionicima te za izradu i provedbu korektivnih mjera za poboljšanje učinkovitosti;
 - (c) objašnjenje svih odstupanja od europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52. ove Uredbe;
-

PRILOG VI.

Sadržaj europskog okvira za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama iz članka 46.

Europski okvir za koordinaciju upravljanja prekograničnim prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama sadržava barem sljedeće elemente:

Element	Upućivanja
Zajednička načela za upravljanje prometom i upravljanje smetnjama koja upravitelji infrastrukture trebaju uzeti u obzir kad utvrđuju pravila i postupke za upravljanje prometom	članak 45.
Zajednička pravila i postupci za koordinaciju upravljanja prometom, upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama među upraviteljima infrastrukture i s operativnim dionicima	članak 44., članak 45., članak 46. stavak 1., članak 46. stavak 4., članak 47., članak 48.
Smjernice za upravljanje kapacitetima i njihovu dodjelu u slučaju smetnji na mreži i kriznih situacija	članak 43. stavak 2.
Definiranje odgovornosti operativnih dionika uključenih u upravljanje prekograničnim prometom na temelju skupa dogovorenih operativnih postupaka, ključnih etapa i sučelja	članak 47.
Postupci, pravila, alati i sučelja, među ostalim usklađeni digitalni alati i sučelja, za komunikaciju i razmjenu informacija između upravitelja infrastrukture, operativnih dionika i drugih dotičnih dionika, posebno javnih tijela	članci 47., 50. i 66.

Element	Upućivanja
Načela za osnivanje namjenskih koordinacijskih skupina u vezi s upravljanjem prometom, upravljanjem smetnjama i upravljanjem kriznim situacijama	članak 55. stavak 2.
Aranžmani za simulacije i osposobljavanje, posebno u pogledu smetnji i kriznih situacija	članak 49. stavak 7.
Zajednička metoda za procjenu uvjeta u pogledu trajanja i vjerojatnog učinka na promet te sadržaja izvješća koordinatora mreže o incidentu	članak 48. stavak 7.
Smjernice u svrhu osiguravanja primjerenog i redovitog savjetovanja sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima	članak 57. stavak 2.

PRILOG VII.

Smetnje na mreži iz članka 48.

Vrsta incidenta	Procijenjeno vjerojatno trajanje	Procijenjeni vjerojatni učinak
smetnja na mreži	za povratak na razinu kapaciteta koji je bio dostupan za željeznički promet prije incidenta potrebno je tri ili više dana	– 50 % ili više vlakova na zahvaćenoj dionici koji prometuju na jednoj mreži treba operativnu obradu – manje od 50 % vlakova na zahvaćenoj dionici koji prometuju na više od jedne mreže treba ili se očekuje da će trebati operativnu obradu
višemrežna smetnja	za povratak na razinu kapaciteta koji je bio dostupan za željeznički promet prije incidenta potrebno je tri ili više dana	– 50 % ili više vlakova na zahvaćenoj dionici koji prometuju na više od jedne mreže treba ili se očekuje da će trebati operativnu obradu

PRILOG VIII.

Sadržaj Europskog okvira za preispitivanje učinkovitosti iz članka 52.

Područje učinkovitosti	Relevantni problemi (okvirni)
željezničke infrastruktura i oprema	<ul style="list-style-type: none">– kapacitet i mogućnosti fizičke infrastrukture i njezine opreme, uključujući uvođenje standarda mreže TEN-T– smanjenje željezničkog infrastrukturnog kapaciteta ili mogućnosti zbog odgođene obnove, održavanja ili popravka željezničke infrastrukture
željeznički infrastrukturni kapacitet	<ul style="list-style-type: none">– ponuda kapaciteta u pogledu kvantitete i kvalitete– iskorištenost kapaciteta, rezervni kapacitet za prilagodbu rastu prometa– usklađenost dostupnog kapaciteta (planiranog ili neplaniranog) i potreba tržišta, na jednomrežnoj i višemrežnoj razini– stabilnost ponude kapaciteta, posebno u vezi s radovima na željezničkoj infrastrukturi– zakrčena željeznička infrastruktura– planirano vrijeme zadržavanja vlakova na graničnim postajama
upravljanje prometom	<ul style="list-style-type: none">– točnost/kašnjenja raznih vrsta usluga željezničkog prijevoza na polazištu, postajama na putu i na odredištu te na operativno važnim lokacijama– otkazivanja vožnje vlaka– stvarno vrijeme zadržavanja vlakova na graničnim postajama

Područje učinkovitosti	Relevantni problemi (okvirni)
upravljanje smetnjama i upravljanje kriznim situacijama	<ul style="list-style-type: none"> – udio prometa koji bi se mogao preusmjeriti ili čiji bi se vozni red mogao promijeniti za vrijeme smetnje ili krizne situacije – učinak smetnji na željeznički promet u pogledu kašnjenja i otkazivanja – učinak smetnji na pružatelje usluga željezničkog prijevoza i njihove korisnike – posebni problemi koji su se pojavili (kvalitativno)
uvođenje i učinkovitost digitalnih usluga, alata i sučelja	<ul style="list-style-type: none"> – potpora postupcima povezanim s upravljanjem kapacitetom, upravljanjem prometom i upravljanjem smetnjama – potpunost i kvaliteta dostavljenih informacija i podataka te jednostavnost pristupa za operativne dionike – usklađenost s europskom arhitekturom razvijenom u Zajedničkom poduzeću za europsku željeznicu i s relevantnim tehničkim specifikacijama u skladu s Direktivom (EU) 2016/797
usklađenost s propisima; regulatorni nadzor	<ul style="list-style-type: none"> – pokazatelji procesa praćenja usklađenosti s pravilima i postupcima – pritužbe podnesene regulatornim tijelima i mreži ENRRB
Aranžmani za preispitivanje učinkovitosti upravljanja prometom, upravljanja smetnjama i upravljanja kriznim situacijama, uključujući koordinaciju između operativnih dionika	
Smjernice u svrhu osiguravanja primjerenog i redovitog savjetovanja sa zainteresiranim stranama o europskim i prekograničnim pitanjima iz članka 57. stavka 2.	

PRILOG IX.

Informacije koje se dostavljaju operativnim dionicima iz članka 50.

Sljedeće informacije, koje se ako je to primjenjivo dostavljaju u skladu s Direktivom (EU) 2016/797 i relevantnim provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive te podložno odgovornostima dionika kako je navedeno u Uredbi Komisije (EU) 2026/253¹, dostavljaju se na temelju članka 50. ove Uredbe:

informacije koje dostavlja upravitelj infrastrukture

- broj vlaka
- izvješćivanje o položaju vlaka
- dodjela trase
- informacije o vožnji vlaka i informacije o prognozi vožnje vlaka
- informacije o prekidu prometa
- razmjena podataka za poboljšanje kvalitete

¹ Provedbena uredba Komisije (EU) 2026/253 od 6. veljače 2026. o tehničkoj specifikaciji za telematski podsustav željezničkog sustava Europske unije radi interoperabilnosti razmjene podataka u željezničkom prijevozu (TSI za telematiku) i o stavljanju izvan snage uredbi (EU) br. 454/2011 (TSI za telematske aplikacije za putnički promet) i (EU) br. 1305/2014 (TSI za telematske aplikacije za teretni promet) (SL L, 2026/253, 10.2.2026., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

informacije koje dostavljaju drugi operativni dionici:

- podaci iz teretnog lista
 - zahtjev za trasu
 - priprema vlaka
 - informacije o vožnji vlaka i informacije o prognozi vožnje vlaka
 - informacije o prekidu prometa
 - predviđeno vrijeme otpreme pošiljke (ETD), predviđeno vrijeme razmjene (ETI), predviđeno vrijeme dolaska (ETA)
 - kretanje vagona
 - razmjena podataka za poboljšanje kvalitete
-

PRILOG X.

Korelacijske tablice

1. Korelacijska tablica za odredbe izbrisane u Direktivi 2012/34/EU

Direktiva 2012/34/EU	Ova Uredba
članak 2. stavak 6.	članak 40. stavak 2.
članak 3. točka 20.	članak 23. i Prilog II.
članak 3. točka 22.	članci 38. i 39.
članak 3. točka 23.	članak 5. točka 6. i članak 33.
članak 3. točka 27.	članak 5. točka 9.
članak 3. točka 28.	članak 5. točka 14.
članak 7.b stavak 1.	članak 3. stavak 1.
članak 7.b stavak 2.	članak 3. stavak 3.
članak 7.b stavak 3.	članak 3. stavak 4. i članak 2. stavak 4. točka (b)
članak 36.	članak 42.
članak 38. stavak 1.	članak 28. stavak 1. drugi podstavak i članak 28. stavak 5.
članak 38. stavak 2.	članak 28. stavak 3.
članak 38. stavak 3.	članak 28. stavak 4.
članak 38. stavak 4.	članak 28. stavak 7.
članak 39. stavak 1.	članak 13. stavak 3.
članak 39. stavak 2.	članak 3. stavak 2.
članak 40. stavak 1.	članak 16., članak 30. i članak 55.
članak 40. stavak 2.	članak 58. stavak 10., članak 61. stavak 2., članak 67. stavak 1. i članak 68. stavci 1. i 7.

Direktiva 2012/34/EU	Ova Uredba
članak 40. stavak 3.	članak 58. stavci 3. i 8.
članak 40. stavak 4.	članak 56. stavak 1.
članak 40. stavak 5.	–
članak 41. stavak 1.	članak 8. stavak 1.
članak 41. stavak 2.	članak 8. stavak 2.
članak 41. stavak 3.	članak 8. stavak 3.
članak 42. stavak 1.	članak 33. stavak 1.
članak 42. stavak 2.	članak 33. stavak 6.
članak 42. stavak 3.	članak 33. stavak 7.
članak 42. stavak 4.	članak 33. stavak 7.
članak 42. stavak 5.	članak 33. stavak 8. i Prilog I. odjeljak 5.
članak 42. stavak 6.	članak 33. stavak 9.
članak 42. stavak 7.	članak 33. stavak 11.
članak 42. stavak 8.	članak 33. stavak 12.
članak 43. stavak 1.	Članak 40. stavak 1., članak 34. stavci 5., 6. i 7., članak 35. stavci 1. i 2. i Prilog I. odjeljci 2., 4., 5., 6. i 7.
članak 43. stavak 2.	članak 11. stavak 9., članak 13. stavak 2., članak 23. stavak 9., članak 40. stavak 3. i članak 41. stavak 11.
članak 43. stavak 3.	–
članak 44. stavak 1.	članak 28. stavak 1.
članak 44. stavak 2.	članak 34. stavci 6. i 7.
članak 44. stavak 3.	članak 33. stavak 4.
članak 44. stavak 4.	članak 30. i članak 66. stavak 5.

Direktiva 2012/34/EU	Ova Uredba
članak 45. stavak 1.	članak 34. stavak 1.
članak 45. stavak 2.	članak 27.
članak 45. stavak 3.	članak 34. stavak 9.
članak 45. stavak 4.	članak 34. stavak 10.
članak 46. stavak 1.	članak 38. stavak 1.
članak 46. stavak 2.	članak 38. stavak 2.
članak 46. stavak 3.	članak 38. stavak 3.
članak 46. stavak 4.	članak 38. stavak 4.
članak 46. stavak 5.	članak 38. stavak 2.
članak 46. stavak 6.	članak 39.
članak 47. stavak 1.	članak 23. stavak 1. i Prilog II. .
članak 47. stavak 2.	članak 23. stavak 5.
članak 47. stavak 3.	članak 27. stavak 1.
članak 47. stavak 4.	članak 9. stavci 1. i 2. i članak 13. stavak 3.
članak 47. stavak 5.	članak 9. stavak 1. i članak 35.
članak 47. stavak 6.	članak 23. stavak 6.
članak 48. stavak 1.	članak 36. stavak 1.
članak 48. stavak 2.	članak 20. stavak 5.
članak 49. stavak 1.	članak 26. stavak 1.
članak 49. stavak 2.	članak 26. stavak 2.
članak 49. stavak 3.	članak 26. stavak 3.
članak 50. stavak 1.	članak 24. stavak 1.
članak 50. stavak 2.	članak 24. stavak 2.

Direktiva 2012/34/EU	Ova Uredba
članak 50. stavak 3.	članak 24. stavak 1.
članak 51. stavak 1.	članak 23. stavak 1.
članak 51. stavak 2.	članak 25. stavci 1. i 2.
članak 51. stavak 3.	članak 25. stavak 4.
članak 51. stavak 4.	članak 25. stavak 5.
članak 52. stavak 1.	članak 14. stavak 9.
članak 52. stavak 2.	članak 29. stavak 3.
članak 53. stavak 1.	članak 37. stavak 1.
članak 53. stavak 2.	članak 11. stavci 2. i 4. te članak 37. stavak 3.
članak 53. stavak 3.	članak 10. stavak 1.
članak 54. stavak 1.	članak 45. stavak 3.
članak 54. stavak 2.	članak 45. stavak 5.
članak 54. stavak 3.	članak 45. stavak 7.

2. Korelacijska tablica za Uredbu (EU) br. 913/2010

Uredba (EU) br. 913/2010	Ova Uredba
članci od 1. do 7.	–
članak 8.	članak 58. stavci od 1. do 7. i stavci 9., 10. i 11. te članak 60. stavak 1. točke (a), (b) i (c) i točka (g) te članak 60. stavak 2.
članak 9. stavak 1.	članak 16. stavak 1., članak 24. stavci 3. i 4., članak 25. stavak 3. i članak 61.
članak 9. stavak 1. točke (a), (c), (d) i (e), članak 9. stavci 2., 3., 4. i 5.	–
članak 9. stavak 1. točka (b)	članak 17. i članak 24. stavci 3. i 4.
članak 10.	–
članak 11.	članak 58. stavci od 1. do 7. i stavci 9., 10. i 11.
članci od 12. do 18.	–
članak 19.	članak 51. i članak 70. stavci 7. i 8.
članci od 20. do 25.	–