C/2025/1020

27.2.2025

P9_TA(2024)0127

Uporaba zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, sprememba Direktive 2012/34/EU in razveljavitev Uredbe (EU) št. 913/2010

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 12. marca 2024 o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

(C/2025/1020)

Evropski parlament,

— ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (COM(2023)0443),

— ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C9-0304/2023),

— ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,

— ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 25. oktobra 2023 ([1]),

— ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 1. februarja 2024 ([2]),

— ob upoštevanju člena 59 Poslovnika,

— ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A9-0069/2024),

1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;

2. poziva Komisijo, naj mu zadevo ponovno predloži, če svoj predlog nadomesti, ga bistveno spremeni ali ga namerava bistveno spremeniti;

3. naroči svoji predsednici, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu, Komisiji in nacionalnim parlamentom.

([1]) UL C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj.
([2]) Še ni objavljeno v Uradnem listu.

P9_TC1-COD(2023)0271

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi 12. marca 2024 z namenom sprejetja Uredbe (EU) 2024/... Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([2]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V sporočilu Komisije o evropskem zelenem dogovoru ([3]) sta določena cilj podnebne nevtralnosti, ki ga mora Unija doseči do leta 2050, in jasen cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z ravnmi iz leta 1990. Poziva k 90-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz prometa, hkrati pa si prizadeva za cilj ničelnega onesnaževanja ([4]), da bi do leta 2030 zmanjšali vplive emisij onesnaževal zraka na zdravje za več kot 55 % in delež ljudi, ki se redno spopadajo s težavami zaradi prometnega hrupa, za 30 %. Promet povzroča približno 25 % vseh emisij toplogrednih plinov v Uniji, ki so se v zadnjih letih povečale. Evropski zeleni dogovor daje prednost prehodu znatnega dela 75 % notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, na železnice in celinske plovne poti. Ker je železniški promet večinoma elektrificiran in energijsko učinkovit način prevoza, bi morala večja uporaba storitev železniškega prometa prispevati k zmanjšanju emisij v prometu in porabe energije.

(2) Sporočilo o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost ([5]) določa mejnike za prikaz poti prometnega sistema Unije k doseganju ciljev trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. V njem je predvideno, da bi se moral železniški tovorni promet do leta 2030 povečati za 50 %, do leta 2050 pa podvojiti; promet na železniških progah za visoke hitrosti bi se moral do leta 2030 podvojiti, do leta 2050 potrojiti, načrtovana skupinska potovanja v Uniji, krajša od 500 km, pa bi morala biti ogljično nevtralna do leta 2030. Da bi dosegli te cilje, mora železniški promet postati privlačnejši v smislu cenovne dostopnosti, zanesljivosti in ~~storitev, ki so~~***dostopnosti, storitve pa morajo biti*** bolje prilagojene potrebam potnikov in prevoznikov tovora. **[Sprememba 1]**

(2a) Osnovni cilj te uredbe je povečati uporabo železniške infrastrukture in s tem modalni delež železniškega prometa. Vendar ciljev Unije glede razogljičenja in prehoda na druge oblike prevoza ne bo mogoče uresničiti zgolj s to uredbo. Države članice in Komisija bi morale še naprej razvijati številne druge elemente, ki lahko pripomorejo k nadaljnjemu povečanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometnih zmogljivosti, kot so združevanje vlakovnih poti, usklajevanje hitrosti, učinkoviti prestopi potnikov, uporaba daljših vlakov z večjimi osnimi obremenitvami, vzpostavitev usklajenega sistema ERTMS po vsej Evropi in avtomatizirana vožnja vlakov. **[Sprememba 2]**

([1]) UL C,, str..
([2]) UL C,, str..
([3]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij „Evropski zeleni dogovor“ (COM(2019)0640) z dne 11. decembra 2019.
([4]) Sporočilo Komisije, Pot do zdravega planeta za vse – Akcijski načrt EU: Naproti ničelnemu onesnaževanju zraka, vode in tal (COM(2021)0400) z dne 12. maja 2021.
([5]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020)0789) z dne 9. decembra 2020.

(2b) Pomembno je obravnavati učinkovitost železniškega prometa, da bi izboljšali večmodalno konkurenco med različnimi načini prevoza, olajšali obsežen prehod na druge oblike prevoza in dosegli cilje, določene v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost. Zato bi bilo treba razmisliti tudi o dodatnih ukrepih, s katerimi bi povečali konkurenčnost železniškega prometa, na primer z nižjimi pristojbinami za dostop po tirih. Povpraševanje po železniških zmogljivostih za potniški in tovorni promet narašča, zato bodo za izvajanje teh ukrepov za krepitev zmogljivosti potrebne tudi naložbe. **[Sprememba 3]**

(2c) Da bi dosegli cilje prehoda na železnico na ravni EU, je treba oblikovati nacionalne cilje, ki bodo temeljili na konkretnih nacionalnih načrtih, ki jih bodo države članice pripravile v skladu s pristopom od spodaj navzgor. **[Sprememba 4]**

(3) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([6]) določa pravila, ki se uporabljajo za upravljanje železniške infrastrukture in njeno obratovanje, ter načela in postopke, ki se uporabljajo za dodeljevanje zmogljivosti železniške infrastrukture za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu.

(4) Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ([7]) določa vzpostavitev železniških tovornih koridorjev in točk „vse na enem mestu“ za lažje vlaganje prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti za mednarodne storitve železniškega tovornega prometa.

(5) Upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in ***upravljanje železniškega*** prometa je ključnega pomena za dobro delovanje železniškega sektorja. Izvajanje železniških prevoznih storitev je treba skrbno načrtovati in usklajevati, da bi vlakom z zelo različnimi značilnostmi, kot sta hitrost in zavorna razdalja, omogočili varno skupno uporabo istih tirov. Optimalno upravljanje zmogljivosti ustvarja več priložnosti za storitve železniškega prometa in povečuje njegovo zanesljivost***, kar je še posebej pomembna zahteva za rastoč trg nočnih vlakov, pa tudi za ambicije za preusmeritev blaga na železniški tovorni promet***. Uredba bi morala upravljavcem infrastrukture omogočiti zadostno prožnost za učinkovito upravljanje zmogljivosti, hkrati pa zagotoviti nediskriminatorno obravnavo vseh prevoznikov v železniškem prometu pri dostopu do omrežja. **[Sprememba 5]**

(6) Direktiva 2012/34/EU državam članicam priznava pravico, da za določene dele železniškega omrežja ali za nekatere storitve železniškega prometa ne uporabljajo pravil o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, kadar tako izvzetje iz področja uporabe prava Unije ne vpliva na delovanje enotnega evropskega železniškega območja. Ta izvzetja bi ***morala biti strogo omejena, a bi*** se morala še naprej uporabljati, države članice pa bi morale ohraniti pravico, da v prihodnje zahtevajo taka izvzetja tudi v zvezi s to uredbo. **[Sprememba 6]**

(7) Pravila in postopki za upravljanje zmogljivosti železniške infrastrukture bi morali ~~bolje odražati~~***nediskriminatorno upoštevati in zadovoljiti*** potrebe vseh segmentov železniškega trga. Zlasti bi morale upoštevati potrebo po dolgoročni stabilnosti razpoložljivih zmogljivosti za potniške storitve in kratkoročni prožnosti tovornega prometa, da bi se lahko odzival na povpraševanje na trgu. Zato postopek upravljanja zmogljivosti ne bi smel biti več osredotočen predvsem na leto, temveč bi moral biti urejen v treh zaporednih fazah strateškega načrtovanja zmogljivosti; načrtovanje storitev železniškega prometa in dodeljevanje zmogljivosti ter prilagoditev in ponovno načrtovanje zmogljivosti. Uvedba bolje opredeljenih in strukturiranih faz, ki omogočajo dolgoročno načrtovanje in kratkoročno prilagoditev pri upravljanju zmogljivosti, bi koristila zlasti storitvam, ki jih je težje načrtovati vnaprej ali jih je težje organizirati, kot so tovorni vlaki in čezmejni potniški vlaki***, vključno z nočnimi vlaki***. **[Sprememba 7]**

(8) Vse večji del železniškega omrežja Unije je preobremenjen ali skoraj preobremenjen in ne more zadovoljiti potreb vseh prosilcev po železniških infrastrukturnih zmogljivostih ter podpirati nadaljnje rasti obsega železniškega prometa. Razvoj in digitalizacija infrastrukture v skladu s tehnično specifikacijo za interoperabilnost, razvito v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ([8]), zlasti evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: sistem ERTMS), naj bi srednje- in dolgoročno povečala razpoložljive zmogljivosti. Kljub temu bodo morali upravljavci infrastrukture prednostno uporabljati preobremenjene odseke. Brez poseganja v splošna načela o prednostnih nalogah, ki jih določijo države članice v okviru dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, bi morali upravljavci infrastrukture odločitve o prednostnih nalogah sprejemati na podlagi preglednih in usklajenih metodologij, iz katerih je razvidno, kako so bili upoštevani socialni, gospodarski in

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

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

([8]) ***Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).***

okoljski dejavniki ter kako vplivajo na njihovo odločitev. ***Ta socialno-ekonomska in okoljska merila bi morala temeljiti na sprejetih metodah in najboljšem razpoložljivem znanju. Zato bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje delegiranega akta, v katerem bi določila postopke, merila in metodologije. Komisija bi morala pri pripravi tega delegiranega akta sodelovati z evropsko mrežo upravljavcev infrastrukture (ENIM) in Agencijo Evropske unije za železnice (ERA), ki je bila ustanovljena z Uredbo (EU) 2016/796.*** **[Sprememba 8]**

(8a) Z obstoječimi zmogljivostmi železniške infrastrukture ciljev Unije glede prehoda na železnico za leti 2030 in 2050 ne bo mogoče doseči. Dejansko se je železniško omrežje Unije med letoma 1990 in 2021 zmanjšalo za več kot 12 000 km. Uresničitev ciljev Unije glede prehoda na druge oblike prevoza je odvisna predvsem od večje učinkovitosti železniškega prometa in krepitve železniških zmogljivosti, za kar pa so potrebne naložbe v vzdrževanje, obnovo in gradnjo nove železniške infrastrukture. To zajema spodbujanje nacionalnih proračunov, Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta ([9])***, in zasebnih naložb, da bi odpravili ključne manjkajoče povezave in ozka grla ter priskrbeli ustrezne ravni financiranja za vzdrževanje. Države članice bi morale zlasti preprečiti propadanje železniške infrastrukture in čim bolj zmanjšati učinek morebitnih omejitev zmogljivosti, in sicer tako, da bodo zagotovile ustrezno, stabilno in pravočasno dolgoročno financiranje prek večletnih sporazumov o izvajanju, ki bi jih morala država članica in upravljavec infrastrukture skleniti za obdobje vsaj petih let.*** **[Sprememba 9]**

(9) Strateško načrtovanje zmogljivosti bi moralo izboljšati uporabo železniške infrastrukture s predvidevanjem povpraševanja po storitvah železniškega prometa in upoštevanjem načrtovanega razvoja, obnove in vzdrževanja infrastrukture. Zagotoviti bi moralo dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti tako, da se čim bolj poveča vrednost storitev železniškega prometa za družbo***, ob tem pa upoštevajo socialno-ekonomski in okoljski učinki***. Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti, da se s strateškim načrtovanjem postopno povečajo podrobne informacije o razpoložljivih zmogljivostih in da je tako načrtovanje podlaga za dodeljevanje zmogljivosti. ***Med strateškim načrtovanjem bi se bilo treba posvetovati z Evropsko železniško platformo (ERP), uporabniki železniških prevoznih storitev in njihovimi združenji, javnimi organi Unije in nacionalnimi javnimi organi, ki bi morali imeti možnost, da prispevajo k študiji „Analiza pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev“ iz člena 15 in podajo neodvisne pripombe o njenih ugotovitvah.*** **[Sprememba 10]**

(10) Da se zagotovi razpoložljivost zmogljivosti za dodelitev različnim segmentom železniškega trga ter zlasti storitvam tovornega prometa in čezmejnega železniškega prometa, bi bilo treba upravljavcem infrastrukture dovoliti, da vnaprej načrtujejo uporabo zmogljivosti na preobremenjenih ali zelo izkoriščenih odsekih železniškega omrežja in po potrebi razširijo tako načrtovanje na druge odseke omrežja. Pri tem vnaprejšnjem načrtovanju zmogljivosti bi bilo treba upoštevati različne metode dodeljevanja zmogljivosti in značilnosti različnih segmentov železniškega trga. Omogočiti bi bilo treba boljši izkoristek železniške infrastrukture tako, da bi se v fazi dodeljevanja zmogljivosti vlaki s podobnimi značilnostmi delovanja razvrstili v skupine.

(11) Upravljavci infrastrukture bi morali pri dodeljevanju zmogljivosti upoštevati strateške načrte za zagotavljanje zmogljivosti in hkrati zagotoviti, da se zmogljivosti dodeljujejo pošteno in nediskriminatorno v skladu s povpraševanjem na trgu. V ta namen se lahko ~~nekatere prošnje~~***nekaterim prošnjam*** za zmogljivost ***ugodi z nadomestnimi zmogljivostmi ali se, če ni druge možnosti,*** zavrnejo, načrt za zagotovitev zmogljivosti pa je treba redno posodabljati, da odraža dejansko povpraševanje. **[Sprememba 11]**

(11a) Na več nacionalnih železniških trgih je upravljavec infrastrukture del vertikalno integriranega holdinga z enim ali več prevozniki v potniškem in tovornem prometu. Pri dodeljevanju zmogljivosti tem prevoznikom v železniškem prometu je za pravilno delovanje trga nadvse pomembno, da se zmogljivost dodeli na pošten, razumen in nediskriminatoren način. Predvsem bi bilo treba občutljive informacije, ki se v okviru postopka dodeljevanja zmogljivosti delijo z upravljavcem infrastrukture, šteti za zaupne. **[Sprememba 12]**

([9]) ***Uredba (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (UL L 249, 14.7.2021, str. 38).***

(12) Različni segmenti železniškega trga imajo različne zmožnosti, da predvidijo svoje potrebe po železniških zmogljivosti. Zlasti nekateri ponudniki storitev tovornega prometa morda ne bodo mogli pravočasno opredeliti svojih potreb po zmogljivostih, da bi bili lahko vključeni v operativni vozni red, tj. v letni načrt vožnje vlakov in železniškega voznega parka, in morda ne bodo ustrezali letnemu načrtu. Zato bi morali imeti upravljavci infrastrukture možnost ponuditi zmogljivosti zadostne kakovosti in količine tudi za storitve železniškega prometa, ki so brez stabilnega povpraševanja, se organizirajo v razmeroma kratkem času, vključujejo več kot eno vožnjo vlaka in lahko vozijo večkrat v nekem obdobju, ki morda ne sovpada s trajanjem obdobja operativnega voznega reda. ***Ta vrsta ponudbe zmogljivosti bi se lahko ponudila tudi v paketu minimalnih vnaprej izračunanih nerezerviranih vlakovnih poti, ki se lahko nato dodelijo v kratkem času.*** **[Sprememba 13]**

(12a) Države članice imajo različne prakse načrtovanja voznih redov in to bi bilo treba upoštevati pri strateškem načrtovanju zmogljivosti. Te prakse zahtevajo okrepljeno čezmejno usklajevanje med upravljavci infrastrukture, zlasti kadar upravljavec infrastrukture zmogljivosti načrtuje vnaprej z uporabo integriranih rednih voznih redov. **[Sprememba 14]**

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

(14) Velik delež železniškega tovornega prometa je na dolge razdalje in zahteva čezmejno usklajevanje med upravljavci infrastrukture. Cilj politike, da se poveča železniški promet, je odvisen tudi od rastočih čezmejnih storitev potniškega prevoza. Za olajšanje in spodbujanje vse večjega čezmejnega prometa na enotnem evropskem železniškem območju je treba zagotoviti večjo doslednost in usklajenost pravil in postopkov za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti. V skladu s tem bi bilo treba okrepiti vlogo evropske mreže upravljavcev infrastrukture, da bi se ji zaupalo oblikovanje smernic za usklajeno izvajanje te uredbe o postopkih in metodologijah za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter dejavno usklajevanje čezmejnih zmogljivosti in prometa. Evropska mreža upravljavcev infrastrukture bi morala zlasti razviti evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje ter za oceno uspešnosti. ***Pri razvoju teh evropskih okvirov bi se bilo treba posvetovati tudi s prevozniki v železniškem prometu, prosilci in drugimi operativnimi deležniki.*** **[Sprememba 15]**

(15) Evropski okviri, ki jih je razvila evropska mreža upravljavcev infrastrukture, bi morali določati smernice, ki bi jih moral upravljavec infrastrukture čim bolj upoštevati, hkrati pa ohraniti odgovornost za svoje operativne odločitve. Upravljavci infrastrukture bi morali utemeljiti vsako odstopanje od okvirov, ki jih je razvila evropska mreža upravljavcev infrastrukture***, ki bi morala biti dovoljena le v izjemnih primerih in bi jih moral odobriti nacionalni železniški regulatorni organ***. Ta pristop naj bi vzpostavil ravnovesje med potrebo po usklajevanju in uporabi usklajenih pristopov na enotnem evropskem železniškem območju ter potrebo po prilagoditvi postopkov in metodologij posebnim okoliščinam na določenih geografskih območjih. Komisija bi morala po petih letih uporabe te uredbe oceniti, ali stanje konvergence postopkov in metodologij ter učinkovitost procesa usklajevanja med upravljavci infrastrukture ter splošni napredek pri vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja upravičujejo uvedbo sekundarne zakonodaje, ki bi nadomestila elemente evropskih okvirov, razvitih v evropski mreži upravljavcev infrastrukture. **[Sprememba 16]**

(15a) Da bi zagotovili neprekinjeno evropsko železniško omrežje ter okrepili čezmejni železniški tovorni in potniški promet v več omrežjih, bi bilo treba agenciji ERA dodeliti nove naloge. Agencija ERA bi morala pri izvajanju svojih novih nalog tesno sodelovati z mrežo ENIM in koordinatorjem mreže. **[Sprememba 17]**

(15b) Sredstva agencije ERA so glede na predlagano razširitev njenih nalog in obseg ambicij Unije v okviru te uredbe nezadostna. Zato bi bilo treba znesek finančnih sredstev, namenjenih izvajanju nalog agencije ERA v skladu s to uredbo, črpati iz nedodeljenih razlik do zgornjih mej večletnega finančnega okvira ali mobilizirati prek netematskih posebnih instrumentov večletnega finančnega okvira. Ker Komisija v predlogu za revizijo večletnega finančnega okvira ni povečala proračuna agencije ERA, povečanja odobritev za agencijo ERA ni mogoče izravnati z izravnalnim zmanjšanjem načrtovane porabe v proračunski vrstici IPE – promet ali zmanjšati sredstev za druge programe Unije. **[Sprememba 18]**

(16) Pravila o upravljanju čezmejnega železniškega prometa pod običajnimi pogoji in v primeru motenj bi morala spodbujati nemoteno, odporno in brezhibno delovanje železniških prevoznih storitev. Zagotoviti bi morala sistem strukturiranega usklajevanja med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki.

(17) Obratovanje železniške infrastrukture ne zahteva le tesnega sodelovanja med upravljavci infrastrukture, temveč tudi tesno sodelovanje s prevozniki v železniškem prometu in drugimi deležniki, ki so neposredno vključeni v železniški in multimodalni promet ter logistične dejavnosti. Zato je treba zagotoviti strukturirano usklajevanje med upravljavci infrastrukture in drugimi deležniki. ***Za okrepitev vloge prevoznikov v železniškem prometu in prosilcev se kot posvetovalno telo mreže ENIM ustanovi platforma ERP. Vanjo bi lahko bili vključeni tudi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev in terminalov, deležniki multimodalnih zmogljivosti, kot so morska pristanišča in pristanišča na celinskih plovnih poteh, ter lastniki drugih z železnico povezanih objektov za izvajanje železniških storitev. Mreža ENIM bi se morala pred pripravo sprejetja evropskih okvirov za upravljanje zmogljivosti, upravljanje prometa in upravljanje uspešnosti posvetovati s platformo ERP. Poleg tega bi lahko platforma ERP mreži ENIM nudila boljši pregled nad razvojem trga ter bi lahko izdajala mnenja na lastno pobudo o vseh predlogih ali sklepih mreže ENIM in agencije ERA.*** **[Sprememba 19]**

(18) Zanesljivost storitev železniškega prometa je eden od vidikov, ki jih uporabniki v železniškem prometu najbolj cenijo***, in bistvena zahteva ponovno obujenega trga nočnih vlakov, na katerem morajo uporabniki železniškega prometa in prosilci že precej vnaprej vedeti, kako bodo izvedene njihove storitve***. Zanesljivost voznih redov je tudi ključni vidik za nemoteno delovanje železniškega sistema, kjer obstaja močna interakcija med storitvami in zunanjimi učinki omrežja. Zato je treba odstopanja od voznega reda čim bolj omejiti. Poleg tega bi bilo treba uvesti sistem ustreznih spodbud za spodbujanje izpolnjevanja obveznosti s strani upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu***, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev*** in drugih ustreznih deležnikov. Te spodbude bi morale biti gospodarske in negospodarske. **[Sprememba 20]**

(19) Stalno spremljanje kakovosti železniške infrastrukture in prevoznih storitev je pogoj za izboljšanje uspešnosti teh storitev. Zato ***bi morali upravljavci infrastrukture spremljati in primerjati rezultate storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev. Upravljavci infrastrukture bi se morali pri določanju lastnih ciljev uspešnosti v načrtu iz člena 8(3) Direktive 2021/34/EU posvetovati z nacionalnimi regulatorji, nacionalnimi ministrstvi in Komisijo, da bi bili ti cilji skladni s cilji uspešnosti Unije. Prav tako*** je treba vzpostaviti pregleden in objektiven sistem kazalnikov, ki zagotavljajo povratne informacije o vidikih uspešnosti, ki so pomembni za različne operativne deležnike in končne uporabnike železniških prevoznih storitev. Glavna funkcija navedenega sistema bi morala biti osredotočena na spremljanje izpolnjevanja obveznosti operativnih deležnikov in napredka pri uspešnosti skozi čas ob upoštevanju različnih okoliščin in značilnosti v železniškem sektorju. Komisija ***in agencija ERA bi morali***~~bi morala~~ imeti možnost, da se pri vzpostavitvi takega sistema in analizi njegovih rezultatov ~~opre~~***opreta*** na neodvisne strokovnjake ***s poglobljenim poznavanjem železniškega sektorja*** v okviru organa za oceno uspešnosti. Ta organ bi moral Komisiji ***in agenciji ERA*** zagotavljati neodvisno ***strokovno*** svetovanje na vseh področjih, ki vplivajo na uspešnost storitev železniškega prometa in upravljanje infrastrukture. **[Sprememba 21]**

(20) Za izboljšanje uspešnosti storitev železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju bi morali upravljavci infrastrukture v tesnem sodelovanju s Komisijo, ***agencijo ERA,*** organom za oceno uspešnosti in ustreznimi deležniki ~~vzpostaviti in~~ izvajati skupni okvir za oceno uspešnosti. Ta bi moral zagotavljati, da vsi upravljavci infrastrukture v EU uporabljajo skupna načela in metodologije za merjenje uspešnosti z dogovorjenimi kazalniki. Okvir bi moral omogočati ugotavljanje pomanjkljivosti glede uspešnosti v železniškem omrežju EU. Zagotavljati bi moral, da upravljavci infrastrukture določijo cilje uspešnosti tako, da upoštevajo posebnosti omrežja, ki ga upravljajo, hkrati pa zagotovijo skladnost pri ugotavljanju najpomembnejših pomanjkljivosti glede uspešnosti.

Upravljavcem infrastrukture bi moral omogočati sodelovanje na ravni EU***, tudi v okviru agencije ERA,*** pri opredeljevanju ukrepov za odpravo pomanjkljivosti glede uspešnosti in spremljanje njihovega učinka. Upravljavci infrastrukture bi morali v sodelovanju z ~~evropsko mrežo~~***agencijo ERA v okviru evropske mreže*** upravljavcev infrastrukture ter ob upoštevanju mnenja organa za oceno uspešnosti in Komisije redno pregledovati ta okvir, da bi zagotovili, da ustreza svojemu namenu. **[Sprememba 22]**

(21) Za zagotovitev učinkovitega okvira EU za usklajevanje upravljavcev železniške infrastrukture bi morala evropska mreža upravljavcev infrastrukture, vzpostavljena z Direktivo 2012/34/EU, postati bolj operativna. Vključevati bi morala mehanizme odločanja, ki upravljavcem železniške infrastrukture v EU omogočajo učinkovito usklajevanje strateškega načrtovanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

(22) Železniški regulatorni organi bi morali sodelovati na ravni Unije, da bi zagotovili skladno uporabo regulativnega okvira in dosledno obravnavo prosilcev na celotnem enotnem evropskem železniškem območju. To bi moralo potekati prek evropske mreže železniških regulatornih organov ***(ENRRB)***, da bi razvili skupne prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščeni v skladu s to uredbo. V ta namen bi morala ~~evropska~~ mreža ~~železniških regulatornih organov~~***ENRRB*** opravljati naloge usklajevanja ter sprejemati nezavezujoča priporočila in mnenja, ki ne bi smela vplivati na pristojnosti železniških regulatornih organov ali upravljavcev infrastrukture. ***Mreža ENRRB bi morala preveriti združljivost evropskih okvirov z regulativnimi cilji uredbe. Regulativni nadzor bi moral biti zasnovan tako, da nacionalne odločitve ne bodo mogle ogroziti usklajenih postopkov, opisanih v evropskih okvirih, razen če je v tej uredbi določeno drugače.*** **[Sprememba 23]**

(23) Učinkovito upravljanje železniških zmogljivosti in prometa zahteva izmenjavo podatkov in informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci in drugimi operativnimi deležniki. Ta izmenjava je lahko precej uspešnejša in učinkovitejša ob podpori interoperabilnih digitalnih orodij in po možnosti avtomatizacije. Specifikacije za interoperabilnost bi bilo zato treba prednostno izvajati in jih nadalje razvijati, da bi sledili tehnološkemu razvoju in novim postopkom, predstavljenim v tej uredbi. ***Za njihov hiter razvoj in izvajanje bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejetje delegiranega akta za izvajanje in upravljanje integiranega digitalnega evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa. Ker je agencija ERA evropski sistemski organ za telematske aplikacije, bi morala biti tesno vključena v razvoj in uvedbo digitalnih orodij iz člena 62 te uredbe, da bi zagotovila, da so skladna s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost za telematske aplikacije, kot so opredeljene v Direktivi (EU) 2016/797 in v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2016/796.*** **[Sprememba 24]**

(23a) Delavci so ključni za učinkovito delovanje železniškega sektorja. Da bi storitve postale učinkovitejše in kakovostnejše, je digitalizacija osrednjega pomena. Digitalizacijo in avtomatizacijo železniških zmogljivosti ter upravljanja prometa mora spremljati razvoj digitalnih znanj in spretnosti zaposlenih v tem sektorju. Dodatno usposabljanje in naložbe v razširitev digitalnih kompetenc v zvezi z novimi digitalnimi zahtevami bodo delavcem omogočile, da se prilagodijo ter z boljšo komunikacijo in sposobnostjo za obvladovanje nepričakovanih dogodkov pozitivno prispevajo k uspešnemu delovanju sektorja. **[Sprememba 25]**

(24) Upravljavci infrastrukture bi morali zagotoviti usklajenost, zlasti v zvezi z digitalizacijo, z delom Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z naslovom IV Uredbe Sveta (EU) 2021/2085, v zvezi z osrednjim načrtom iz člena 86(5) in sistemskim stebrom iz člena 85(2), točka (c), ter prek skupine za uvajanje v uporabo iz člena 97 Uredbe (EU) 2021/2085.

(25) Zagotoviti je treba mehanizem za določitev meril, načel in postopkov v zvezi z upravljanjem zmogljivosti, sodelovanjem med deležniki v železniškem prometu in usklajevanjem na ravni EU, za upravljavce infrastrukture in na področju regulativnega nadzora. Ta mehanizem zahteva, da upravljavci infrastrukture in železniški regulatorni organi v sodelovanju z ustreznimi deležniki razvijejo in izvajajo evropske okvire in smernice. Komisija bi morala po oceni razvoja in izvajanja evropskih okvirov in kadar prostovoljna uporaba sektorskih smernic ne doseže potrebne ravni regulativne skladnosti, imeti na voljo sredstva za odpravo takšnih regulativnih pomanjkljivosti z izvedbenimi ali delegiranimi akti, kadar je to ustrezno.

(26) Da bi zagotovili nemoten postopek upravljanja zmogljivosti in prometa za storitve mednarodnega železniškega prometa, čim bolj zmanjšali odpovedi dodeljenih zmogljivosti in prekinitve delovanja železniškega prometa zaradi motenj v železniškem omrežju ter upoštevali razvoj praks upravljavcev infrastrukture in uporabo novih metod dodeljevanja zmogljivosti ter informacijskih in komunikacijskih tehnologij, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe sprejema akte. Ta pooblastila bi se morala nanašati na rezultate, ki izhajajo iz strateškega načrtovanja infrastrukturnih zmogljivosti; načrt za strateško načrtovanje zmogljivosti in postopek dodeljevanja zmogljivosti; roke za spremembe dodeljenih zmogljivosti in oblikovanje drugih rešitev za prosilce; načrt usklajevanja, posvetovanja in objave omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del; opredelitev močno izkoriščene in preobremenjene infrastrukture ter postopkov in metod za izračun stopnje izkoriščenosti zmogljivosti; merila za ugotavljanje in razglasitev motenj v omrežju; informacije, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom, ter področja, na katerih bi se morali upravljavci infrastrukture usklajevati, in posebne ureditve za tako usklajevanje. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, med drugim s strokovnjaki, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ([10]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov bi morala Evropski parlament in Svet zlasti prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

(27) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za uvedbo tehničnih in operativnih zahtev za lažje nemoteno delovanje enotnega evropskega železniškega območja v zvezi z enotnimi merili za zahteve, ki jih upravljavci infrastrukture določijo v zvezi s prosilci; skupnih postopkov, meril in metodologije za upravljanje omejenih zmogljivosti, za načrtovanje dela v izrednih razmerah in za dodeljevanje zmogljivosti po obdobju, ki je vključeno v operativni vozni red; skupnega pristopa k nadomestilom, plačanim za spremembe dodeljenih zmogljivosti; skupnih meril in postopkov za ponovno načrtovanje ter opredelitev tehničnih elementov sistema za spremljanje uspešnosti storitev železniškega prometa in z železnico povezanih storitev, vključno z metodologijami in zahtevami po podatkih ter njihovim pregledom. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ([11]).

(28) Pravila o dodeljevanju zmogljivosti iz Direktive 2012/34/EU se nadomestijo s pravili iz te uredbe. Zato bi bilo treba v tej uredbi opredeliti pravila o sodelovanju med upravljavci infrastrukture, pravila o sodelovanju med železniškimi regulatornimi organi, zahteve za elemente programa omrežja, v katerem so opisani narava železniške infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, pogoji dostopa do nje ter načela in merila za dodeljevanje zmogljivosti. Pravila o sodelovanju in usklajevanju ter elementi programa omrežja, ki niso povezani z upravljanjem zmogljivosti, bi morali ostati v Direktivi 2012/34/EU.

(29) V naknadni oceni Uredbe (EU) št. 913/2010 ([12]) je bilo ugotovljeno, da je njen učinek preveč omejen, da bi prispeval k prehodu s cestnega na železniški promet. Poleg tega je bilo sodelovanje med državami članicami in upravljavci infrastrukture pri upravljanju železniške infrastrukture s čezmejnega vidika še vedno neučinkovito. Ocena je pokazala tudi, da ločeno upravljanje zmogljivosti na železniških tovornih koridorjih in na preostalem omrežju ni učinkovito. Za upravljanje zmogljivosti železniškega omrežja bi se moral uporabljati enoten regulativni okvir, na podlagi katerega bi se pripravilo prečiščeno besedilo s tem povezanih določb Direktive 2012/34/EU in Uredbe (EU) št. 913/2010. Zato bi bilo treba Uredbo (EU) št. 913/2010 in določbe Direktive 2012/34/EU o dodeljevanju zmogljivosti razveljaviti in nadomestiti s to uredbo. ***Ustrezne člene Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja bi bilo treba ustrezno spremeniti.*****[Sprememba 26]**

([10]) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

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

([12]) SWD(2021)0134 z dne 2. junija 2021.

(29a) Prav tako bi bilo treba zagotoviti uskladitev z Izvedbeno uredbo (EU) 2017/2177 v zvezi s pravili dodeljevanja v objektih za izvajanje železniških storitev ter Izvedbeno uredbo (EU) 2016/545 v zvezi s postopki in merili, ki se uporabljajo za okvirne sporazume. **[Sprememba 27]**

(30) Priprava operativnega voznega reda zahteva, da se pripravljalne dejavnosti izvedejo v letih pred začetkom njegove veljavnosti. Zato prehod z regulativnega okvira, vzpostavljenega z Direktivo ~~2013/34/EU~~***2012/34/EU*** in Uredbo (EU) št. 913/2010, na regulativni okvir, vzpostavljen s to uredbo, pomeni, da bi se morale priprave na operativne vozne rede v novem okviru začeti vzporedno z uporabo pravil iz sedanjega okvira. V skladu s tem je treba v prehodnem obdobju uporabljati dvojno ureditev, pri čemer morajo biti potrebni pripravljalni ukrepi za določen operativni vozni red v skladu s pravnim okvirom, ki se zanj uporablja. Omogočiti bi bilo treba, da se okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s sedanjim okvirom, še naprej uporabljajo ~~za prehodno obdobje v okviru nove ureditve~~***do izteka pogodbe***. **[Sprememba 28]**

(31) V skladu z novim okvirom bi se morali pripravljalni ukrepi za operativni vozni red začeti z objavo strategije glede zmogljivosti pet let pred začetkom veljavnosti določenega operativnega voznega reda. Zaradi zgodnje uporabe novega regulativnega okvira in ob upoštevanju pripravljalnega dela, ki ga je sektor že opravil, bi se lahko načrt dejavnosti za določitev prvih dveh operativnih voznih redov skrajšal na 38 mesecev s skrajšanjem faze strategije glede zmogljivosti. V skladu s tem bi se moral prvi operativni vozni red, ki spada v novi regulativni okvir, začeti [9. decembra 2029]. Vsi deležniki bi morali nemudoma začeti potrebne priprave za uskladitev z novim okvirom – ***Za države članice, ki lahko dokažejo, da so pred datumom sprejetja uredbe izvedle vse potrebne ukrepe, bi se lahko predvidel zgodnejši datum začetka uporabe*** – **[Sprememba 29]**

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba določa načela, pravila in postopke, ki se uporabljajo za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti in usklajevanje z objekti za izvajanje železniških storitev, upravljanje prometa, krizno upravljanje in upravljanje uspešnosti za storitve notranjega in mednarodnega železniškega prometa. Določa tudi pravila o evropski mreži za usklajevanje med upravljavci infrastrukture in z drugimi zadevnimi deležniki ter o nadzoru nad zmogljivostmi in upravljanjem prometa.

1a. Ta uredba določa tudi pravila in postopke za izvajanje integriranega digitalnega sistema za upravljanje evropskega železniškega prometa. **[Sprememba 30]**

2. Ta uredba se uporablja ***za železniški sistem Unije, opredeljen v členu 2(1) Direktive (EU) 2016/797,*** na področju uporabe železniške infrastrukture za storitve notranjega in mednarodnega železniškega prometa iz člena 1(2) Direktive 2012/34/EU, vključno z objekti za izvajanje železniških storitev, kot so opredeljeni v členu 3(11), navedene direktive. **[Sprememba 31]**

3. Poglavja II do V te uredbe se ne uporabljajo za železniško infrastrukturo ali železniške storitve, ki so v obdobju veljavnosti zadevnih izvzetij izvzete iz uporabe poglavja IV Direktive 2012/34/EU v skladu s členom 2(3), (3a), (4), (8), (8a)***, (9)*** in (10) navedene direktive. **[Sprememba 32]**

4. Ta uredba se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunem ozemlju ne vzpostavi železniški sistem.

Člen 2

Splošne odgovornosti in načela

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

Sklici na upravljavca infrastrukture v vseh določbah v zvezi z dodeljevanjem železniških infrastrukturnih zmogljivosti v tej uredbi se štejejo za sklice na organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 7a(3) Direktive 2012/34/EU.

2. Da bi upravljavci infrastrukture olajšali zagotavljanje učinkovitega in uspešnega upravljanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in prometa v Uniji, sodelujejo v evropski mreži upravljavcev infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: mreža ENIM) iz člena 7f Direktive 2012/34/EU in v skladu z določbami te uredbe o sodelovanju.

3. Upravljavci infrastrukture pri izpolnjevanju svojih odgovornosti v skladu z odstavkoma 1 in 2:

(a) čim bolj učinkovito izkoristijo razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti, kot je določeno v členu 26 Direktive 2012/34/EU***, da bi povečali delež železniškega prometa, tako potniškega kot tovornega, v skladu s podnebnimi cilji Unije***; **[Sprememba 33]**

(b) v socialnem, gospodarskem in okoljskem smislu čim bolj povečajo družbeno vrednost železniških prevoznih storitev, ki jih omogoča železniška infrastruktura;

(c) zagotavljajo nediskriminatorno upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti in pregleden dostop do njih, tudi med deli, da se podpre poštena konkurenca;

(d) omogočajo nemoten ***in točen*** železniški promet v več kot enem omrežju ***in prek meja, tako da si prizadevajo za odpravo ozkih grl in operativnih ovir*** **[Sprememba 34]**;

(e) zagotovijo preglednost glede stanja in razpoložljivosti železniških infrastrukturnih zmogljivosti;

(f) pregledajo in izboljšajo uspešnost železniške infrastrukture in prevoznih storitev v tesnem sodelovanju s prevozniki v železniškem sektorju***, vključno z objekti za izvajanje železniških storitev, ki so neposredno vključeni v železniško storitev***; **[Sprememba 35]**

(g) prispevajo k vzpostavitvi in razvoju enotnega evropskega železniškega območja***, zlasti s skupnimi evropskimi tehničnimi in operativnimi pravili in standardi, zahtevami za tehnično opremo in certificiranjem osebja***. **[Sprememba 36]**

Člen 3

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

1. Upravljavci infrastrukture opravljajo naloge upravljanja prometa in zmogljivosti, vključno z načrtovanjem vzdrževanja, na pregleden in nediskriminatoren način, pri čemer na osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev v zvezi s temi nalogami, ne vpliva nobeno navzkrižje interesov.

2. V zvezi z upravljanjem prometa upravljavci infrastrukture zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu v primeru motenj, ki jih zadevajo, celovit in pravočasen dostop do ustreznih informacij. Če upravljavec infrastrukture odobri dodaten dostop do postopka upravljanja prometa, to stori za zadevnega prevoznika v železniškem prometu pregledno in nediskriminatorno.

3. V zvezi z upravljanjem zmogljivosti in dolgoročnim načrtovanjem večjega vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture se upravljavec infrastrukture posvetuje s prosilci, kot so opredeljeni v členu 3, točka 19, Direktive 2012/34/EU, v skladu s to uredbo in v največji možni meri upošteva izražene pomisleke.

Člen 4

Opredelitve pojmov

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

Uporabljajo se tudi naslednje opredelitve pojmov:

(1) „višja sila“ pomeni vsak nepredvidljivi***, neizogibni ali izjemni*** ~~ali neobičajni~~ dogodek ali položaj, na katerega upravljavec infrastrukture ~~ali~~***,*** prevoznik v železniškem prometu ***ali prosilec*** ne more vplivati in ki ga ni mogoče ~~preprečiti ali~~ odpraviti z razumnimi predvidevanji in skrbnostjo~~,~~ ***ter*** rešiti z ukrepi, ki so s tehničnega, finančnega ali gospodarskega vidika razumno izvedljivi ~~zanj in ki~~***, vključno s čezmejnimi preusmeritvami poti; ta dogodek*** se je ***moral*** dejansko ~~zgodil in je~~***zgoditi in mora biti*** objektivno preverljiv ter ~~ki~~ upravljavcu infrastrukture ~~onemogoča~~***onemogočati***, da bi začasno ali trajno izpolnil svoje obveznosti v skladu s to uredbo ali Direktivo 2012/34/EU, prevozniku v železniškem prometu pa, da izpolni svoje pogodbene obveznosti do upravljavca ali upravljavcev infrastrukture; **[Sprememba 37]**

(2) „interoperabilnost“ pomeni interoperabilnost, kot je opredeljena v členu 2(2) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ([13]);

(2a) „prosilec“ pomeni prevoznika v železniškem prometu ali mednarodno združenje prevoznikov v železniškem prometu ali druge fizične ali pravne osebe, kot so pristojni organi, kot so opredeljeni v členu 2(b) Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([14])***, ter prevozniki tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu, ki imajo interes na podlagi javne službe ali poslovni interes za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti;*** **[Sprememba 38]**

(3) „operativni deležnik“ pomeni prosilca, ~~prevoznika v železniškem prometu~~***združenje prosilcev***, upravljavca infrastrukture, upravljavca ~~objektov, potrebnih~~***objekta*** za izvajanje železniških storitev, izvajalca z železnico povezanih storitev in kateri koli drug subjekt, ki je neposredno vključen v izvajanje železniških prevoznih storitev; **[Sprememba 39]**

(4) „evropski koordinator“ pomeni koordinator iz člena 51 Uredbe [... nova uredba o omrežju TEN-T];

(5) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od enega obdobja operativnega voznega reda;

(6) „sočasno dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni postopek, s katerim upravljavci infrastrukture dodeljujejo železniške infrastrukturne zmogljivosti na podlagi vrste prošenj za dodelitev zmogljivosti, prejetih do določenega roka, in z usklajevanjem teh prošenj zagotovijo najboljšo možno uporabo infrastrukture in dodelitev takih zmogljivosti, ki se čim bolj ujemajo s prošnjami;

(7) „prvi pride, prvi dobi“ pomeni načelo za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, na podlagi katerega se daje prednost pri postopku dodeljevanja v skladu s kronološkim vrstnim redom prošenj za dodelitev zmogljivosti;

(8) „vlakovna pot“ pomeni infrastrukturne zmogljivosti, potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju, ki je opisana kot točna pot s časovnim okvirom za ta vlak, vključno z odhodnim in namembnim krajem, časom in dnevom vstopa ter časom in dnevom izstopa, pri čemer so vključeni vsa postajališča in vsi povezani časi odhoda;

(9) „specifikacija zmogljivosti“ pomeni pravico do zmogljivosti, ki določa poslovne in operativne značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, pomembne za zadevnega prosilca, in ki upravljavcu infrastrukture zagotavlja zadostne informacije za pripravo posebnih vlakovnih poti, ki upoštevajo navedene značilnosti;

(10) „storitve železniškega prometa v več omrežjih“ pomeni storitev železniškega tovornega ali potniškega prometa v notranjem ali mednarodnem prometu, ki se opravlja v dveh ali več omrežjih, ki jih upravljajo različni upravljavci infrastrukture. Vlak se lahko združi in/ali razdeli, različni odseki pa imajo lahko različne odhodne in namembne kraje, če vsi tovorni ali potniški vagoni prečkajo vsaj eno omrežje, ki ga upravlja drug upravljavec infrastrukture;

(11) „pravica do zmogljivosti v več omrežjih“ pomeni vse pravice do zmogljivosti, ki omogočajo zagotavljanje storitev železniškega prometa v več omrežjih;

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

([14]) ***Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in (EGS) št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).***

(12) „razdelitev infrastrukturnih zmogljivosti“ pomeni dodelitev deležev skupne razpoložljive zmogljivosti dela infrastrukture različnim vrstam železniških prevoznih storitev in omejitvam zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del;

(13) „operativni vozni red“ pomeni stalno posodobljene podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi, kot je izraženo z dodeljenimi pravicami do zmogljivosti, v obdobju operativnega voznega reda;

(14) „obdobje operativnega voznega reda“ pomeni časovno obdobje, v katerem je določen operativni vozni red veljaven;

(15) „infrastrukturno delo“ pomeni posege na železniški infrastrukturi za namene razvoja, vzdrževanja, obnavljanja in posodabljanja železniške infrastrukture, kot so opredeljeni v členu 3, točke (2a), (2c), (2d) in (2e) Direktive 2012/34/EU;

(16) „regulatorni organ“ pomeni regulatorni organ iz člena 55 Direktive 2012/34/EU;

(17) „incident“ pomeni vsak dogodek ali niz dogodkov istega izvora, ki povzroči motnje v železniškem prometu;

(17a) „sistematične vlakovne poti“ pomenijo vlakovne poti, ki temeljijo na členih 11 in 20 te uredbe ter so v skladu z rednim voznim redom vnaprej načrtovane za obdobje operativnega voznega reda. **[Sprememba 40]**

POGLAVJE II

UPRAVLJANJE INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna načela za upravljanje infrastrukturnih zmogljivosti

Člen 5

Upravljanje zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture upravljajo zmogljivosti železniške infrastrukture s postopkom načrtovanja in dodeljevanja, ki zajema tri faze:

(a) strateško načrtovanje zmogljivosti iz oddelka 2;

(b) načrtovanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti iz oddelka 3;

(c) prilagoditev in ponovno načrtovanje dodeljenih zmogljivosti, kot je navedeno v oddelku 4.

2. Upravljavci infrastrukture poleg vsebine iz Priloge IV k Direktivi 2012/34/EU v program omrežja iz člena 27 navedene direktive vključijo oddelek o infrastrukturi, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, oddelek o upravljanju zmogljivosti, oddelek o operacijah, vključno z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem, in oddelek o upravljanju uspešnosti v skladu s Prilogo IV.

3. Odločanje o upravljanju zmogljivosti iz odstavka 1, ki vključuje opredelitev in oceno razpoložljivosti ter dodeljevanje pravic do zmogljivosti, je bistvena naloga upravljavca infrastrukture v smislu člena 3, točka 2f, Direktive 2012/34/EU. Zanj se uporabljajo določbe o bistvenih nalogah iz navedene direktive.

Člen 6

Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture si prizadevajo upoštevati skupna načela in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti. V ta namen mreža ENIM ***v posvetovanju s platformo ERP*** razvije in sprejme „evropski okvir za upravljanje zmogljivosti“ v skladu z določbami poglavja II do **...** [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]. **[Sprememba 41]**

2. Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti določa skupna načela in postopke za upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter za usklajevanje med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi prosilci, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev ter drugimi operativnimi deležniki.

3. Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti vključuje vsaj elemente iz Priloge III, se po potrebi posodablja, da se upoštevajo izkušnje upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in drugih prosilcev, ter temelji na dejavnostih mreže ENIM.

4. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, zlasti vsebino, določeno v Prilogi IV k tej uredbi. V programu omrežja ~~pojasnijo~~***utemeljijo*** razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih načel in postopkov, določenih v evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti. ***Odstopanja so dovoljena le v izjemnih primerih, odobri pa jih nacionalni železniški regulatorni organ.*** **[Sprememba 42]**

4a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za določitev skupnih načel in postopkov, ki urejajo upravljanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ter za spremembo odstavka 2 tega člena. Ti delegirani akti se sprejmejo do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. **[Sprememba 43]**

Člen 7

Prosilci

1. Prosilci zaprosijo za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti. Za uporabo takih infrastrukturnih zmogljivosti prosilci***, ki niso železniško podjetje,*** imenujejo prevoznika v železniškem prometu, ki sklene sporazum z upravljavcem infrastrukture v skladu s členom 28 Direktive 2012/34/EU. To ne posega v pravico prosilcev, da sklenejo okvirne pogodbe z upravljavci infrastrukture v skladu s členom 31 te uredbe. **[Sprememba 44]**

2. Upravljavec infrastrukture ~~lahko~~ prosilcem postavi zahteve za zaščito svojih upravičenih pričakovanj glede bodočih prihodkov in uporabe infrastrukture. Take zahteve morajo biti ustrezne, pregledne in nediskriminatorne. Opredelijo se v programu omrežja, kot je navedeno v točki ~~1(b)~~***2(c)*** Priloge IV. Vključujejo lahko samo določbo o finančnem jamstvu, ki ne sme preseči primerne višine, sorazmerne s predvidenim obsegom dejavnosti prosilca, in o zagotovitvi možnosti za pripravo skladnih ponudb za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti. **[Sprememba 45]**

3. Komisija ~~lahko~~***do... [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]*** sprejme izvedbene akte, v katerih podrobno določi merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi ***in spremembi*** odstavka 2. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). **[Sprememba 46]**

Člen 8

Upravljanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da se omejene infrastrukturne zmogljivosti upravljajo v skladu z načeli iz člena 26 Direktive 2012/34/EU in člena 2 te uredbe v vseh fazah postopka upravljanja zmogljivosti iz člena 5.

2. Upravljavci infrastrukture pri sprejemanju odločitev o omejenih zmogljivostih upoštevajo strateške smernice o uporabi infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih zagotovijo države članice v skladu s členom 11(3).

Brez poseganja v pravila o državni pomoči ~~lahko~~ države članice upravljavcu infrastrukture po potrebi dodelijo nadomestilo, ki ustreza izgubam prihodkov, povezanim izključno s potrebo po upoštevanju strateških smernic glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti. **[Sprememba 47]**

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

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

V navedenih postopkih se ocenijo druge možnosti za uporabo infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi naslednjih socialno-ekonomskih in okoljskih meril, odvisno od razpoložljivosti ***standardiziranih*** podatkov***, ki jih morajo prosilci predložiti upravljavcu infrastrukture. Med te organe med drugim lahko sodijo naslednji***: **[Sprememba 48]**

(a) operativnih stroškov za izvajalce železniških prevoznih storitev in posledičnega vpliva na cene za uporabnike železniških prevoznih storitev;

(b) časovno pogojenih stroškov za uporabnike železniških prevoznih storitev;

(c) povezljivosti in dostopnosti ***kot mrežni učinek na celotno omrežje in segmente omrežja*** za ljudi in regije, ki uporabljajo železniške prevozne storitve; **[Sprememba 49]**

(d) emisij toplogrednih plinov, lokalnih onesnaževal zraka, hrupa in drugih zunanjih stroškov železniških prevoznih storitev ter njihovih verjetnih alternativ;

(e) posledic železniških prevoznih storitev in njihovih verjetnih alternativ za varnost in javno zdravje;

(ea) učinki prehoda na železniški promet. **[Sprememba 50]**

5. Mreža ENIM ~~pripravi~~***v posvetovanju s platformo ERP pripravi*** in sprejme postopke iz odstavka 4 ter jih vključi v ~~okvir EU~~***evropski okvir*** za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Postopki vključujejo naslednje korake: **[Sprememba 51]**

(a) oblikovanje drugih scenarijev za razdelitev zmogljivosti, ki so na voljo za ***vse*** različne vrste železniških prevoznih storitev, ki ***zaprosijo za isto zmogljivost in*** po možnosti vključujejo zagotavljanje alternativnih zmogljivosti na drugih poteh ali alternativni časovni okvir s primerljivimi značilnostmi ***za domače in čezmejne storitve***; **[Sprememba 52]**

(aa) določitev alternativnih scenarijev za reševanje sporov glede zmogljivosti med dvema prošnjama, od katerih nobena ni skladna s strateškim načrtovanjem zmogljivosti; **[Sprememba 53]**

(b) ocena in razvrščanje scenarijev na podlagi objektivnih in preglednih metodologij ob upoštevanju socialno-ekonomskih in okoljskih meril iz odstavka 4;

(c) izbira najboljših scenarijev na podlagi ocene iz točke (b) ter ustrezna sprememba opredelitve modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi.

6. Mreža ENIM ***v posvetovanju s platformo ERP*** razvije metodologije iz odstavka 5, točka (b) ***tega člena***. Pri parametrih navedenih metodologij je mogoče upoštevati lokalne ali nacionalne okoliščine, ki temeljijo na sprejetih pristopih in empiričnih dokazih. Mreža ENIM navedene metodologije vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **[Sprememba 54]**

7. Komisija ~~lahko~~***je pooblaščena, da*** ob upoštevanju izkušenj s pripravo in izvajanjem okvira iz odstavka 6 ***v skladu s členom 71*** sprejme ~~izvedbene~~***delegirane*** akte, v katerih določi posebne postopke, ~~merila in metodologije~~***standardizirane podatke, ki odražajo različne tržne segmente zamerila, in standardizirane metodologije***, ki se uporabljajo za upravljanje omejenih zmogljivosti***, ter da spremeni odstavek 6 tega člena***. Navedeni ~~izvedbeni~~***delegirani*** akti se sprejmejo ***do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti*** ~~v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3)~~. **[Sprememba 55]**

Člen 9

Informacije o infrastrukturnih zmogljivostih

1. Upravljavci infrastrukture zainteresiranim stranem, zlasti ~~prosilcem, potencialnim~~ prosilcem in regulatornim organom, zagotovijo točne in najnovejše informacije o razpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti v celotnem postopku upravljanja zmogljivosti, tudi v fazi strateškega načrtovanja iz oddelka 2, med postopkom načrtovanja in dodeljevanja iz oddelka 3 ter ob vsaki spremembi dodeljenih zmogljivosti iz oddelka 4***, odvisno od razpoložljivosti objavljene strategije glede zmogljivosti, modela zmogljivosti in načrta oskrbe z zmogljivostmi***. **[Sprememba 56]**

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

2. Upravljavci infrastrukture objavijo informacije iz odstavka 1 v skladu s členom 62(5) in prispevajo k razvoju ustreznih specifikacij v skladu s členom 62(3).

3. Upravljavci infrastrukture na zahtevo prosilcev zagotovijo informacije iz odstavka 1 ***tega člena*** na podlagi konkretnih specifikacij poslovnih in operativnih potreb (v nadaljnjem besedilu: ocena izvedljivosti). V zvezi s čezmejnimi storitvami upravljavci infrastrukture take prošnje prejemajo in nanje odgovarjajo na enem samem mestu in z enim samim postopkom ali prek enotnega vmesnika***, vzpostavljenega v skladu s členom 27(4)***. **[Sprememba 57]**

Člen 10

Omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del in slabe infrastrukture

1. Brez poseganja v člene 7, 7c in 7e Direktive 2012/34/EU upravljavci infrastrukture načrtujejo infrastrukturna dela v skladu s poslovnim načrtom ter naložbenimi in finančnimi programi iz člena 8(3), Direktive 2012/34/EU. Če spremembe navedenih programov po sprejetju poslovnega načrta vplivajo ali bi lahko vplivale na načrtovanje infrastrukturnih del, upravljavec infrastrukture v programu omrežja zagotovi pregled takih sprememb in njihovih verjetnih vplivov. ***Država članica upravljavcu infrastrukture z večletnim sporazumom o uspešnosti zagotovi stabilno in pravočasno večletno financiranje vzdrževanja, obnove in nove gradnje železniške infrastrukture za tekoče obdobje najmanj petih let, da bi jih podprla pri preprečevanju propadanja železniške infrastrukture in zmanjšala vpliv na morebitne omejitve zmogljivosti. Letni proračun, ki je na voljo upravljavcem infrastrukture, je pregledno predstavljen upravljavcu infrastrukture in zanesljivo dodeljen.*** **[Sprememba 58]**

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

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

Cilj vzpostavitve tega ravnovesja je financiranje, ki ga država članica zagotovi upravljavcu infrastrukture. Prosilci pravočasno zagotovijo informacije, ki jih upravljavec infrastrukture potrebuje za izpolnitev te določbe. **[Spremembi 59 in 60]**

3. Upravljavci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o infrastrukturnih delih v okviru usklajevalnih mehanizmov iz člena 7e Direktive ~~2012/34/ES~~***2012/34/EU***, v zvezi s storitvami čezmejnega železniškega prometa pa v skladu s členom 54 te uredbe. **[Sprememba 61]**

4. Upravljavec infrastrukture pravočasno vnaprej načrtuje omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, in o njih obvesti prosilce ter se z njimi posvetuje, pri čemer upošteva ocenjeni vpliv na prevoznike v železniškem prometu. V ta namen upravljavci infrastrukture upoštevajo načrt iz oddelka 3 Priloge I.

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

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

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

Pri usklajevanju se obravnavata zlasti optimizacija načrta infrastrukturnih del ter zagotavljanje nadomestnih zmogljivosti na zadevni progi in na nadomestnih poteh, pri čemer se upoštevajo operativne***, infrastrukturne*** in poslovne potrebe ***različnih*** prosilcev. **[Sprememba 62]**

Uprava železniškega tovornega prometa svojim upravljavcem infrastrukture predloži priporočilo o usklajevanju del tri mesece pred obdobjem iz odstavka 4. **[Sprememba 63]**

6. Zmanjšanja zmogljivosti ali uspešnosti infrastrukture pod konstrukcijsko določene vrednosti, ki so posledica propadanja sredstev, kot so zmanjšanja dovoljene hitrosti ali osne obremenitve, se prav tako štejejo za omejitve zmogljivosti. Za take omejitve se uporabljajo obveznosti obveščanja iz člena 9.

7. Upravljavci infrastrukture čim prej objavijo informacije in se s prosilci posvetujejo o načrtovanih začasnih omejitvah zmogljivosti, njihovem vplivu na zmogljivosti, ki so na voljo za poslovne namene, in nadomestnih zmogljivostih.

8. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelka 3 Priloge I, da se zmanjša vpliv omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del v železniškem prometu, ob upoštevanju načrtovalnih, operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

ODDELEK 2

STRATEŠKO NAČRTOVANJE ZMOGLJIVOSTI

Člen 11

Strateško načrtovanje zmogljivosti

1. Strateško načrtovanje zmogljivosti vključuje vse dejavnosti iz členov 12 do 25.

2. Strateško načrtovanje zmogljivosti ima za posledico naslednje zaporedje dokumentov načrtovanja, ki zagotavljajo postopno povečanje podrobnih informacij o razpoložljivih zmogljivostih:

(a) strategijo glede zmogljivosti iz člena 16;

(b) model zmogljivosti iz člena 17;

(c) načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

Vsebina in načrt priprave navedenih rezultatov sta določena v oddelkih 1 in 2 Priloge I. ***Upravljavec infrastrukture da na voljo vso vsebino v uradnem jeziku države članice in v angleščini.*** **[Sprememba 64]**

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

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelkov 1 in 2 Priloge I, da se zagotovi učinkovit postopek strateškega načrtovanja in da se upoštevajo operativni pomisleki upravljavcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega oddelka upoštevajo ~~izkušnje~~***priporočilo agencije ERA in izkušnje*** mreže ENIM, upravljavcev infrastrukture, prosilcev in drugih operativnih deležnikov, regulatornih organov ter mreže ENRRB. **[Sprememba 65]**

3. Države članice lahko ob upoštevanju načela neodvisnosti upravljanja iz člena 4 Direktive 2012/34/EU upravljavcu infrastrukture zagotovijo strateške smernice na podlagi okvirnih strategij razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU. ***Države članice smernice zagotovijo pravočasno, da lahko upravljavci infrastrukture in operativni deležniki upoštevajo roke iz Priloge I k tej uredbi.*** Te smernice lahko zajemajo/vsebujejo zlasti: **[Sprememba 66]**

(a) splošne cilje nacionalne železniške politike, ki so pomembni za strateško načrtovanje zmogljivosti v okviru področja uporabe te uredbe;

(b) obete glede razvoja železniške infrastrukture ob upoštevanju ustreznih ***načrtov, vključno z dolgoročno strateško infrastrukturo,*** načrtov in strategij na nacionalni ali regionalni ravni ter delovnih načrtov evropskih prometnih koridorjev iz člena ~~53~~***54 Uredbe(EU) 2024/...Evropskega parlamenta in Sveta*** ([15]) [nove uredbe o omrežju TEN-T]; **[Sprememba 67]**

([15]) ***Uredba (EU) 2024/… Evropskega parlamenta in Sveta... o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (UL L...).***

(c) splošne zahteve in smernice glede uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture upošteva pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v zvezi z zelo izkoriščeno in preobremenjeno infrastrukturo iz člena 21;

(d) obete glede načrtovanega razvoja storitev železniškega prometa, ki se opravljajo v okviru obveznosti javnih storitev, pri čemer se po potrebi upoštevajo stališča vključenih regionalnih ali lokalnih organov.

Države članice se usklajujejo za ~~zagotovitev skladnosti~~***pravočasno predložitev smernic in zagotavljajo skladnost*** med zadevnimi strateškimi smernicami, ki jih zagotovijo v skladu s tem odstavkom, da bi se podprl razvoj mednarodnih storitev železniškega potniškega in tovornega prometa. ***Države članice v povezavi s členom 8 Direktive 2012/34/EU upravljavcem infrastrukture zagotovijo predhodno dodelitev finančnih sredstev za redno vzdrževanje infrastrukture in finančnih sredstev za razvoj infrastrukture, opisan v strategiji glede zmogljivosti iz člena 16 te uredbe. Države članice usklajujejo svoje dolgoročne strateške načrte za infrastrukturo in vozni red, razvoj svoje infrastrukture na podlagi teh načrtov in časovne faze njihovega izvajanja.*** **[Sprememba 68]**

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

4a. Komisija lahko upoštevajoč izkušnje s pripravo in izvajanjem strateških smernic iz odstavka 3 sprejme delegirane akte v skladu s členom 71, v katerih določi poseben pravni status, predlogo, postopke, merila in metodologije, ki se uporabljajo za sprejetje nacionalnih strateških smernic, da se zagotovi skladnost med temi strateškimi smernicami, ki so jih izdale države članice in ki so potrebne za podporo razvoju storitev mednarodnega železniškega tovornega in potniškega prometa. **[Sprememba 69]**

Člen 12

Splošne zahteve za strateško upravljanje zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture uravnoteženo, pravično in nediskriminatorno upoštevajo vse vrste železniških prevoznih storitev, za katere lahko prejmejo prošnje za dodelitev zmogljivosti, ne glede na njihovo količino, velikost prodajnega trga, stabilnost med zaporednimi voznimi redi, rednost ali pogostost v določenem obdobju operativnega voznega reda.

2. Upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti pri modelu zmogljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, razlikujejo vsaj med naslednjimi vrstami železniških prevoznih storitev:

(a) storitve tovornega prometa;

(b) storitve medkrajevnega potniškega prevoza (na dolge razdalje);

(c) mestne in regionalne storitve potniškega prevoza.

Mreža ENIM lahko po potrebi glede na izkušnje, pridobljene pri izvajanju te uredbe***, v sodelovanju s platformo ERP***, določi podrobnejši seznam, v katerem se nadalje razlikuje med vrstami železniških prevoznih storitev. Da bi podprli čezmejno skladnost postopka strateškega načrtovanja, se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 vključi usklajen seznam. **[Sprememba 70]**

3. Upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti pri modelu zmogljivosti iz člena 17 in načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, navedejo vnaprej načrtovane zmogljivosti, primerne za zagotavljanje prevoznih storitev v več omrežjih.

4. Pri strateškem načrtovanju zmogljivosti se upoštevajo tudi:

(a) ugotovljena struktura in razvoj povpraševanja po infrastrukturnih zmogljivostih, kot sta opredeljena pri dodeljevanju zmogljivosti v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda in spremljanju trga iz člena 15 Direktive 2012/34/EU;

(b) pričakovan razvoj potreb po prevozu in posledičnega povpraševanja po železniških prevoznih storitvah in infrastrukturnih zmogljivostih, kot je bilo ugotovljeno z analizo iz člena 15 te uredbe;

(c) ***napovedi operativnih deležnikov glede potreb po zmogljivostih in*** prispevek posvetovanja s sedanjimi in potencialnimi prosilci v skladu s členom 13; **[Sprememba 71]**

(d) pričakovani ali načrtovani razvoj infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti kot je opredeljeno v okvirni strategiji razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1) Direktive 2012/34/EU in poslovnem načrtu upravljavca infrastrukture iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU;

(e) načrtovana infrastrukturna dela, za katera se pričakuje, da bodo vplivala na omrežje;

(f) značilnosti različnih trgov storitev železniškega prometa, zlasti glede:

(i) hitrosti;

(ii) pogostosti;

(iii) tolerance za odstopanja od dodeljene vlakovne poti;

(iv) možnosti preusmeritve, ponovnega načrtovanja ali zamenjave storitev z drugimi načini v primeru motenj v omrežju;

(v) nestanovitnosti povpraševanja po železniškem prevozu in posledične potrebe po načrtovanju železniških storitev v drugačnem časovnem okviru.

(fa) v največji možni meri socialno-ekonomski in okoljski učinek uporabe infrastrukturnih zmogljivosti. **[Sprememba 72]**

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

6. Strateško načrtovanje zmogljivosti zajema ~~proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T iz člena 6 [nove uredbe o omrežju TEN-T] in Priloge I k navedeni uredbi~~***enotno evropsko železniško območje***. ~~Upravljavci infrastrukture lahko vključujejo druge proge in vozlišča omrežja, ki jih upravljajo.~~ **[Sprememba 73]**

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

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

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

8. Upravljavci infrastrukture redno pregledujejo in posodabljajo rezultate strateškega načrtovanja zmogljivosti, pri čemer upoštevajo zlasti naslednje:

(a) razvoj železniške infrastrukture;

(b) spremembe tržnega povpraševanja po infrastrukturnih zmogljivostih***, ob upoštevanju potreb prosilcev po novih ali spremenjenih storitvah***; **[Sprememba 74]**

(c) rezultate postopkov dodeljevanja iz oddelkov 3 in 4 v prejšnjih obdobjih operativnega voznega reda, vključno s stopnjo izkoriščenosti infrastrukturnih zmogljivosti s strani prosilcev;

(d) spoznanja iz upravljanja prometa, izvedena v skladu s poglavjem III;

(e) rezultat obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, izvedenih v skladu s poglavjem III;

(f) rezultate ocene uspešnosti v skladu s poglavjem IV.

9. Mreža ENIM ***do... [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]*** pripravi smernice, ki določajo skupna načela, postopke in metodologije za strateško načrtovanje zmogljivosti. Te smernice vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 te uredbe. Navedene smernice bi morale vsebovati vsaj elemente iz Priloge III k tej uredbi. Upravljavci infrastrukture v največji možni meri upoštevajo navedene smernice v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU. V njem pojasnijo razloge za morebitno odstopanje od skupnih načel, postopkov in metodologij, določenih v smernicah. **[Sprememba 75]**

9a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71, s katerimi določi skupna načela, postopke in metodologije za načrtovanje strateških zmogljivosti ter spremeni odstavek 9 tega člena. Ti delegirani akti se sprejmejo do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. **[Sprememba 76]**

Člen 13

Posvetovanje z deležniki o strateškem načrtovanju zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture se o strateškem načrtovanju zmogljivosti posvetujejo z vsemi operativnimi deležniki v skladu s členom 7e Direktive 2012/34/EU.

2. Upravljavci infrastrukture se o strateškem načrtovanju zmogljivosti ~~v skladu s členoma 53 in 54~~ posvetujejo z vsemi operativnimi deležniki, ki izvajajo storitve železniškega prometa v več omrežjih***, med celotno fazo strateškega upravljanja zmogljivosti in vsaj na podlagi mejnikov, določenih v Prilogi I v skladu s členoma 53 in 54***. **[Sprememba 77]**

2a. Upravljavci infrastrukture prosilcem omogočijo, da v strukturirani obliki napovejo svoje potrebe po zmogljivostih med celotnim postopkom upravljanja zmogljivosti, za katerega mreža ENIM določi ustrezne roke. Upravljavci infrastrukture si po najboljših močeh prizadevajo za vključitev potreb, ki jih napovejo prosilci, v dokumente strateškega načrtovanja zmogljivosti iz člena 11(2). Če alternative niso na voljo za vse napovedane potrebe po zmogljivostih, si upravljavci infrastrukture po najboljših močeh prizadevajo, da bi z mehanizmom za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 rešili morebitne spore. **[Sprememba 78]**

2b. Regulatorni organ spremlja dejavnosti upravljavca infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti v skladu s členom 63. **[Sprememba 79]**

Člen 14

Usklajevanje strateškega načrtovanja zmogljivosti med upravljavci infrastrukture

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

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

(a) skladnost strateškega načrtovanja v vseh zadevnih omrežjih, zlasti v zvezi s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti in načrtom oskrbe z zmogljivostmi, načrtovanjem infrastrukturnih del in načrtovanjem dela v izrednih razmerah;

(b) ustrezno upoštevanje potreb po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih v strategiji glede zmogljivosti, pri modelu zmogljivosti in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi;

(c) oceno uspešnosti strateškega načrtovanja zmogljivosti in njegovih rezultatov v skladu s poglavjem IV;

(d) sodelovanje vseh operativnih deležnikov ***in platforme ERP***, regulatornih organov in Evropske mreže železniških regulatornih organov (v nadaljnjem besedilu: mreža ENRRB), evropskih koordinatorjev ter po potrebi organov držav članic in drugih deležnikov. **[Sprememba 80]**

2. Mreža ENIM upošteva vse ustrezne pritožbe prosilcev ali potencialnih prosilcev v zvezi z dokumenti načrtovanja iz člena 11(2), ter od subjektov, vključenih v usklajevanje v skladu s členom 53, in operativnih deležnikov, s katerimi je bilo opravljeno posvetovanje v skladu s členom 54, zahteva dodatne informacije, preden sprejme mnenje ali priporočilo za izboljšanje skladnosti navedenih dokumentov načrtovanja. Mreža ENIM svoje mnenje o osnutkih dokumentov načrtovanja posreduje mreži ENRRB ali jo obvesti, da mnenje ni bilo sprejeto. Mreža ENRRB deluje v skladu s členom 65(3).

3. Upravljavci infrastrukture upoštevajo vsa priporočila, ki jih sprejme mreža ENIM v skladu z odstavkom 2. Če upravljavci infrastrukture ne upoštevajo priporočila, razloge za to pojasnijo v dokumentih načrtovanja. Mreža ENRRB spremlja postopek usklajevanja in njegovo izvajanje. Komisijo obvesti o svojih stališčih glede potrebe po odpravi morebitnih pomanjkljivosti postopka usklajevanja.

3a. Uprava železniškega tovornega prometa zadevnim upravljavcem infrastrukture predloži priporočilo o usklajeni strategiji glede zmogljivosti tri mesece pred obdobjem iz odstavka 10(4). **[Sprememba 81]**

Člen 15

Analiza pričakovanega razvoja na trgu prevoznih storitev

1. Upravljavci infrastrukture in mreža ENIM ***po posvetovanju z mrežo ENRRB in platformo ERP*** redno spremljajo in analizirajo trge prevoznih storitev ***in ustrezne multimodalne vidike za železnico***, da bi prispevali k svoji splošni poslovni strategiji, upravljanju zmogljivosti in obvladovanju izrednih razmer ter naložbenim odločitvam. Upravljavci infrastrukture rezultate te analize sporočijo drugim deležnikom za podobne namene, med drugim evropskim koordinatorjem. **[Sprememba 82]**

2. Za namene te uredbe analiza trga prevoznih storitev iz odstavka 1 zlasti prispeva k strateškemu načrtovanju zmogljivosti iz člena 11, delitvi infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 25 in dodeljevanju zmogljivosti na podlagi mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37.

3. Mreža ENIM izvede študijo evropskega trga prevoznih storitev, ki zajema potniški in tovorni promet v multimodalnem okviru, najpozneje [31. decembra 2028]. Študija obravnava zlasti:

(a) projekcije povpraševanja po potniškem in tovornem prometu za vse načine prevoza v Uniji;

(b) ocene možnosti za povečanje obsega tako potniškega kot tovornega železniškega prometa in pogoje, potrebne za doseganje te rasti;

(c) če je mogoče, geografsko razčlenitev predvidenih prometnih tokov kot prispevek k strateškemu načrtovanju zmogljivosti;

(ca) če je mogoče, vpliv predvidenih učinkov podnebnih sprememb tako na infrastrukturo kot na zagotovljene storitve. **[Sprememba 83]**

4. Mreža ENIM se posvetuje s prosilci***, platformo ERP***, uporabniki železniških prevoznih storitev in njihovimi združenji, nacionalnimi javnimi organi in javnimi organi EU o formalnih pogojih za študijo, zlasti glede namena študije in postopka za sodelovanje deležnikov. **[Sprememba 84]**

5. Mreža ENIM po potrebi pregleda in posodobi študijo, vsekakor pa vsaj vsakih pet let.

5a. Vsi podatki za študijo in sama študija se objavijo in so prosto dostopni. Podatki so strojno berljivi. **[Sprememba 85]**

Člen 16

Strategija glede zmogljivosti

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

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

2. Strategija glede zmogljivosti vsebuje informacije o prihodnjem razvoju železniške infrastrukture, obete o razvoju povpraševanja po različnih železniških prevoznih storitvah in vse druge pomembne informacije o razpoložljivosti in uporabi železniške infrastrukture.

3. Strategija glede zmogljivosti zajema strateški zemljevid poti, ki opredeljuje naslednje:

(a) geografsko področje uporabe strategije glede zmogljivosti iz člena 16, modela zmogljivosti iz člena 17 in načrta oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18;

(b) nadomestne proge, obravnavane v primeru omejitev zmogljivosti iz člena 10 in v okviru načrtovanja dela v izrednih razmerah iz člena 19.

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

4. Upravljavec infrastrukture pripravi, objavi in ~~redno~~***po potrebi*** posodablja strategijo glede zmogljivosti v skladu z načrtom in vsebino iz oddelka 2 Priloge I. **[Sprememba 86]**

5. Upravljavci infrastrukture se s prosilci ***in ustreznimi objekti za izvajanje železniških storitev*** posvetujejo o strategiji glede zmogljivosti v skladu s členom 13 in usklajujejo strategije glede zmogljivosti z drugimi ***zadevnimi*** upravljavci infrastrukture v skladu s členom 14. **[Sprememba 87]**

5a. Upravljavec infrastrukture predloži strategijo glede zmogljivosti regulatornemu organu. Regulatorni organ lahko po analizi in v treh mesecih po objavi od upravljavca infrastrukture zahteva, da jo spremeni. **[Sprememba 88]**

Člen 17

Model zmogljivosti

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

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

2. Model zmogljivosti zagotavlja vsaj informacije o skupni količini zmogljivosti, ki je na voljo po odsekih omrežja, deležih zmogljivosti, rezerviranih za različne segmente železniških prevoznih storitev in za omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del. ***Vsebuje tudi informacije o zmogljivosti zadevnih objektov za izvajanje železniških storitev iz člena 29(1).*** Upravljavci infrastrukture pripravijo in objavijo model zmogljivosti za vsako obdobje operativnega voznega reda ter ga ~~redno~~***po potrebi*** posodabljajo v skladu z vsebino in načrtom iz oddelkov 1 in 2 Priloge I. **[Sprememba 89]**

3. Upravljavci infrastrukture dokumentirajo in po potrebi utemeljijo morebitna odstopanja med modelom zmogljivosti in strategijo glede zmogljivosti za isto obdobje operativnega voznega reda. ~~Strategija~~***Strategije*** glede zmogljivosti ~~se po potrebi revidira glede na razvoj dogodkov od njenega sprejetja ali zadnje posodobitve~~***ni treba posodobiti, če je bil model zmogljivosti že objavljen za isto obdobje voznega reda***. **[Sprememba 90]**

4. Upravljavci infrastrukture se s prosilci ***in regulativnim organom*** posvetujejo o modelu zmogljivosti v skladu s členom 13 in usklajujejo strategije glede zmogljivosti z drugimi ***zadevnimi*** upravljavci infrastrukture v skladu s členom 14. **[Sprememba 91]**

4a. Upravljavec infrastrukture predloži model zmogljivosti regulatornemu organu v pregled dva meseca pred objavo. Regulatorni organ lahko sprejme odločitev najpozneje en mesec pred objavo, s katero od upravljavca infrastrukture zahteva, da spremeni model zmogljivosti pred objavo. Da se zagotovi čezmejna skladnost modelov zmogljivosti, se pri odločitvi regulatornega organa po potrebi upoštevajo mnenja ali priporočila mreže ENIM, agencije ERA ali drugih regulatornih organov. **[Sprememba 92]**

Člen 18

Načrt oskrbe z zmogljivostmi

1. Upravljavec infrastrukture pripravi načrt oskrbe z zmogljivostmi, da bi zagotovil celovite informacije o:

(a) infrastrukturnih zmogljivostih, ki so na voljo za dodelitev prosilcem ***v operativnem voznem redu in so rezervirane za poznejše prošnje v skladu s členom 33, vključno z objekti za izvajanje železniških storitev***; **[Sprememba 93]**

(b) infrastrukturnih zmogljivostih, ki niso na voljo za dodelitev.

Načrt oskrbe z zmogljivostmi zagotavlja podlago za dodeljevanje zmogljivosti.

2. Upravljavci infrastrukture objavijo načrt oskrbe z zmogljivostmi za vsako obdobje operativnega voznega reda najpozneje do roka, določenega v oddelku 2 Priloge I, in ga stalno posodabljajo do konca obdobja operativnega voznega reda, na katerega se navedeni načrt nanaša. Načrt oskrbe z zmogljivostmi se zagotovi za vsak posamezni dan zadevnega obdobja operativnega voznega reda.

3. Upravljavci infrastrukture pripravijo načrt oskrbe z zmogljivostmi na podlagi rezultatov postopka strateškega načrtovanja zmogljivosti iz členov 11 do 17 ter oddelkov 1 in 2 Priloge I.

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

4. Upravljavci infrastrukture lahko v načrtu oskrbe z zmogljivostmi navedejo infrastrukturne zmogljivosti ***in zmogljivosti v objektih za izvajanje železniških storitev iz člena 29(1)***, kot so vnaprej načrtovane. V skladu s členom 20 vnaprej načrtovane zmogljivosti pomenijo zmogljivosti, za katere upravljavec infrastrukture opredeli značilnosti in obseg zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošenj, določi pravila za dodeljevanje takih zmogljivosti in opredeli postopek, na podlagi katerega se za take zmogljivosti lahko zaprosi. Pri dodeljevanju vnaprej načrtovanih zmogljivosti se upoštevajo navedene značilnosti, pravila in postopki dodeljevanja. **[Sprememba 94]**

5. Vnaprej načrtovane zmogljivosti se predstavijo v načrtu oskrbe z zmogljivostmi v obliki izhodišč glede zmogljivosti iz člena 20, ki določajo količino in značilnosti zmogljivosti ter so povezane s pravili in postopki dodeljevanja, na podlagi katerih se take zmogljivosti dajo na voljo.

6. V skladu z odstavkom 7 načrt oskrbe z zmogljivostmi vsebuje naslednje elemente:

(a) zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo za obdobje operativnega voznega reda, na katerega se nanaša načrt oskrbe z zmogljivostmi:

  (i) zmogljivosti, ki jih upravljavec infrastrukture ni načrtoval vnaprej;

  (ii) zmogljivosti, ki jih je upravljavec infrastrukture načrtoval vnaprej.

(b) zmogljivosti, ki prosilcem niso na voljo za dodelitev:

  (i) zmogljivosti, rezervirane za infrastrukturna dela z znatnim poslovnim in operativnim vplivom na prosilce in prevoznike v železniškem prometu, kot je navedeno v oddelku 3 Priloge I;

  (ii) zmogljivosti, rezervirane za redna časovna obdobja, ki omogočajo načrtovanje infrastrukturnih del z omejenimi vplivi v poznejši fazi;

  (iii) zmogljivosti, ki so že dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31 ali na podlagi postopka za večletno tekoče načrtovanje v skladu s členom 33;

  (iv) zmogljivosti, rezervirane za namene, ki niso določeni v točkah (i) do (iii), ki jih upravljavec infrastrukture jasno navede.

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

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

Upravljavci infrastrukture v načrt oskrbe z zmogljivostmi vključijo vse elemente iz odstavka 6 ~~za vse proge in vozlišča, vključene v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T, kot je opredeljeno v [novi uredbi o omrežju TEN-T]~~***in zagotovijo skladnost s strategijo glede zmogljivosti***. **[Sprememba 95]**

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

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

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

9. ***Upravljavec infrastrukture osnutek načrta oskrbe z zmogljivostmi predloži regulatornemu organu v pregled dva meseca pred objavo.*** Regulatorni organ analizira ***ta*** načrt oskrbe z zmogljivostmi in lahko sprejme odločitev ***najpozneje en mesec pred objavo***, s katero od upravljavca infrastrukture zahteva, da spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi. ~~Regulatorni organ pri svoji odločitvi upošteva vsako mnenje ali priporočilo mreže ENIM, če je bilo podano.~~ **[Sprememba 96]**

9a. Da se zagotovi čezmejna skladnost načrtov zmogljivosti, se pri odločitvi regulatornega organa po potrebi upoštevajo mnenja ali priporočila mreže ENRRB, agencije ERA ali drugih regulatornih organov. **[Sprememba 97]**

10. Mreža ENIM ***do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] in v posvetovanju s platformo ERP*** sprejme smernice in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, ki določa: **[Sprememba 98]**

(a) sredstva za objavo načrta oskrbe z zmogljivostmi, vključno z digitalnimi storitvami, orodji, funkcijami in vmesniki;

(b) postopek posvetovanja s prosilci o načrtu oskrbe z zmogljivostmi.

10a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71, s katerimi določi skupna načela, postopke in metodologije za smernice iz odstavka 10 tega člena, ter za spreminjanje odstavka 10 tega člena. Ti delegirani akti se sprejmejo do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. **[Sprememba 99]**

Člen 19

Načrtovanje dela v izrednih razmerah

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

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

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

2. Načrtovanje dela v izrednih razmerah vključuje zlasti:

(a) določitev nadomestnih poti, ki omogočajo preusmeritev prometa v primeru nerazpoložljivosti ~~prog, vključenih v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T, kot je določeno v členu 6 in Prilogi I k [novi uredbi o omrežju TEN-T]~~ ***proge***; **[Sprememba 100]**

(b) okvirno načrtovanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki so na voljo na nadomestnih poteh, določenih v skladu s točko (a), ki zagotavlja preglednost glede razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti na takih progah, ki se lahko uporabijo v primeru incidentov in zlasti motenj v omrežju v skladu s členom 46;

(c) opredelitev pravil in postopkov za upravljanje prometa in krizno upravljanje, vključno z izmenjavo informacij med upravljavci infrastrukture, drugimi operativnimi deležniki in drugimi deležniki, kot so javni organi, pristojni za železniški promet ali varnost in ukrepanje v izrednih razmerah, ter merila za aktivacijo teh postopkov;

(d) opredelitev in seznam organov, ki jih je treba obvestiti v primeru resnih incidentov ali resnih motenj vožnje vlakov;

(e) vse druge priprave, potrebne za obvladovanje motenj in krizno upravljanje v skladu s členom 42 in evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.

3. Upravljavci infrastrukture zagotovijo skladnost načrtovanja dela v izrednih razmerah s strateškim načrtovanjem zmogljivosti, zlasti s strategijo glede zmogljivosti, modelom zmogljivosti, načrtom oskrbe z zmogljivostmi in načrtovanjem infrastrukturnih del iz člena 10.

4. Rezultati načrtovanja dela v izrednih razmerah, zlasti določitev nadomestnih prog v skladu z odstavkom 2, točka (a), in okvirno načrtovanje zmogljivosti na alternativnih progah v skladu z odstavkom 2, točka (b), se vključijo v model zmogljivosti in načrt oskrbe z zmogljivostmi.

5. ~~Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih podrobno določi~~***Komisijo se pooblasti, da sprejme delegirane akte v skladu s členom 71, da bi določila*** postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2 ***tega člena***, zlasti v primerih, ki bi lahko vplivali na čezmejni promet. ~~Navedeni izvedbeni~~***Ti delegirani*** akti se sprejmejo ~~v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3)~~***do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]***. **[Sprememba 101]**

Člen 20

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

1. Upravljavci infrastrukture dodelijo vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, na podlagi preglednih in nediskriminatornih meril in postopkov.

2. V izhodiščih za načrtovanje zmogljivosti se opredelijo značilnosti in lastnosti različnih vrst vnaprej načrtovanih zmogljivosti, med drugim zmogljivosti, ki so prosilcem na voljo na podlagi prošenj, zmogljivosti, rezervirane za infrastrukturna dela, in že dodeljene zmogljivosti. Navedene značilnosti in lastnosti vključujejo vse vidike, ki so pomembni za posebne vrste vnaprej načrtovanih zmogljivosti, kot so pot, časovni okvir, zagotovljena ali zahtevana najmanjša hitrost, tehnična združljivost železniškega voznega parka z infrastrukturo, parametri in število vključenih ~~specifikacij zmogljivosti~~***voženj vlakov***. **[Sprememba 102]**

3. Mreža ENIM ***do... [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] in v posvetovanju s platformo ERP*** razvije skupni okvir za merila in postopke iz odstavka 1 ~~ter~~***tega člena ter*** ga vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Ta skupni okvir uravnoteži koristi rezerviranja zmogljivosti za posebne vrste storitev železniškega prometa ali postopkov dodeljevanja s potrebo po zagotavljanju prožnosti za zadovoljitev potreb trga pri dodeljevanju zmogljivosti. V ta namen skupni okvir zagotavlja možnost upoštevanja prošenj za pravice do zmogljivosti, ki niso skladne z vnaprej načrtovanimi zmogljivostmi, v okviru mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36. **[Sprememba 103]**

4. Mreža ENIM razvije in sprejme formalne specifikacije za izhodišča za načrtovanje zmogljivosti v človeku in stroju berljivi obliki. Te ~~specifikacije~~***smernice*** vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 ***te uredbe***. Mreža ENIM ***po posvetovanju s platformo ERP*** na podlagi svojih izkušenj pri uporabi tega člena Komisiji zagotovi informacije o morebitnih spremembah tehničnih specifikacij za interoperabilnost, kot so določene v Direktivi (EU) 2016/797 in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive, v skladu s členom 62(3), te uredbe. **[Sprememba 104]**

4a. Komisija je pooblaščena, da sprejme delegirane akte v skladu s členom 71, v katerih podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 1 tega člena, zlasti v primerih, ki bi lahko vplivali na čezmejni promet, ter da spremeni odstavek 1 tega člena. Ti delegirani akti se sprejmejo do... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe]. **[Sprememba 105]**

Člen 21

Zelo izkoriščena in preobremenjena infrastruktura

1. Upravljavci infrastrukture nemudoma razglasijo del infrastrukture za zelo izkoriščen ali preobremenjen, če je izpolnjen vsaj eden od naslednjih pogojev:

(a) izkoriščenost zmogljivosti je v referenčnih obdobjih iz točke 1 Priloge II v predhodnem ali tekočem obdobju operativnega voznega reda presegla mejne vrednosti za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno infrastrukturo;

(b) rezultati strateškega načrtovanja zmogljivosti, izvedenega v skladu s tem oddelkom, kažejo, da potrebe po zmogljivostih, izražene v fazah strateškega načrtovanja zmogljivosti, presegajo zmogljivosti, ki so na voljo za dodelitev v določenem obdobju operativnega voznega reda;

(c) primanjkovanje zmogljivosti zaradi infrastrukturnih del, katerih posledica so omejitve zmogljivosti, načrtovane v skladu s členom 10.

2. V razglasitvi iz odstavka 1 so navedeni obdobje operativnega voznega reda, del infrastrukture in posebna časovna obdobja, na katera se razglasitev nanaša.

3. Nasprotujoče si posamezne prošnje za dodelitev zmogljivosti, predložene v obdobju operativnega voznega reda, niso podlaga za razglasitev dela infrastrukture za zelo izkoriščen ali preobremenjen, razen če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 1. **[Sprememba 106 - ne zadeva SL različice]**

4. Upravljavec infrastrukture ob razglasitvi infrastrukture za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno izvede analizo zmogljivosti v skladu s členom 22, razen če se načrt povečanja zmogljivosti iz člena 23 že izvaja.

5. Za dele infrastrukture, ki so razglašeni za zelo izkoriščene ali preobremenjene, upravljavci infrastrukture rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, pri čemer upoštevajo rezultate analize zmogljivosti iz člena 22.

6. Kadar uporabnine v skladu s členom 31(4) Direktive 2012/34/EU niso bile zaračunane ali niso dosegle zadovoljivega rezultata in je bila infrastruktura razglašena za preobremenjeno, upravljavec infrastrukture uporabi postopek za razdelitev ali dodelitev omejenih infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi preglednih in objektivnih meril. Ta postopek se izvaja v skladu s členom 8 te uredbe in se skupaj z veljavnimi merili določi v programu omrežja.

7. Upravljavci infrastrukture navedejo infrastrukturo, ki je razglašena za zelo izkoriščeno ali preobremenjeno, v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797.

8. Postopki in merila, ki jih je treba upoštevati v primeru preobremenjene infrastrukture, se določijo v programu omrežja ter upoštevajo vse ukrepe in merila, sprejeta v skladu z odstavkom ~~7~~**6**. **[Sprememba 107]**

9. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge II, da se zagotovi učinkovito upravljanje zmogljivosti na zelo izkoriščeni in preobremenjeni infrastrukturi ter da se upoštevajo obratovalni vidiki upravljavcev infrastrukture in prosilcev, pri čemer se pri izvajanju tega člena upoštevajo izkušnje mreže ENIM, upravljavcev infrastrukture, prosilcev in drugih operativnih deležnikov, regulatornih organov in mreže ENRRB. **[Sprememba 108 - ne zadeva SL različice]**

Člen 22

Analiza zmogljivosti v primeru zelo izkoriščene ali preobremenjene infrastrukture

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

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

Analiza zmogljivosti vključuje tudi prvi okvirni sklop možnih kratko-, srednje- in dolgoročnih ukrepov za zmanjšanje preobremenjenosti zmogljivosti ter povečanje njihove razpoložljivosti. ***Analiza zmogljivosti razlikuje med ukrepi za zelo izkoriščeno infrastrukturo in za preobremenjeno infrastrukturo.*** **[Sprememba 109]**

2. Analiza zmogljivosti upošteva značilnosti infrastrukture v smislu zmogljivosti, objektov in interoperabilnosti, operativne postopke, naravo različnih storitev, ki se uporabljajo, in učinek vseh navedenih dejavnikov na infrastrukturne zmogljivosti. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, vključujejo zlasti storitve preusmeritve, ***po potrebi tudi prek različnih omrežij,*** storitve spremembe časovnega okvira, spremembe hitrosti, usklajevanje operativnih postopkov in izboljšave infrastrukture. **[Sprememba 110]**

3. Upravljavci infrastrukture se s prosilci posvetujejo o osnutku analize zmogljivosti v skladu s členom 7e Direktive 2012/34/EU in, če je zadevni odsek infrastrukture del evropskega prometnega koridorja, v skladu s členom 54.

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

4. Upravljavci infrastrukture upoštevajo rezultate vsake analize zmogljivosti***, tudi v drugih zadevnih omrežjih***, izvedene v skladu s tem členom, pri strateškem načrtovanju zmogljivosti, zlasti v strategiji glede zmogljivosti, modelu zmogljivosti in načrtu oskrbe z zmogljivostmi. **[Sprememba 111]**

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

Člen 23

Načrt povečanja zmogljivosti

1. Upravljavec infrastrukture ***pripravi načrt povečanja zmogljivosti za infrastrukturo, ki je bila razglašena za preobremenjeno v skladu s členom 21,*** v šestih mesecih po zaključku analize zmogljivosti v skladu s členom 22 ~~pripravi načrt povečanja zmogljivosti~~. **[Sprememba 112]**

V načrtu povečanja zmogljivosti so opredeljeni:

(a) vzroki preobremenjenosti;

(b) verjetni prihodnji razvoj prometa;

(c) omejitve razvoja infrastrukture;

(d) možnosti in stroški povečanja zmogljivosti, vključno z ***ukrepi iz člena 22(2) in*** možnimi spremembami uporabnin za dostop. **[Sprememba 113]**

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

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

Za načrt se lahko predvidi predhodna odobritev države članice.

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

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

Država članica na podlagi analize zmogljivosti zgradi ali nadgradi potrebno infrastrukturo. **[Sprememba 114]**

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

(a) upravljavec infrastrukture ne pripravi načrta povečanja zmogljivosti;

(b) upravljavec infrastrukture z izvajanjem ukrepov, določenih v načrtu povečanja zmogljivosti, ne dosega napredka.

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

(a) če načrta povečanja zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere nima vpliva;

(b) če razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

Člen 24

Posebna infrastruktura

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

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

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

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

Člen 25

Delitev infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi socialno-ekonomskih in okoljskih meril

1. Kadar je del infrastrukture razglašen za zelo izkoriščen ali preobremenjen v prihodnjem obdobju operativnega voznega reda, upravljavec infrastrukture razdeli zmogljivosti za navedeni del infrastrukture v modelu zmogljivosti iz člena 17 in v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18, ki se nanašata na zadevno obdobje operativnega voznega reda.

2. Pri delitvi infrastrukturnih zmogljivosti ~~v skladu z odstavkom~~***, razglašenih za preobremenjene, na podlagi odstavka*** 1 upravljavec infrastrukture ravna v skladu s členom 8. **[Sprememba 115]**

Kadar je delitev infrastrukturnih zmogljivosti razglašena za zelo izkoriščeno v skladu z odstavkom 1 tega člena, upravljavec infrastrukture do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] ravna v skladu s členom 8. **[Sprememba 116]**

Upravljavec infrastrukture upošteva potrebo po zmogljivostih za storitve železniškega prometa v več omrežjih***, zlasti mednarodne storitve železniškega tovornega prometa***. **[Sprememba 117]**

ODDELEK 3

Načrtovanje in dodeljevanje zmogljivosti

Člen 26

Pravice do zmogljivosti

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

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

(a) specifikacij zmogljivosti ali

(b) vlakovnih poti.

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

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

3. Pravice do zmogljivosti v obliki vlakovne poti se lahko prosilcem podelijo za največ eno obdobje operativnega voznega reda. Pravice do zmogljivosti v obliki specifikacije zmogljivosti se lahko dodelijo za obdobje, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda v skladu s členoma 31 in 33.

4. Če v tej uredbi ni določeno drugače, se pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture in prosilcev v zvezi s katerim koli dodeljevanjem zmogljivosti določijo v pogodbah ali zakonodaji držav članic.

5. Kadar namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitve potniškega prevoza, v državi članici, v kateri je pravica dostopa do železniške infrastrukture omejena v skladu s členom 11 Direktive 2012/34/EU, o tem obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe najmanj 18 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda, na katerega se nanaša prošnja za dodelitev zmogljivosti. Da bi lahko zadevni regulatorni organi ocenili morebitni ekonomski učinek na obstoječe pogodbe o izvajanju javnih storitev, regulatorni organi zagotovijo, da so vsi pristojni organi, ki so dodelili storitev železniškega potniškega prevoza na navedeni poti, opredeljeni v pogodbi o izvajanju javnih storitev, vsi drugi zainteresirani pristojni organi s pravico do omejitve dostopa v skladu s členom 11 Direktive 2012/34/EU in vsi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo pogodbo o izvajanju javnih storitev na poti navedene storitve potniškega prevoza, obveščeni brez nepotrebnega odlašanja, najpozneje pa v 10 dneh.

6. Po dodelitvi pravice do zmogljivosti prosilcu je ta kot prejemnik ne prenese na drugega prevoznika niti je ne uporabi za drugo storitev.

Vsaka oblika prenosa privede do izključitve iz nadaljnjega dodeljevanja zmogljivosti.

Kadar prevoznik v železniškem prometu uporablja zmogljivosti za izvajanje dejavnosti prosilca, ki ni prevoznik v železniškem prometu, to ne šteje za prenos.

Člen 27

Metode dodeljevanja zmogljivosti

1. Upravljavci infrastrukture prosilcem podelijo pravice do zmogljivosti s postopki dodeljevanja iz členov 31 do 34.

Vsaka sprememba dodeljene zmogljivosti se prav tako šteje za dodeljevanje zmogljivosti.

2. Prosilci ~~lahko~~ zaprosijo za pravico do zmogljivosti v več omrežjih in prejmejo odgovore na take prošnje na enem mestu in v enem samem postopku***, kot je predpisan v odstavku 4 tega člena***. Upravljavci infrastrukture sodelujejo pri dodeljevanju zmogljivosti za železniške prevozne storitve v več omrežjih, med drugim zlasti za storitve mednarodnega železniškega tovornega in potniškega prometa. **[Sprememba 118]**

Upravljavci infrastrukture dodeljujejo in upravljajo pravice do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 28.

3. Upravljavci infrastrukture spoštujejo poslovno zaupnost informacij, ki jih pridobijo***, zlasti v primeru vertikalno integriranih prevoznikov v železniškem prometu. Informacije, kot so posebna vrstica, na katero se nanaša zahteva, njihovo število ali pogostost, se štejejo za zaupne.*** **[Sprememba 119]**

4. Upravljavci infrastrukture infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo prek digitalnih orodij in digitalnih storitev v skladu s členom 62.

Za pravice do zmogljivosti v več omrežjih mreža ENIM***, po tem, ko agencija ERA odobri skladnost s TSI, in do... [12 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe],*** vzpostavi ~~enotni vmesnik ali skupni sistem~~***točko „vse na enem mestu“ v enotnem vmesniku ali skupnem sistemu, razvitem*** v skladu s členom 62***. Upravljavci infrastrukture uporabljajo ta enotni vmesnik*** za upravljanje dodeljevanja zmogljivosti na enem mestu in obratovanja. ***Za povezane ali združene železniške storitve je enotna kontaktna točka en upravljavec infrastrukture. Te povezane ali združene železniške storitve se navedejo v prošnji za dodelitev zmogljivosti.*** **[Sprememba 120]**

5. Kadar prosilci in upravljavci infrastrukture zahtevajo ali izvedejo spremembe dodeljenih zmogljivosti, to storijo v skladu s členom 39.

6. Upravljavec infrastrukture prekliče pravico do zmogljivosti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od mejne kvote, določene v programu omrežja, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prosilec nima vpliva. Mreža ENIM ~~opredeli~~***se posvetuje s platformo ERP, da bi opredelila*** razpone za mejno kvoto in jih ~~vključi~~***vključila*** v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **[Sprememba 121]**

Regulatorni organ spremlja pregledno in nediskriminatorno uporabo tega odstavka ter preiskuje vse prejete pritožbe.

7. Če upravljavec infrastrukture v skladu z odstavkom 6 prekliče pravice do zmogljivosti v več omrežjih, ***obvesti*** regulatorni organ, pristojen za navedenega upravljavca infrastrukture~~;~~***. Ta regulatorni organ*** obvesti ustrezne regulatorne organe in mrežo ENRRB. **[Sprememba 122]**

7a. Upravljavcu infrastrukture se po potrebi dovoli uporaba posebnih pristopov določanja voznih redov. Če se upravljavec infrastrukture odloči za načrtovanje zmogljivosti vnaprej z uporabo sistematičnih vlakovnih poti čezmejnega pomena, se upravljavec infrastrukture usklajuje s sosednjimi upravljavci infrastrukture in drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture, da bi našli medsebojno dogovorjene rešitve za čezmejni promet. Upravljavci infrastrukture zagotovijo uravnoteženo, pravično in nediskriminatorno dodeljevanje vlakovnih poti ne glede na nacionalne izbire, ki jih upoštevajo države članice pri načrtovanju svojih voznih redov. Kar zadeva nadomestilo za spremembe pravic do zmogljivosti iz člena 40, ki vključujejo tudi sistematične vlakovne poti, se določi, da je vrednost tega nadomestila vsaj 1,25-kratnik vrednosti, ki se v skladu s postopkom iz člena 40 določi za nesistematične vlakovne poti. **[Sprememba 123]**

7b. Upravljavci infrastrukture obvestijo regulatorni organ o vseh prejetih prošnjah za dodelitev zmogljivosti, ki niso ustrezale parametrom razpoložljivih zmogljivosti, kot so opredeljeni v načrtu oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, ali so bile ugodno rešene ali zavrnjene. Regulatorni organ na podlagi teh informacij vsaj vsaki dve leti izda mnenje, v katerem lahko upravljavcu infrastrukture priporoči, naj spremeni model zmogljivosti. **[Sprememba 124]**

Člen 28

Usklajevanje dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih

1. Kadar upravljavec infrastrukture prejme prošnjo za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 27(2) se usklajuje z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53.

2. Usklajevanje zlasti zagotavlja:

(a) določitev ~~enotne kontaktne~~ točke ***„vse na enem mestu“ iz člena 27(4)***, odgovorne za komunikacijo s prosilcem v zvezi ~~s~~***z vsako*** prošnjo za dodelitev pravice do zmogljivosti v več omrežjih, ki se prosilcu sporoči takoj po prejemu prošnje***. To velja tudi v primeru čezmejnih vlakovnih parov, ki so mednarodne železniške storitve do namembnega kraja v drugi državi članici in nazaj***; **[Sprememba 125]**

(b) skladnost pravice do zmogljivosti v več omrežjih z minimalnimi merili kakovosti v smislu skladnosti med omrežji in v zvezi z vidiki, kot so usmerjanje, časovni okvir, razpoložljivost ob različnih obratovalnih dneh in status dodelitve;

(c) dosledno izvajanje postopka dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, med drugim zlasti mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 in mehanizmom za formalno reševanje sporov iz člena 37;

(d) usklajevanje vseh sprememb dodeljenih pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu z oddelkom 4, da se vedno zagotovi celovitost pravic do zmogljivosti v več omrežjih.

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

3. Upravljavci infrastrukture ne dodelijo pravic do zmogljivosti slabše kakovosti, da bi ugodili prošnjam za dodelitev pravic do zmogljivosti v več omrežjih v primerjavi s prošnjami za dodelitev zmogljivosti, ki se nanašajo na eno samo omrežje.

4. V zvezi z nadomestilom za spremembe pravic do zmogljivosti iz člena 40 se pravica do zmogljivosti v več omrežjih šteje za pravico do zmogljivosti v enem omrežju. Zlasti odpoved zaradi višje sile v enem omrežju se šteje za odpoved zaradi višje sile za pravico do zmogljivosti na celotni poti, ki je zajeta z njo.

5. Mreža ENIM ***do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] in ob posvetovanju s platformo ERP*** opredeli podrobne postopke in metode za izvajanje tega člena in minimalne zahteve glede kakovosti iz odstavka 2(b) ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **[Sprememba 126]**

5a. Komisija do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne postopke in metode za izvajanje tega člena in minimalne zahteve glede kakovosti iz odstavka 2(b) ter spremeni odstavek 5 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. **[Sprememba 127]**

Člen 29

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

1. Upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, ki zagotovijo okvirne informacije o razpoložljivih zmogljivostih objektov za izvajanje železniških storitev v skladu s členom 6(3), Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/2177 ([16]), sodelujejo z upravljavci infrastrukture, da zadnjenavedeni ponudijo vlakovne poti, ki vključujejo zmogljivosti objektov za izvajanje ~~železniških~~ storitev. Drugi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev lahko z upravljavci infrastrukture sklenejo sporazum o skupnem zagotavljanju zmogljivosti. **[Sprememba 128]**

2. Upravljavci infrastrukture v programu omrežja zagotovijo seznam objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1.

3. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da lahko prosilci na enem mestu***, vzpostavljenem v skladu s členom 27(4),*** ~~in v enem postopku~~ zaprosijo za pravice do uporabe ***zmogljivosti*** železniške infrastrukture in objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1. **[Sprememba 129]**

4. Za namene odstavka 3 upravljavci infrastrukture in upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev usklajujejo zmogljivosti in zagotavljajo pravice do zmogljivosti, med drugim objektov za izvajanje ~~železniških~~ storitev, ki izpolnjujejo zahteve prosilca, ali si prizadevajo zagotoviti izvedljivo alternativo. **[Sprememba 130]**

5. Upravljavci ***prizadetih*** objektov za izvajanje železniških storitev iz odstavka 1 dajo upravljavcu infrastrukture ~~na zahtevo ali po potrebi~~ v realnem času na voljo informacije o razpoložljivih zmogljivostih v digitalni obliki v skladu s členom 62. **[Sprememba 131]**

5a. Prosilci, ki zaprosijo za pravice do zmogljivosti za dostop do objekta za izvajanje železniških storitev, dokumentirajo soglasje lastnika objekta za izvajanje železniških storitev, da bo sprejel njihova vozila. **[Sprememba 132]**

6. Za namene tega člena in v skladu s členom 62 mreža ENIM ***po odobritvi agencije ERA in do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]*** zagotovi smernice o funkcionalnih in tehničnih zahtevah za izmenjavo informacij med upravljavci objektov za izvajanje ~~železniških~~ storitev in upravljavci infrastrukture ~~za namene tega člena~~. Brez poseganja v člen 2 Izvedbene uredbe (EU) 2017/2177 lahko upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev zaprosijo za izvzetje iz uporabe tega člena. Take prošnje se predložijo regulatornemu organu in ustrezno utemeljijo. Regulatorni organi se lahko odločijo za podaljšanje izjeme v ustrezno utemeljenih primerih. **[Sprememba 133]**

7. Mreža ENRRB spremlja uporabo odstavka ~~7~~**6** in daje priporočila o merilih, ki jih je treba uporabiti pri ocenjevanju prošenj za izvzetje. **[Sprememba 134]**

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

7a. Upravljavci infrastrukture obvestijo regulatorni organ o vseh prejetih prošnjah za dodelitev zmogljivosti, ki niso ustrezale parametrom razpoložljivih zmogljivosti, kot so opredeljeni v načrtu oskrbe z zmogljivostmi, in so bile zato zavrnjene. Regulatorni organ na podlagi teh informacij vsaj vsaki dve leti izda mnenje, v katerem lahko upravljavcu infrastrukture priporoči, naj spremeni model zmogljivosti. **[Sprememba 135]**

7b. Komisija do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobnosti o funkcionalnih in tehničnih zahtevah za izmenjavo informacij med upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev in upravljavci infrastrukture za namene tega člena in za spremembo odstavka 6 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). **[Sprememba 136]**

Člen 30

Operativni vozni red

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

Upravljavci infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti začnejo pripravljati operativni vozni red v okviru letnega postopka dodeljevanja iz člena 32, pri čemer upoštevajo pravice do zmogljivosti, dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31 in na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 33.

2. Upravljavci infrastrukture ~~stalno~~***v rednih časovnih presledkih*** posodabljajo operativni vozni red do konca obdobja operativnega voznega reda, pri čemer upoštevajo zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje iz člena 33, zmogljivosti, dodeljene na podlagi ad hoc postopka iz člena 34, spremembe pravic do zmogljivosti v skladu s členom 39 ter ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v skladu s členom 41. **[Sprememba 137]**

Člen 31

Dodeljevanje zmogljivosti z okvirnimi pogodbami

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

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

Države članice lahko od regulatornega organa zahtevajo predhodno odobritev okvirnih pogodb.

Okvirne pogodbe se priglasijo regulatornemu organu in ta jih odobri. V primeru okvirnih pogodb za več omrežji se pri odobritvi upošteva mnenje mreže ENRRB. **[Sprememba 138]**

2. Prosilec, ki je stranka okvirne pogodbe, zahteva spremembo specifikacij zmogljivosti iz okvirne pogodbe v ustrezno vlakovno pot v skladu z navedeno pogodbo.

3. Upravljavci infrastrukture sklenejo okvirne pogodbe le, če je zaprošena pravica do zmogljivosti skladna z dokumenti načrtovanja strateškega načrtovanja zmogljivosti iz člena 11(2). Upravljavci infrastrukture ***po posvetovanju s sosednjimi omrežji*** v teh dokumentih načrtovanja navedejo zmogljivosti, ki jih nameravajo rezervirati za dodelitev z okvirnimi pogodbami. **[Sprememba 139]**

4. Okvirne pogodbe ne izključujejo možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo tudi drugi prosilci ali da se ta uporablja za druge storitve. V ta namen upravljavci infrastrukture ***po posvetovanju z regulatornim organom*** določijo največje deleže skupnih zmogljivosti, ki se lahko dodelijo z okvirnimi pogodbami, in jih vključijo v program omrežja. ***Upravljavci infrastrukture sosednjih držav, ki so sklenili čezmejne okvirne pogodbe, uskladijo te največje deleže skupnih zmogljivosti in poskrbijo, da so čim bolj dosledni.*** **[Sprememba 140]**

5. Okvirne pogodbe omogočajo spremembo njihovih pogojev, da se omogoči boljša uporaba železniške infrastrukture, brez poseganja v člena 39 in 40.

6. Spremembe pravic do zmogljivosti, dodeljenih na podlagi okvirnih pogodb, so predmet nadomestila v skladu s členom 40, razen v primeru iz odstavka 5.

7. Okvirne pogodbe načeloma zajemajo obdobje, navedeno v oddelku 5 Priloge I. Upravljavec infrastrukture se lahko v posebnih primerih dogovori za krajše ali daljše obdobje. Vsako obdobje, ki je daljše od obdobja iz oddelka 5 Priloge I, se utemelji z zahtevo po namenskih naložbah novih udeležencev ali z bistveno novostjo storitve. **[Sprememba 141 - ne zadeva SL različice]**

8. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja posebna infrastruktura iz člena 24, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Za obdobje, daljše od 15 let, se je dovoljeno dogovoriti le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne in dolgoročne naložbe ter, kadar so take naložbe vezane na pogodbene obveznosti, ki vključujejo večletni amortizacijski načrt.

9. Upravljavci infrastrukture vključijo zmogljivosti, dodeljene na podlagi okvirnih pogodb, v model zmogljivosti iz člena 17 in načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

10. Ob upoštevanju poslovne zaupnosti so splošne značilnosti posamezne okvirne pogodbe dostopne vsaki zainteresirani strani.

11. Komisija ~~lahko~~***do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]*** na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti mreže ENRRB sprejme izvedbeni akt, ~~v katerem~~***s katerim*** podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati za enotno uporabo tega člena in člena 33***, ter spremeni ta člen in člen 33***. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). **[Sprememba 142]**

Člen 32

Dodeljevanje zmogljivosti v okviru letnega postopka dodeljevanja

1. Upravljavec infrastrukture določi prvo operativno različico operativnega voznega reda za določeno obdobje operativnega voznega reda na podlagi naslednjega:

(a) prošenj za dodelitev pravice do zmogljivosti, prejetih v postopku letnega dodeljevanja;

(b) pravic do zmogljivosti, ki se nanašajo na zadevno obdobje operativnega voznega reda in so dodeljene z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31;

(c) pravic do zmogljivosti, ki se nanašajo na zadevno obdobje operativnega voznega reda in so dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje v skladu s členom 33.

2. Upravljavec infrastrukture ob upoštevanju odstavkov 5 in 6 dodeljuje zmogljivosti s sočasnim dodeljevanjem zmogljivosti, da bi v največji možni meri ugodil vsem prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti iz odstavka 1. Upravljavec infrastrukture v največji možni meri upošteva vse omejitve za prosilce, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.

3. V primeru nasprotja med dvema ali več prošnjami za dodelitev zmogljivosti ***ali če prošnje za dodelitev zmogljivosti niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi,*** upravljavci infrastrukture najprej poskusijo rešiti spor z mehanizmom za sporazumno ~~posvetovanje~~***reševanje sporov*** iz člena 36. **[Sprememba 143]**

4. Če se z mehanizmom za sporazumno reševanje sporov iz odstavka 3 ne reši spor glede zmogljivosti, upravljavci infrastrukture uporabijo mehanizem za formalno reševanje sporov iz člena 37.

5. Upravljavec infrastrukture v skladu s členoma 18 in 20 daje prednost prošnjam, ki so skladne z vnaprej načrtovano zmogljivostjo, opredeljeno v načrtu oskrbe z zmogljivostmi~~. Zato lahko upravljavec infrastrukture bodisi sprejme bodisi zavrne prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi~~***, če so bila opravljena ustrezna posvetovanja z operativnimi deležniki in so bile njihove napovedi zmogljivosti v največji možni meri upoštevane***.* **[Sprememba 144]**

Kadar upravljavec infrastrukture sprejema prošnje, ki niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, si prizadeva ohraniti splošno ravnovesje med elementi načrta oskrbe z zmogljivostmi, navedenimi v členu 18(6)***, in samo prošnjo***. ***Te prošnje je treba upoštevati, če je na voljo dovolj prostih zmogljivosti, ne da bi se omejile potrebe po naknadnih prošnjah.*** **[Sprememba 145]**

~~Kadar~~ Upravljavec infrastrukture ~~zavrne prošnje~~***pri obravnavi prošenj***, ki niso v skladu z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, ***ponudi alternativno možnost in se pred tem, če čas dopušča, posvetuje z zadevnimi prosilci. Če pri zavrnitvi prošnje ni mogoča nobena alternativna ponudba, upravljavec infrastrukture*** zadevnega prosilca nemudoma obvesti o svoji nameri, da zavrne prošnjo. Zadnjenavedeni ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu. **[Sprememba 146]**

6. Pravice do zmogljivosti, dodeljene v okviru letnega postopka dodeljevanja, lahko vključujejo:

(a) vlakovne poti;

(b) specifikacije zmogljivosti.

Upravljavci infrastrukture spremenijo dodeljene pravice do zmogljivosti v obliki specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti v skladu z oddelkom 4 Priloge I.

7. Upravljavec infrastrukture upošteva načrt postopka dodeljevanja iz oddelka 4 Priloge I.

8. Upravljavec infrastrukture obravnava prošnje, vložene po prvotnem roku in pred končnim rokom iz oddelka 4 Priloge I. V takih primerih upravljavci infrastrukture dodelijo pravice do zmogljivosti v skladu z oddelkom 4, točka 2, Priloge I. **[Sprememba 147 - ne zadeva SL različice]**

9. Za prošnje za operativni vozni red, prejete po prvotnem roku, ki jih ni mogoče sprejeti niti s preostalo zmogljivostjo, rezervirano za operativni vozni red, niti z razpoložljivimi nenačrtovanimi zmogljivostmi, upravljavec infrastrukture poskuša ponuditi druge možnosti prek drugega načrta poti.

10. Upravljavec infrastrukture se o osnutku operativnega voznega reda posvetuje z zainteresiranimi stranmi. Med zainteresirane strani sodijo vsi, ki so zaprosili za infrastrukturne zmogljivosti, ter druge strani, ki želijo imeti možnost izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih operativnega voznega reda na njihovo možnost zagotavljanja storitev železniškega prometa v obdobju operativnega voznega reda.

11. Upravljavec infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe v zvezi z vsemi izraženimi pomisleki.

Člen 33

Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje

1. Upravljavci infrastrukture dodelijo zmogljivosti na podlagi postopka za tekoče načrtovanje v skladu z roki iz oddelka 6 Priloge I. Upravljavci infrastrukture v ta namen rezervirajo zmogljivosti v načrtu oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18. **[Sprememba 148 - ne zadeva SL različice]**

2. Pravice do zmogljivosti, dodeljene na podlagi postopka za tekoče načrtovanje, lahko vključujejo:

(a) vlakovne poti ali specifikacije glede zmogljivosti za vse dneve obratovanja v obdobju operativnega voznega reda, ki zajemajo prvi delovni dan, vključen v prošnjo;

(b) specifikacije zmogljivosti za vse dneve obratovanja po obdobju operativnega voznega reda, ki zajemajo prvi dan, vključen v prošnjo, za najdaljše obdobje iz oddelka 6 Priloge I. **[Sprememba 149 - ne zadeva SL različice]**

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

3. Brez poseganja v člen 18 upravljavci infrastrukture dodeljujejo zmogljivosti, rezervirane za postopek dodeljevanja glede na tekoče načrtovanje, na podlagi načela dodeljevanja iz oddelka ~~5~~**6**, točka 2, Priloge I. **[Sprememba 150]**

4. V skladu s pravili in postopki iz člena 20 ~~lahko~~***si*** upravljavci infrastrukture ~~zavrnejo dodelitev~~***po svojih najboljših močeh prizadevajo ponuditi alternativne*** zmogljivosti za prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če te niso skladne z načrtom oskrbe z zmogljivostmi, sprejetim v skladu s členom 18. ~~Prosilec je o zavrnitvi nemudoma obveščen~~***Če alternativne možnosti ni mogoče ponuditi, lahko upravljavec infrastrukture zavrne dodelitev zmogljivosti za take neskladne prošnje***. Prosilec ima pravico vložiti pritožbo pri regulatornem organu. **[Sprememba 151]**

~~5. Upravljavci infrastrukture obvestijo regulatorni organ o vseh prejetih prošnjah za dodelitev zmogljivosti, ki niso ustrezale parametrom razpoložljivih zmogljivosti, kot so opredeljeni v načrtu oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, ali so bile ugodno rešene ali zavrnjene. Regulatorni organ na podlagi teh informacij vsaj vsaki dve leti izda mnenje, v katerem lahko upravljavcu infrastrukture priporoči, naj spremeni model zmogljivosti.~~ **[Sprememba 152]**

6. Upravljavec infrastrukture po uradnem obvestilu regulatornemu organu ali po priporočilu regulatornega organa zavrne prošnje, ki temeljijo na tekočem načrtovanju, če se ponavljajo in izpolnjujejo značilnosti zmogljivosti, ki se običajno dodeljujejo z okvirnimi pogodbami v skladu s členom 31. Regulatorni organ o takih odločitvah in priporočilih obvesti mrežo ENRRB in zagotovi skladno uporabo tega odstavka.

Člen 34

Dodeljevanje zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka

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

Pravice do zmogljivosti, dodeljene v okviru ad hoc postopka, so v obliki vlakovnih poti.

2. Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti kot odgovor na ad hoc prošnje temelji na načelu „prvi prispe, prvi dobi“.

Člen 35

Načrtovanje omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del

1. Upravljavci infrastrukture čim prej določijo omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, ki niso vključena v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18.

2. Pri načrtovanju infrastrukturnih del upravljavci infrastrukture v največji možni meri omejijo vpliv na vnaprej načrtovane zmogljivosti, vključene v model zmogljivosti ali načrt oskrbe z zmogljivostmi.

3. Če je za načrtovanje omejitve zmogljivosti, ki je posledica infrastrukturnih del, potrebna sprememba dodeljene pravice do zmogljivosti v smislu člena 39, so zadevni prosilec ali prosilci upravičeni do nadomestila iz člena 40.

4. Če je za načrtovanje omejitve zmogljivosti, ki je posledica infrastrukturnih del, potrebna sprememba dodeljene pravice do zmogljivosti v smislu člena 39, upravljavec infrastrukture stori vse, kar je v njegovi moči, da zadevnim prosilcem zagotovi nadomestne zmogljivosti.

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

5. Pri načrtovanju infrastrukturnih del v skladu s tem členom upravljavci infrastrukture upoštevajo načrt iz oddelka 3 Priloge I.

6. Upravljavci infrastrukture vključijo vse omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, v model zmogljivosti in načrt oskrbe z zmogljivostmi, ne glede na to, kdaj so načrtovane.

Člen 36

Mehanizem za sporazumno reševanje sporov in usklajevanje prošenj

1. Kadar v okviru sočasnega dodeljevanja zmogljivosti upravljavec infrastrukture naleti na nasprotja med različnimi prošnjami za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, poskuša z usklajevanjem prošenj zagotoviti najboljšo možno uskladitev vseh zahtev.

2. Kadar je potrebno usklajevanje, ima upravljavec infrastrukture pravico v sprejemljivem okviru ponuditi infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zaprošenih. Upravljavec infrastrukture opredeli veljavne omejitve v svojem programu omrežja. Mreža ENIM zagotovi smernice za opredelitev takih omejitev in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

3. Upravljavec infrastrukture si prizadeva, da v posvetovanju z zadevnimi prosilci razreši vse spore. Tako posvetovanje temelji na razkritju naslednjih informacij v razumnem roku, brezplačno in v elektronski obliki:

(a) vlakovne poti, za katere prosijo vsi drugi prosilci na istih poteh;

(b) vlakovne poti, predhodno dodeljene vsem drugim prosilcem na istih poteh;

(c) nadomestne vlakovne poti, ki se predlagajo na ustreznih poteh v skladu z odstavkom 2;

(d) vse podrobnosti glede meril, ki se uporabljajo v postopku dodeljevanja zmogljivosti.

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

4. Načela, ki urejajo usklajevanje prošenj za dodelitev zmogljivosti za storitve notranjega železniškega prometa, se določijo v programu omrežja.

5. Kadar prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti ni mogoče ugoditi brez usklajevanja, si upravljavec infrastrukture prizadeva ugodno rešiti vse prošnje z usklajevanjem.

6. Brez poseganja v obstoječe pritožbene postopke in člen 56 Direktive 2012/34/EU države članice v primeru sporov v zvezi z dodeljevanjem infrastrukturnih zmogljivosti zagotovijo, da je na voljo sistem za reševanje sporov, ki omogoča hitro reševanje takih sporov. Navedeni sistem se določi v programu omrežja za prošnje za dodelitev zmogljivosti za storitve notranjega železniškega prometa. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10 delovnih dni.

7. V primeru prošenj za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih se mehanizem za sporazumno reševanje sporov iz odstavkov 1 do 3 izvede v skladu s členom 53 in vključuje koordinatorja mreže.

8. Mreža ENIM ***do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe] in po posvetovanju s platformo ERP*** pripravi smernice za mehanizem za sporazumno reševanje sporov, ki se uporablja za prošnje za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih, in jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **[Sprememba 153]**

8a. Komisija do... [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbeni akt, s katerim podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri mehanizmu za sporazumno reševanje sporov za prošnje za dodelitev zmogljivosti v več omrežjih, ter spremeni odstavek 8 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. **[Sprememba 154]**

Člen 37

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

1. Kadar se na podlagi mehanizmov za sporazumno reševanje sporov iz člena 36 ne reši spor glede zmogljivosti, upravljavci infrastrukture dodelijo infrastrukturne zmogljivosti v skladu s členom 8.

2. V okviru ~~postopka~~***mehanizma*** formalnega reševanja sporov se prošnje za pravice do zmogljivosti v več omrežjih v celoti upoštevajo. Če se v skladu s členom 8(6) uporabljajo različni nacionalni parametri, se ti uporabijo za zadevne oddelke. **[Sprememba 155]**

3. V primeru nasprotujočih si prošenj za dodelitev zmogljivosti, ki vključujejo železniške storitve s podobnimi značilnostmi in socialno-ekonomskim profilom, upravljavec infrastrukture dodeli zmogljivosti na podlagi dražbe ali na način, ki zagotavlja dostop največjemu številu prosilcev. Zadnje navedena metoda se uporablja po odobritvi regulatornega organa.

3a. V zvezi s tem mreža ENRRB pripravi smernice za spodbujanje usklajene uporabe člena 3. **[Sprememba 156]**

Člen 38

Načrt postopka dodeljevanja zmogljivosti

1. Upravljavec infrastrukture in prosilci upoštevajo načrt postopkov dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti iz oddelkov 4 do 7 Priloge I.

2. Upravljavci infrastrukture lahko določijo obdobja in roke za časovni načrt dodeljevanja zmogljivosti, ki se razlikujejo od tistih iz te uredbe in točke 2(b) Priloge VI k Direktivi 2012/34/EU, če vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti v sodelovanju z upravljavci infrastrukture tretjih držav na omrežju, katerega tirna širina se razlikuje od glavnega železniškega omrežja v Uniji, pomembno vpliva na načrt dodeljevanja zmogljivosti na splošno.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo oddelkov 4 do 7 Priloge I, da se zagotovi učinkovit postopek dodeljevanja ter obravnavajo načrtovanje, operativni, tehnični in poslovni interesi zadevnih deležnikov v zvezi z načrtom in dodeljevanjem zmogljivosti.

ODDELEK 4

Prilagoditev in ponovno načrtovanje

Člen 39

Spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi

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

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

2. Upravljavci infrastrukture in prosilci v največji možni meri omejijo spremembe pravic do zmogljivosti po dodelitvi v skladu s cilji iz člena 2(3).

3. Spremembe pravic do zmogljivosti vključujejo primere, ko upravljavec infrastrukture vlaku ne more dovoliti vožnje v skladu z dodeljeno pravico do zmogljivosti in ima dovolj časa, da prosilcu ponudi nadomestno zmogljivost, potem ko je prosilca obvestil o potrebi po spremembi.

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

4. Pravila in postopki, ki se uporabljajo v primeru spremembe pravice do zmogljivosti, upoštevajo vpliv spremembe pravice do zmogljivosti na prosilca v operativnem in poslovnem smislu. V ta namen se spremembe kategorizirajo glede na njihov učinek v skladu z odstavkom 8 tega člena in so podlaga za različne ravni nadomestila iz člena 40.

4a. V primerih, ko je zmogljivost rezervirana, vendar ni v uporabi, se v skladu s členom 40 izplača nadomestilo. **[Sprememba 157]**

5. V primeru spremembe pravice do zmogljivosti v več omrežjih si zadevni upravljavci infrastrukture po najboljših močeh prizadevajo zagotoviti skladnost med pravicami do zmogljivosti za celotno vožnjo vlaka.

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

6. Za namene te uredbe se neuporaba dodeljene pravice do zmogljivosti s strani prevoznikov v železniškem prometu šteje za enakovredno odpovedi na dan zadevne vožnje vlaka.

7. Kadar upravljavec infrastrukture spremeni dodeljeno pravico do zmogljivosti, o tem nemudoma obvesti prosilca in zadevnega prevoznika v železniškem prometu.

Upravljavec infrastrukture prosilcu ponudi druge pravice do zmogljivosti v rokih, določenih v oddelku 8 Priloge I. Kadar ~~to ni mogoče~~***ni izvedljiva nobena alternativna ponudba v skladu s členom 32(5) in členom 33(4)***, mu upravljavec ***oziroma upravljavci*** infrastrukture zagotovi ***oziroma zagotovijo*** ustrezne informacije, na podlagi katerih lahko prosilec vloži novo prošnjo za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti. Kadar je ustrezno, navedene informacije napotujejo na načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18 in načrtovanje dela v izrednih razmerah iz člena 19. **[Sprememba 158]**

8. Mreža ENIM ***do... [12 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]*** pripravi in sprejme usklajene postopke za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **[Sprememba 159]**

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

8a. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71, s katerimi določi pravila in postopke za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi ter spremeni odstavek 8 tega člena. Ti delegirani akti se sprejmejo do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. **[Sprememba 160]**

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

Člen 40

Nadomestilo za spremembe pravic do zmogljivosti

1. Kadar upravljavec infrastrukture ali prosilec ne izpolni svojih obveznosti v zvezi z dodeljeno pravico do zmogljivosti, zaradi česar je potrebna sprememba, ki je v skladu s členom 39 opredeljena kot večja, stran, ki zahteva spremembo, drugi strani plača nadomestilo.

2. Nadomestilo iz odstavka 1 se ne izplača v primerih višje sile.

3. Mreža ENIM po posvetovanju z mrežo ENRRB ***in platformo ERP do... [12 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]*** opredeli usklajene pogoje, ki so podlaga za nadomestilo. Navedeni pogoji upoštevajo pravila iz člena 39(4) in (8). Mreža ENIM te pogoje vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. Mreža ENRRB objavi mnenje o pogojih, ki jih določi mreža ENIM. **[Sprememba 161]**

4. Po odobritvi regulatornega organa upravljavci infrastrukture v programu omrežja določijo višino nadomestila, ki ga plačajo prosilci.

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

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

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

5. V primeru pravic do zmogljivosti v več omrežjih se obveznost plačila nadomestila prosilcu uporablja za upravljavca ali upravljavce infrastrukture, ki so odgovorni za spremembo pravice do zmogljivosti, pri čemer se v celoti upošteva pravica do zmogljivosti, kadar je odgovoren več kot en upravljavec infrastrukture, pa razmerje med dolžino njihovih omrežij v okviru pravice do zmogljivosti. Nadomestilo za celotno pravico do zmogljivosti ne presega nadomestila, ki se plača za pravico do zmogljivosti, ki jo dodeli upravljavec infrastrukture, pomnoženega s tri.

6. Regulatorni organi odločajo o sporih v zvezi z razlogom za spremembo pravice do zmogljivosti ali ~~zamudo~~***zamudah*** pri izplačilu nadomestila ter nemudoma in v enem mesecu po zbiranju vseh potrebnih informacij sprejmejo odločitev za oceno vzroka spremembe. Regulatorni organi obvestijo mrežo ENRRB o takih odločitvah, s katero se o njih lahko posvetujejo. Mreža ENRRB zagotovi, da so take odločitve skladne in temeljijo na splošno priznanih načelih. **[Sprememba 162]**

7. ~~Komisija lahko sprejme izvedbene akte, v katerih~~***Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71, s katerimi*** določi pogoje za plačilo nadomestil, kategorizacijo sprememb pravic do zmogljivosti in metodologije za določitev višine nadomestila ***ter spremeni odstavek 2 tega člena. Ti delegirani***~~. Navedeni izvedbeni~~ akti se sprejmejo ***do... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti***~~v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3)~~. **[Sprememba 163]**

Člen 41

Ponovno načrtovanje v okviru obvladovanja motenj in kriznega upravljanja

1. V primeru motenj v omrežju iz člena 46 ali kriznih razmer iz člena 47 zadevni upravljavec ali upravljavci železniške infrastrukture storijo vse v svoji moči, da preusmerijo promet, ki ga je prizadela motnja. V ta namen upravljavci infrastrukture dodelijo železniške infrastrukturne zmogljivosti v skladu z evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 na podlagi načrtov dela v izrednih razmerah, pripravljenih v skladu s členom 19, ter v tesnem sodelovanju z operativnimi deležniki in po potrebi drugimi zadevnimi deležniki.

2. Mreža ENIM ***do... [12 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]*** oblikuje in sprejme smernice za upravljanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti v primeru motenj v omrežju na pregleden in nediskriminatoren način. Mreža ENIM zlasti zagotovi smernice za uporabo postopka sočasnega dodeljevanja zmogljivosti in načela „prvi prispe, prvi dobi“. **[Sprememba 164]**

Kadar se uporablja postopek sočasnega dodeljevanja, mreža ENIM zagotovi smernice o postopkih, ki se uporabljajo, po potrebi vključno z uporabo ~~postopka~~***mehanizma*** sporazumnega reševanja sporov iz člena 36 in formalnega ~~postopka~~***mehanizma*** reševanja sporov iz člena 37.Mreža ENIM te smernice vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6. **[Sprememba 165]**

3. Pri ponovnem načrtovanju upravljavci infrastrukture ne smejo enostransko spremeniti ali preklicati obstoječih pravic do zmogljivosti za namene obvladovanja motenj. Vendar ~~lahko Komisija~~***se na Komisijo*** na podlagi izkušenj regulatornih organov, upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu ter dejavnosti mrež ENIM in ENRRB ~~sprejme izvedbeni akt~~***prenese pooblastilo za sprejetje delegiranega akta v skladu s členom 71***, v katerem določi merila in postopke za ponovno načrtovanje, vključno z enostranskimi spremembami dodeljenih pravic do zmogljivosti s strani upravljavcev infrastrukture za obvladovanje motenj v omrežju~~. navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz~~***, in za spremembo odstavka 2 tega*** člena***. Ti delegirani akti se sprejmejo do*** ~~72(3)~~***... [24 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]. Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti.*** **[Sprememba 166]**

4. Upravljavci infrastrukture in prosilci lahko prostovoljno sklenejo pogodbe, ki določajo zamenjavo nekaterih pravic do zmogljivosti v primeru motenj v omrežju. Take pogodbe se navedejo v načrtu dela v izrednih razmerah iz člena 19.

5. V primeru motenj v omrežju, ki vplivajo na promet na več kot enem omrežju, zadevni upravljavci infrastrukture usklajujejo dodeljevanje nadomestnih zmogljivosti v skladu s členom 53 in evropskim okvirom za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44.

POGLAVJE III

PROMET, MOTNJE IN KRIZNO UPRAVLJANJE

Člen 42

Upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje

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

V ta namen upravljavci infrastrukture izvajajo:

(a) upravljanje prometa v običajnih pogojih obratovanja, ki vključujejo obvladovanje incidentov, ki imajo za posledico omejena odstopanja od operativnega voznega reda;

(b) upravljanje motenj za obravnavanje večjih motenj v delovanju omrežja, za katere je potrebno usklajeno ukrepanje v skladu s členom 46;

(c) upravljanje prometa v kriznih razmerah, kot je določeno v členu 47.

2. V primeru obsežnih kriznih razmer v prometnem sektorju in zunaj njega lahko države članice v skladu s členom 47 izvajajo ukrepe, ki odstopajo od pravil, ki se uporabljajo v običajnih razmerah. V takih primerih in po potrebi upravljavci infrastrukture sprejmejo in uporabljajo posebna pravila in postopke v skladu s pogoji iz člena 47.

2a. Upravljavci infrastrukture objavijo posebna pravila in postopke iz odstavka 2 ter omogočijo prost dostop do njih. O njih uradno obvestijo Komisijo. **[Sprememba 167]**

3. Pri upravljanju prometa upravljavci infrastrukture upoštevajo načela iz člena 2.

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

(a) zagotovijo hiter in usklajen odziv na motnje, zlasti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer;

(b) stabilizirajo in optimizirajo železniški promet med celotnim trajanjem motenj v omrežju in kriz;

(c) operativnim deležnikom in drugim zadevnim stranem, zlasti organom, odgovornim za obvladovanje kriznih razmer zunaj železniškega sektorja, zagotavlja ustrezne, točne in posodobljene informacije. Te informacije se zagotovijo z ustreznimi sredstvi, med drugim s sredstvi iz člena 62.

Člen 43

Pravila in postopki za upravljanje prometa in obvladovanje motenj

1. Upravljavci infrastrukture ***do... [18 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe]*** vzpostavijo pravila in postopke za upravljanje odstopanj vožnje vlakov od operativnega voznega reda. Navedena pravila in postopki se objavijo v programu omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU in zajemajo upravljanje prometa v primerih iz člena 42(1), točke (a) do (c) te uredbe. **[Sprememba 168]**

2. Namen pravil in postopkov iz odstavka 1 je čim bolj zmanjšati splošni vpliv odstopanj od voznega reda na železniški promet, pri čemer se upoštevajo potrebe vseh vrst prometa. ~~Načela~~***Pravila in postopki*** lahko vključujejo prednostna pravila za upravljanje med različnimi vrstami prometa ter posebne postopke, merila in cilje, ki jih je treba uporabiti pri pristopu, ki temelji na optimizaciji in katerega namen je optimizirati ciljno nalogo, tj. čim bolj zmanjšati minute zamude ali časa za vrnitev k običajnemu obratovanju, namesto na izrecnih prednostnih pravilih. **[Sprememba 169]**

3. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture ***nemudoma*** sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izvaja načrt dela v izrednih razmerah v skladu s členom 19. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, zadevni upravljavci infrastrukture med seboj sodelujejo, da se vzpostavi normalen čezmejni promet v skladu z evropskim okvirom za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44. **[Sprememba 170]**

4. Upravljavci infrastrukture pri določanju pravil in postopkov iz odstavka 1 v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44. V programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih pravil in postopkov, določenih v evropskem okviru za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje.

4a. Odstopanja so dovoljena le v utemeljenih primerih, odobri pa jih nacionalni regulatorni organ. **[Sprememba 171]**

5. V primeru višje sile in**,** kadar je ***to nujno potrebno*** zaradi incidenta, ki infrastrukturo začasno onemogoči, se lahko dodeljene pravice do zmogljivosti odvzamejo brez opozorila za čas, ki je potreben za popravilo sistema***, hkrati pa se sprejmejo vse največje možne mere, da bi se ponudile alternativne možnosti***. **[Sprememba 172]**

Upravljavec infrastrukture lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, če meni, da je to potrebno.

5a. V primeru odvzema zmogljivosti upravljavci infrastrukture prevoznike v železniškem prometu pravočasno obvestijo o njihovem upravljanju časa, napredku pri popravilih in možnih alternativah za dodeljene zmogljivosti. **[Sprememba 173]**

6. Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu udeleženi pri zagotavljanju uveljavljanja ter spremljanja lastnega upoštevanja varnostnih standardov in pravil.

6a. Komisija do... [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbene akte, v katerih določi pravila in postopke za upravljanje odstopanj vožnje vlakov od operativnega voznega reda in spremeni odstavek 1 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). **[Sprememba 174]**

Člen 44

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

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

Mreža ENIM razvije evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja v sodelovanju z operativnimi deležniki in zainteresiranimi stranmi v okviru postopka posvetovanja iz člena 54, pri čemer upošteva delo Skupnega podjetja za evropske železnice, ustanovljenega z naslovom IV Uredbe (EU) ~~2012/2085~~***2021/2085***. **[Sprememba 175]**

2. Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja določa smernice za usklajevanje med upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki***, vključno z mrežo ENRRB***. **[Sprememba 176]**

3. Evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja vsebuje zlasti elemente iz Priloge V.

3a. Ob upoštevanju okvira, ki ga je mreža ENIM sprejela v skladu z odstavkom 1, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za določitev podrobnosti za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja ter za spremembo odstavka 2 tega člena. Ti delegirani akti se sprejmejo do... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe]. **[Sprememba 177]**

Člen 45

Usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja

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

Usklajevanje zagotavlja zlasti:

(a) izvajanje mednarodnih železniških storitev z minimalnimi motnjami tako med rednim obratovanjem kot v izrednih razmerah;

(b) ustrezno upoštevanje posebnih izzivov, povezanih s čezmejnimi odseki, ki so med drugim posledica omejene interoperabilnosti v smislu infrastrukture, tehnične opreme in obratovanja, jezikovnih zahtev in zahtev glede usposabljanja v zvezi z osebjem ter upravnimi ali mejnimi formalnostmi;

(c) učinkovito izmenjavo posodobljenih in ustreznih informacij med upravljavci infrastrukture, prosilci, prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki ter po potrebi vsemi ustreznimi strukturami kriznega upravljanja na ravni EU, tudi v skladu s členom 62.

Člen 46

Motnje v omrežju

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

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

2. Kadar incident vpliva ali bi lahko vplival na več kot eno omrežje, upravljavec infrastrukture, v kateri se je zgodil incident, razglasi motnje v več omrežjih in usklajuje ukrepe v skladu s členi 44, 45 in 53. **[Sprememba 178 - ne zadeva SL različice]**

3. Mreža ENIM opredeli usklajeno metodo za oceno verjetnega trajanja in vpliva motenj v omrežju ter jo vključi v evropski okvir za usklajevanje prometa***, obvladovanje motenj*** in kriznega upravljanja iz člena 44. **[Sprememba 179]**

4. Upravljavec infrastrukture čim prej obvesti zainteresirane strani o nerazpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti zaradi incidenta.

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

4a. V primeru delne ali popolne prekinitve storitev zaradi prekinitve obratovanja vlaka zaradi tehnične okvare, incidenta ali nesreče na čezmejni progi, ki traja več kot 15 dni, prizadeti upravljavci infrastrukture v 30 dneh po dogodku pripravijo poročilo o incidentu. Poročilo o incidentu zajema vsaj:

(a) informacije o vseh operativnih ukrepih, sprejetih za zagotovitev nadomestnih poti;

(b) informacije o vseh ukrepih, sprejetih za ponovno vzpostavitev linijskih prevozov na prekinjeni liniji.

Poročilo je javno dostopno in se redno posodablja, dokler prekinitev ni odpravljena.

Agencija ERA lahko izda priporočila o izboljšanih ukrepih za odpravo motenj in omejitev prometnih zmogljivosti, ki jih je povzročila nesreča. **[Sprememba 180]**

5. Koordinator mreže zbira informacije o motnjah v omrežju, analizira odziv, oblikuje zaključke o učinkovitosti obvladovanja takih incidentov in se posvetuje z operativnimi deležniki v skladu s členom 54 ter poroča mreži ENIM in organu za oceno uspešnosti.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge VI, da se zagotovi uspešno in učinkovito upravljanje motenj v omrežju, ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

Člen 47

Krizne razmere

1. V primeru kriz, povezanih z javno varnostjo, zdravstvenimi epidemijami, naravnimi nesrečami ter okoljskimi, obrambnimi in varnostnimi krizami, ki imajo ali naj bi imele kritičen učinek na ponudbo železniških prevoznih storitev ali povpraševanje po njih, se državam članicam dovoli, da uporabijo nujne ukrepe, ki z odstopanjem od pravil te uredbe vključujejo:

(a) preklic pravic do zmogljivosti brez nadomestila;

(b) nadomestna načela, pravila in postopke za upravljanje zmogljivosti, zlasti za dodeljevanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti;

(c) nadomestne postopke za upravljanje prometa;

(d) uporabo nadomestnih poti;

(e) spremembo načrtov oskrbe z zmogljivostmi.

Zadevna država članica zagotovi, da nujni ukrepi v največji možni meri upoštevajo načela o zmogljivosti in upravljanju prometa iz te uredbe ter da uporabljajo obstoječe načrte, pripravljene v skladu s členom 19. Take nujne ukrepe ~~usklajujejo~~***usklajuje*** z drugimi državami članicami. **[Sprememba 181]**

2. Zadevna država članica nemudoma obvesti Komisijo in mrežo ENIM o svoji odločitvi o uporabi nujnih ukrepov ter predloži utemeljitev in opis navedenih ukrepov ter pričakovano trajanje njihove uporabe. Države članice po potrebi uradno obvestijo Komisijo in centralne urade za zvezo, kot je določeno v členu 8 [uredbe o instrumentu enotnega trga za izredne razmere].

3. Upravljavec infrastrukture določi informacijsko točko v smislu člena 60, ki Komisiji, mreži ENIM, drugim upravljavcem infrastrukture in drugim zainteresiranim stranem zagotavlja informacije o nujnih ukrepih in pomaga pri njihovem usklajevanju.

4. Kadar imajo nujni ukrepi znaten vpliv na čezmejni promet, se upravljavci infrastrukture med seboj usklajujejo v skladu s členoma 53 in 54. Pri usklajevanju prek namenskih usklajevalnih struktur v skladu s členom 53(2), točka (a), sodelujejo Komisija in zadevne države članice.

5. Regulatorni organi in mreža ENRRB Komisiji na njeno zahtevo predložijo svoje mnenje o nujnih ukrepih v roku, ki ga ta določi. Komisija lahko sprejme sklepe, s katerimi od države članice zahteva, da razveljavi nujne ukrepe, če meni, da niso potrebni.

6. Države članice po potrebi ali na zahtevo Komisije zagotovijo posodobljene informacije. Države članice zagotovijo vse informacije o nujnih ukrepih, ki jih zahteva Komisija, v rokih, ki jih ta določi.

7. Javni organi, odgovorni za obvladovanje kriznih razmer, vključno z vojsko, agencijami civilne zaščite in drugimi, lahko organizirajo vaje za simulacijo kriznih razmer, ki spadajo na področje uporabe tega člena. V takih primerih upravljavec infrastrukture po potrebi dodeli zmogljivosti, vključno s preklicem dodeljenih pravic do zmogljivosti, če je to potrebno. Zadevni javni organi zadevnim prosilcem zagotovijo nadomestilo v skladu s členom 40.

Člen 48

Izmenjava informacij o upravljanju prometa

1. Vsi operativni deležniki, ki so neposredno vključeni v izvajanje železniških prevoznih storitev, imajo pravico dostopa do informacij v zvezi s to železniško prevozno storitvijo iz Priloge VIII.

Zadevne strani lahko te informacije uporabijo le za namene te uredbe ter Direktive (EU) 2016/797 in izvedbenih aktov, sprejetih na podlagi navedene direktive, razen če je v pogodbenih dogovorih določeno drugače.

2. Informacije so dostopne v skladu s členom 62.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 71 za spremembo Priloge VIII, da se zagotovi, da odraža vse spremembe tehničnih specifikacij za interoperabilnost, določenih v ustreznih izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z Direktivo (EU) 2016/797, ter ob upoštevanju vidikov v zvezi z načrtovanjem ter operativnih, tehničnih in poslovnih vidikov zadevnih deležnikov.

POGLAVJE IV

OCENA USPEŠNOSTI

Člen 49

Splošna načela za oceno uspešnosti

1. ***Komisija sprejme cilje uspešnosti Unije za področja uspešnosti iz Priloge VII. Cilji so v skladu s cilji prehoda na druge oblike prevoza in se redno posodabljajo.*** Mreža ENIM v skladu s členom 7f, točka (d), Direktive 2012/34/EU ***s pomočjo upravljavcev železniške infrastrukture*** spremlja in primerja rezultate storitev železniške infrastrukture ~~ob upoštevanju splošnih ciljev iz člena 2 te uredbe. Upravljavci železniške infrastrukture spremljajo tudi uspešnost~~***in*** železniških prevoznih storitev ***ob upoštevanju ciljev uspešnosti upravljavcev strukture in Unije***. ***Mreža ENIM redno obvešča organ za oceno uspešnosti in Komisijo.*** **[Sprememba 182]**

2. V ta namen upravljavci infrastrukture določijo lastne cilje uspešnosti v načrtu iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU, pri čemer upoštevajo vse cilje, določene v pogodbenih dogovorih iz člena 30 navedene direktive***. Upravljavci infrastrukture se posvetujejo z ustreznimi nacionalnimi in evropskimi organi, da se zagotovi skladnost teh ciljev s cilji uspešnosti Unije***. Vzpostavijo in izvajajo postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti pri uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravnih ukrepov za izboljšanje uspešnosti. Ti postopki upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 50 te uredbe. Upravljavci infrastrukture v programu omrežja pojasnijo razloge za kakršno koli odstopanje od skupnih postopkov, določenih v evropskem okviru za oceno uspešnosti. ***Odstopanja so dovoljena le v utemeljenih primerih, odobri pa jih nacionalni regulatorni organ.*** **[Sprememba 183]**

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

Člen 50

Evropski okvir za oceno uspešnosti

1. ~~Mreža~~***Agencija ERA ob podpori mreže*** ENIM do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] vzpostavi in izvaja evropski okvir za oceno uspešnosti. Ta okvir upošteva zlasti načela iz člena 2(3), člena 8(4) in člena 42(3) ter operativne zahteve, cilje uspešnosti in ciljne vrednosti iz [člena ~~18~~ ***19 Uredbe (EU) 2024/... [***nove uredbe o omrežju TEN-T]. **[Sprememba 184]**

1a. Mreža ENRRB sprejme priporočilo o evropskem okviru za oceno uspešnosti do [6 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]. Pri vzpostavitvi in izvajanju evropskega okvira za oceno uspešnosti agencija ERA upošteva priporočilo, ki ga izda mreža ENRRB. **[Sprememba 185]**

2. Evropski okvir zajema področja uspešnosti iz Priloge VII. Vključuje zlasti:

(a) seznam prednostnih vprašanj v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati na področjih uspešnosti iz Priloge VII;

(b) kazalnike uspešnosti, ki omogočajo spremljanje napredka pri vprašanjih uspešnosti, vključno z metodologijo in zahtevami glede podatkov za izračun takih kazalnikov;

(c) merila in postopke za opredelitev ciljev uspešnosti na ravni upravljavcev infrastrukture;

(d) postopke za spremljanje in pregled elementov iz točk (a) do (c) ter izvajanje popravnih ukrepov in doseganje ciljev uspešnosti iz odstavka 4.

3. Na podlagi odstavka 2, točka (d), mreža ENIM redno pregleduje evropski okvir za oceno uspešnosti in rezultate njegovega izvajanja ter predlaga ustrezne spremembe okvira.

4. Upravljavci infrastrukture pri izpolnjevanju svojih nalog v največji možni meri upoštevajo evropski okvir za oceno uspešnosti. V poslovni načrt iz člena 8(3) Direktive 2012/34/EU vključijo zlasti cilje, opredeljene v skladu z odstavkom 2, točka (c), tega člena. Ti cilji vključujejo ciljne vrednosti iz [člena 18(1), točki (a) in (b), nove uredbe o omrežju TEN-T].

5. Komisija ~~lahko v~~***do... [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbene akte, v katerih določi enotne pogoje za uporabo elementov iz odstavka 2 tega člena do... [36 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe, vključno s podrobnimi pravili o elementih iz odstavka 2, točke (b) do (d), in cilji uspešnosti. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v*** skladu s svetovalnim postopkom iz člena 72(2) ~~sprejme izvedbene akte, v katerih določi podrobna pravila o elementih iz odstavka 2, točke (b) do (d).~~Pri tem ~~upošteva delo, ki ga je mreža ENIM opravila v skladu z odstavkom 3, in vsa priporočila organa~~***se Komisija posvetuje z mrežo ENIM, platformo ERP, mrežo ENRRB, organom*** za oceno uspešnosti***, agencijo ERA in Skupnim podjetjem za evropske železnice***. **[Sprememba 186]**

Člen 51

Evropsko poročilo o oceni uspešnosti

1. Brez poseganja v člen 15 Direktive 2012/34/EU in člen 3 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1100 ([17]) mreža ENIM do **...** [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] pripravi in objavi ~~evropsko poročilo~~***osnutek evropskega poročila*** o oceni uspešnosti na podlagi evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50 te uredbe ter ga ~~objavi~~***posodobi*** vsako leto. ***Na podlagi tega poročila agencija ERA podpira Komisijo pri spremljanju napredka pri doseganju ciljev Unije na področju železnic, vključno z napovedano rastjo železniškega prometa, predvideno za leti 2030 in 2050, in poročanju o njem. Osnutek evropskega poročila o oceni uspešnosti se pošlje organu za oceno uspešnosti.*** **[Sprememba 187]**

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

2. Organ za oceno uspešnosti ~~pripravi samostojen oddelek poročila~~***izdela in sprejme evropsko poročilo o oceni uspešnosti***, v katerem zagotovi oceno uspešnosti storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev, ***nastala nesoglasja in*** priporočila o vprašanjih v zvezi z uspešnostjo, ~~ki jih je treba prednostno obravnavati, in priporočila o ukrepih~~***vključno z ukrepi*** za izboljšanje uspešnosti***, pa se vključijo v naslednji program v skladu s členom 55(8)***. **[Sprememba 188]**

3. ***Evropsko*** poročilo o oceni uspešnosti zajema vsaj proge, vključene v ~~evropske prometne koridorje iz Uredbe [nova uredba o omrežju TEN-T]~~***enotno evropsko železniško območje***, in vključuje informacije, zahtevane v [členu ~~53(3), točka (g)~~]***54(3)(g)*** Uredbe ***(EU) 2024/... [nove uredba o TEN-T]***. Predložene informacije so dovolj podrobne v smislu geografskega obsega in bi morale zajemati dovolj dolgo obdobje, da se omogočijo smiselne razlage. **[Sprememba 189]**

4. ***Evropsko*** poročilo o oceni uspešnosti vključuje poseben oddelek o uspešnosti usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 in o mehanizmu za posvetovanje iz člena 54 te uredbe. **[Sprememba 190]**

4a. Evropsko poročilo o oceni uspešnosti vsebuje ločen oddelek o izvajanju postopkov, ki jih je uvedla mreža ENIM. Vsebuje tudi analizo napredka pri izvajanju v različnih državah članicah, vključno s poročili o nacionalnih izjemah in priporočili za nadaljnjo harmonizacijo. **[Sprememba 191]**

Člen 52

Organ za oceno uspešnosti

1. ~~Komisija lahko v skladu s postopkom iz člena 73(3) ustanovi ali imenuje nepristranski in pristojni organ, ki deluje kot~~ Organ za oceno uspešnosti ***se do... [6 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] ustanovi kot nepristranski, pristojen in samostojen organ. Njegovi člani so imenovani na podlagi dosežkov ter zaradi zagotavljanja kombinacije spretnosti in izkušenj, pomembnih za upravljanje železniških zmogljivosti.***

Člane organa za oceno uspešnosti imenuje Komisija s postopkom razpisa za sodelovanje strokovnjakov. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranega akta v skladu s členom 71 za določitev podrobnosti organizacije, vodenja in financiranja organa za oceno uspešnosti. Ta delegirani akt se sprejme do... [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe].

Organ za oceno uspešnosti je pri izvajanju nalog, ki so mu dodeljene s to uredbo, neodvisen ter od vlade države članice, Komisije, agencije ERA ali katerega koli drugega javnega ali zasebnega subjekta ne zahteva navodil oziroma jih ne upošteva. **[Sprememba 192]**

2. Organ za oceno uspešnosti na zahtevo Komisije***, agencije ERA*** ali evropskih koordinatorjev svetuje Komisiji***, agenciji ERA, mreži ENIM*** in evropskim koordinatorjem o zadevah, povezanih z uspešnostjo storitev železniške infrastruktur in železniških prevoznih storitev. **[Sprememba 193]**

3. Organ za oceno uspešnosti opravlja naslednje naloge:

(a) zagotavlja priporočila ***Komisiji in*** mreži ENIM v zvezi z vzpostavitvijo in pregledom evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50, vključno s področji uspešnosti, vprašanji v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati v okviru vsakega od področij uspešnosti, usklajevanjem metodologij, postopkov, meril in opredelitev za zbiranje in analizo podatkov, povezanih z uspešnostjo in njenimi kazalniki; **[Sprememba 194]**

(b) zagotavlja priporočila mreži ENIM***, agenciji ERA***, mreži ENRRB, upravljavcem infrastrukture, prosilcem, regulatornim organom, organom držav članic in po potrebi drugim deležnikom za popravne ukrepe glede upravljanja zmogljivosti, upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja; **[Sprememba 195]**

(c) pregleda rezultate osnutka evropskega poročila o ***oceni*** uspešnosti in pripravi ~~samostojni oddelek~~***poročilo*** iz člena 51(2); **[Sprememba 196]**

(d) predloži mnenja in priporočila v zvezi z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture v zvezi z okvirno strategijo razvoja železniške infrastrukture iz člena 8(1), poslovnim načrtom iz člena 8(3), pogodbenimi dogovori iz člena 30(2) in izvedbenim načrtom iz člena 35 Direktive 2012/34/EU;

(e) svetujejo evropskim koordinatorjem o zadevah, povezanih z uspešnostjo storitev železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev.

4. Naslovniki mnenj in priporočil iz odstavka 3 organu za oceno uspešnosti odgovorijo v rokih, ki jih ta določi.

5. Mreža ENIM, koordinator mreže, upravljavci infrastrukture, regulatorni organi, mreža ENRRB***, agencija ERA*** in po potrebi drugi deležniki sodelujejo z organom za oceno uspešnosti, zlasti z zagotavljanjem informacij v zvezi z uspešnostjo ~~na lastno pobudo ali na zahtevo organa~~, in si kar najbolj prizadevajo, da bi pri svojem delu na področju upravljanja uspešnosti železnice upoštevali njegova priporočila. **[Sprememba 197]**

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

POGLAVJE V

EVROPSKA MREŽA ZA USKLAJEVANJE

Člen 53

Usklajevanje med upravljavci infrastrukture

1. Pri sklicevanju na ta člen se upravljavci infrastrukture usklajujejo med seboj in z drugimi zadevnimi deležniki v zvezi z odgovornostmi in nalogami, ki so jim dodeljene s to uredbo.

2. Upravljavci infrastrukture se usklajujejo vsaj glede vprašanj iz Priloge IX in izpolnjujejo posebne zahteve za usklajevanje iz členov, na katere se sklicuje.

Upravljavci infrastrukture zlasti:

(a) vzpostavijo organizacijske strukture, postopke in orodja, kot je ustrezno, vključno z digitalnimi orodji iz člena 62;

(b) se usklajujejo na najustreznejši geografski ravni, ki vključuje subjekte, najprimernejše za doseganje uspešnih in učinkovitih rezultatov, v skladu z načelom subsidiarnosti;

(c) sodelujejo z drugimi upravljavci infrastrukture prek določenih informacijskih točk iz člena 60;

(d) po potrebi vključijo mrežo ENIM ali koordinatorja mreže v zadeve, ki so pomembne za Unijo. Usklajevanje med upravljavci infrastrukture se lahko izvaja na več kot eni ravni, zlasti v zadevah, kjer je potrebno usklajevanje na ravni Unije in znotraj bolj specifičnega geografskega področja uporabe;

(e) imenujejo vodilni subjekt, kadar usklajevalne dejavnosti vključujejo več akterjev, ki poroča mreži ENIM in je odgovoren za organizacijo posvetovalnih dejavnosti v skladu s členom 54;

(f) mreži ENIM poročajo o primerih, v katerih na prvi stopnji ni mogoče doseči dogovorjenih rezultatov;

(g) ocenijo uspešnost usklajevalnih dejavnosti v skladu s poglavjem IV.

3. Usklajevanje ~~zajema vse~~***se poveča zlasti za tiste*** proge in vozlišča ***TEN-T***, ki so del evropskih prometnih koridorjev iz člena 7 in Priloge III k [novi uredbi o omrežju TEN-T]. **[Sprememba 198]**

Upravljavci infrastrukture lahko usklajevanje razširijo na dodatne proge na podlagi sporazuma med vsemi zadevnimi upravljavci infrastrukture.

Države članice in organi javne službe lahko razširijo zajetje na druge proge. **[Sprememba 199]**

4. Usklajevanje med upravljavci infrastrukture v zvezi z dodeljevanjem pravic do zmogljivosti v več omrežjih v skladu s členom 29 zajema celotno mrežo upravljavcev infrastrukture, ki so člani mreže ENIM.

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

Člen 54

Mehanizem za posvetovanje o evropskih in čezmejnih zadevah

1. Mreža ENIM ***do... [12 mesecev po začetku veljave te uredbe]*** pripravi, sprejme in izvaja smernice za zagotovitev ustreznega in rednega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi***, vključno s predstavniki agencije ERA in držav članic, pa tudi predstavniškimi organi iz člena 38(4) Uredbe (EU) 2016/796*** ter jih vključi v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje iz člena 44 ter evropski okvir za pregled uspešnosti iz člena 50. ~~Postopek~~***Mehanizem*** se razvije in izvaja ob podpori koordinatorja mreže in sodelovanju ~~določenih~~ informacijskih točk***, ki jih določijo upravljavci*** ~~upravljavcev~~ infrastrukture iz člena 60. **[Sprememba 200]**

2. Kadar mreža ENIM sprejme mnenje ali priporočilo, ki bi lahko vplivalo na prevoznike v železniškem prometu, druge prosilce~~, druge operativne deležnike~~ in zainteresirane strani***, vključno s predstavniki agencije ERA in držav članic, ter predstavniškimi telesi iz člena 38(4) Uredbe (EU) 2016/796***, objavi osnutek za posvetovanje z zadevnimi stranmi. Zadevnim stranem se da na voljo dovolj časa, da predložijo povratne informacije o osnutku odločitve. Po potrebi sodelujejo organi držav članic. ***Kadar mreža ENIM sprejme odločitev, ki bi lahko vplivala na platformo ERP, se posvetuje z ustreznimi svetovalnimi skupinami.*** **[Sprememba 201]**

3. Mreža ENIM pri sprejemanju končnega mnenja ali priporočila upošteva povratne informacije, ki jih predložijo zadevne strani v skladu z odstavkom 2. Kadar mreža ENIM ne upošteva pomembnih elementov posredovanih povratnih informacij, navede ***utemeljene*** razloge za to. **[Sprememba 202]**

3a. Če se mnenja mreže ENIM in posvetovalnih organov razlikujejo, posvetovalni organi obvestijo mrežo ENRRB. Mreža ENRRB ta različna mnenja upošteva v svojem evropskem poročilu o oceni uspešnosti iz člena 51. **[Sprememba 203]**

3b. Komisija do... [24 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] sprejme izvedbene akte, v katerih določi enotne pogoje za ustrezno in redno posvetovanja zainteresiranih strani ter za spremembo odstavka 1 tega člena. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 72(3). Vključijo se v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti. **[Sprememba 204]**

Člen 55

Organizacija evropske mreže upravljavcev infrastrukture

1. Za namene te uredbe se evropska mreža upravljavcev infrastrukture iz člena 7f Direktive 2012/34/EU organizira v skladu s tem členom.

2. Člani mreže ENIM so vsi upravljavci železniške infrastrukture~~, ki so odgovorni za proge, ki so del jedrnega in razširjenega jedrnega omrežja TEN-T iz [člena 6 in Priloge I k novi uredbi o omrežju TEN-T]~~ ***enotnega evropskega železniškega območja***. Imenujejo predstavnika in namestnika. **[Sprememba 205]**

3. Upravljavci železniške infrastrukture, ki ne izpolnjujejo meril iz odstavka 2, lahko imenujejo predstavnika, ki ni član in sodeluje pri posvetovanjih mreže ENIM.

4. Po posvetovanju s Komisijo in po njeni odobritvi mreža ENIM sprejme in objavi svoj poslovnik. Svoje dejavnosti organizira v skladu s poslovnikom.

5. Mreža ENIM sprejema odločitve z navadno večino, razen če poslovnik določa drugače. Vsi člani iz ene države članice imajo skupaj en glas. Ob nenavzočnosti člana ima glasovalno pravico njegov namestnik.

6. Mreža ENIM se sestaja v rednih časovnih presledkih. Izmed svojih članov izvoli predsednika z dvotretjinsko večino svojih članov.

7. Komisija ~~je članica~~***in agencija ERA sta članici*** mreže ENIM brez glasovalne pravice. ~~Podpira~~***Podpirata*** delo mreže ENIM in ~~olajšuje~~***olajšujeta*** usklajevanje. **[Sprememba 206]**

8. Mreža ENIM opredeli svoj delovni program. Delovni program zajema obdobje najmanj dveh let. Mreža ENIM se o osnutku delovnega programa posvetuje ***s platformo ERP, s svetovalnimi skupinami iz člena 55 a,*** ~~s~~ prosilci in drugimi operativnimi deležniki prek mehanizma za posvetovanje iz člena 54. Poleg tega se posvetuje z Evropsko komisijo, Agencijo Evropske unije za železnice in Skupnim podjetjem za evropske železnice ter po potrebi z drugimi deležniki. **[Sprememba 207]**

8a. Pri razvoju evropskih okvirov za upravljanje zmogljivosti, upravljanje prometa in upravljanje uspešnosti se mreža ENIM posvetuje s platformo ERP. **[Sprememba 208]**

8b. Upravljavci železniške infrastrukture in organi tretjih držav za dodeljevanje zmogljivosti, ki so pristojni za proge omrežja TEN-T, se lahko pridružijo mreži ENIM kot opazovalci. **[Sprememba 209]**

Člen 55a

Evropska železniška platforma

1. Evropska železniška platforma (platforma ERP) se ustanovi kot posvetovalno telo mreže ENIM.

2. Platformo ERP sestavljajo predstavniki prevoznikov v železniškem prometu, ki uporabljajo evropsko železniško infrastrukturo. Platforma ERP lahko kot člane vključuje tudi vse prosilce, ki uporabljajo evropsko železniško infrastrukturo posamično ali prek združenj, upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev in terminalov, deležnike multimodalnih zmogljivosti, kot so morska pristanišča in pristanišča na celinskih plovnih poteh, ter lastnike drugih z železnico povezanih objektov za izvajanje železniških storitev. Vsak član imenuje enega predstavnika in enega namestnika. Komisija in agencija ERA se imenujeta tudi za opazovalca v okviru platforme ERP. Železniško industrijo se lahko povabi, da se udeleži posvetovalnih skupin in razprav, da se omogoči boljše obveščanje in pripravljenost.

3. Komisija pomaga platformi ERP z določitvijo načinov delovanja te platforme, vključno s pogoji za sprejem predstavnikov kategorij iz odstavka 2 v platformo.

4. Po posvetovanju s Komisijo in po njeni odobritvi platforma ERP sprejme in objavi svoj poslovnik. Svoje dejavnosti organizira v skladu s poslovnikom. Poslovnik platforme ERP med drugim določa pogostost sestankov in organizacijo njenih dejavnosti. Platforma ERP lahko organizira svoje dejavnosti v podskupinah, ki združujejo vrste zainteresiranih strani in regionalne grozde.

5. Mreža ENIM se pred pripravo in sprejetjem evropskih okvirov za upravljanje zmogljivosti, upravljanje prometa in upravljanje uspešnosti posvetuje s platformo ERP. Platforma ERP lahko izdaja tudi lastna mnenja, ki jih mreža ENIM upošteva. Platforma ERP lahko izdaja tudi mnenja na lastno pobudo, naslovljena na agencijo ERA in/ali Komisijo.

6. Posvetovanja v skladu s tem členom ne posegajo v pravico prosilcev, da se pritožijo zoper odločitve mreže ENIM.

7. Mreža ENIM na agencijo ERA in Komisijo naslovi letno poročilo o svojih dejavnostih. To poročilo se objavi. **[Sprememba 210]**

Člen 56

Odgovornosti mreže ENIM

1. Poleg nalog iz člena 7f Direktive 2012/34/EU je mreža ENIM odgovorna za vse naloge, ki so ji dodeljene s to uredbo. Mreža ENIM zlasti:

(a) sprejme evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6;

(b) sprejme evropski okvir za usklajevanje upravljanja prometa in kriznega upravljanja iz člena 44;

(c) sprejme evropski okvir za oceno uspešnosti iz člena 50;

(d) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v skladu z določbami te uredbe in na lastno pobudo;

(e) sprejema mnenja in priporočila za upravljavce infrastrukture v primerih iz člena 53(2)(f);

(f) organizira usklajevanje med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53.

2. Pri usklajevanju z namenskimi usklajevalnimi skupinami upravljavci infrastrukture imenujejo subjekte, ki sodelujejo v tej skupini, vključno z informacijskimi točkami, ki jih imenujejo v skladu s členom 60, koordinatorje mreže ali oboje.

Člen 57

Preglednost

1. Mreža ENIM zagotovi, da so njegovo članstvo, načini delovanja in vse ustrezne informacije o njegovem delu javno dostopni na njegovem spletnem mestu. Vključuje kontaktne podatke namenskih usklajevalnih skupin, ki jih ustanovijo upravljavci infrastrukture, ter sklice na orodja in postopke za usklajevanje v skladu s členom 53.

2. Mreža ENIM na svoje sestanke povabi Komisijo, vključno z evropskimi koordinatorji***, platformo ERP*** in po potrebi predstavniki ***agencije ERA in*** držav članic***, ter predstavniškimi organi iz člena 38(4) Uredbe (EU) 2016/796***, da bi razpravljali o vprašanjih, povezanih z razvojem železniške infrastrukture, in zagotovili sodelovanje z evropskimi koordinatorji, kot je določeno v [novi uredbi o omrežju TEN-T]. Mreža ENIM zagotovi informacije, zahtevane v skladu s [členom 53, tretji pododstavek nove uredbe o omrežju TEN-T]. **[Sprememba 211]**

Člen 57a

Pristojnosti agencije ERA

1. Poleg nalog iz Direktive (EU) 2016/796 je agencija ERA pristojna za vse naloge, ki so ji dodeljene s to uredbo. Agencija zlasti:

(a) na zahtevo Komisije zagotavlja podporo pri pripravi posebnih izvedbenih in delegiranih aktov, predvidenih v tej uredbi;

(b) kot sistemski pristojni organ v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2016/796 usklajuje naloge iz člena 62 te uredbe;

(c) opravlja naloge iz člena 50 te uredbe;

(d) na zahtevo zagotavlja podporo regulatornim organom pri opredeljevanju pravil, postopkov in orodij v okviru področja uporabe te uredbe;

(e) opredeljuje ovire za storitve železniškega prometa v več omrežjih.

2. Agencija pri svojem delu:

(a) pripravlja priporočila na podlagi dela mreže ENIM in koordinatorja mreže;

(b) po potrebi upošteva tehnični napredek in priznano raziskovalno delo;

(c) upošteva ocenjene stroške in koristi svojih priporočil ter poudari najbolj izvedljive rešitve;

(d) izpolnjujejo merila odprtosti, soglasja in preglednosti, kot so opredeljena v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1025/2012.

3. Znesek finančnih sredstev, namenjenih izpolnjevanju nalog agencije ERA se črpa iz nerazporejenih razlik do zgornjih mej večletnega finančnega okvira ali mobilizira prek netematskih posebnih instrumentov večletnega finančnega okvira. **[Sprememba 212]**

Člen 58

Koordinator mreže

1. Upravljavci infrastrukture mreži ENIM zagotovijo potrebna sredstva za opravljanje njenih nalog. V ta namen ***Komisija po posvetovanju z državami članicami in mrežo ENIM do...*** ~~do~~ [~~12~~***šest*** mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] imenujejo nepristranski in pristojni subjekt za opravljanje nalog iz člena 59. Tak subjekt bo imenovan za koordinatorja mreže. ***Mreža ENIM se lahko s soglasjem Komisije odloči za zamenjavo subjekta, imenovanega za koordinatorja omrežja.*** **[Sprememba 213]**

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

(a) pogojev za imenovanje koordinatorja mreže;

(b) pogojev za preklic imenovanja;

(c) postopka za redno spremljanje njegovega dela in oceno, ali je učinkovito opravljal svoje naloge;

(d) vseh dodatnih operativnih dolžnosti in nalog koordinatorja mreže.

2. Koordinator mreže opravlja svoje naloge nepristransko in stroškovno učinkovito ter deluje v imenu mreže ENIM ***in Komisije***. V ta namen ENIM ***in Komisiji*** predloži svoj letni delovni program v zvezi z nalogami, določenimi v tej uredbi, ter letno poročilo o izvajanju delovnega programa. **[Sprememba 214]**

Člen 59

Naloge in odgovornosti koordinatorja mreže

Koordinator mreže v podporo mreži ENIM opravlja naslednje naloge:

(a) deluje kot sekretariat in pripravlja seje, dokumente, sklepe in mnenja mreže ENIM;

(b) prispeva k pripravi evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6, evropskega okvira za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja iz člena 44 ter evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50;

(c) prispeva k operativnemu usklajevanju med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53;

(d) opredeli pravila, postopke in orodja v okviru področja uporabe te uredbe in sprejeta na nacionalni ravni ali na ravni upravljavcev infrastrukture, ki ustvarjajo ovire za storitve železniškega prometa v več omrežjih, kot je določeno v tej uredbi;

(e) deluje kot kontaktna točka v imenu upravljavcev infrastrukture za poizvedbe v zvezi z načrtovanjem in dodeljevanjem zmogljivosti, zlasti glede morebitnih prošenj za dodelitev zmogljivosti, informacije ali kontaktne točke v zvezi z železniškimi incidenti in začasnimi omejitvami zmogljivosti;

(f) deluje kot prva kontaktna točka za deležnike zunaj železniškega sektorja, ki se zanimajo za uporabo storitev železniškega prometa, in zagotavlja stike zadevnim akterjem pri upravljavcih infrastrukture in drugim operativnim deležnikom;

(g) deluje kot kontaktna točka v imenu mreže ENIM za prosilce in druge operativne deležnike v zvezi z vprašanji, ki niso izrecno zajeta v tej uredbi, zlasti v zvezi z začetkom izvajanja ali spremembo storitev čezmejnega železniškega prevoza ali organizacijo podpore za ad hoc dejavnosti, zlasti za reševanje kriznih razmer iz člena 47;

(ga) zagotavlja obstoječe in nove skupne storitve med podjetji za upravljavce infrastrukture in prevoznike v železniškem prometu, da bi izboljšali storitve železniškega prometa in spodbudili vseevropski železniški promet. **[Sprememba 215]**

Člen 60

Informacijske točke za usklajevanje upravljavcev infrastrukture

1. Za zagotovitev usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 upravljavci infrastrukture določijo informacijske točke. Kontaktna točka deluje kot osrednji vmesnik med organizacijo upravljavca infrastrukture in drugimi subjekti, vključenimi v dejavnosti usklajevanja.

2. Upravljavci infrastrukture nemudoma obvestijo mrežo ENIM o vseh spremembah informacijskih točk za vključitev v publikacije iz člena 57(1) (Preglednost).

Člen 61

Skupna struktura, vsebina in načrt programov omrežja

1. Mreža ENIM ***do... [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe]*** pripravi in sprejme skupno strukturo za program omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU, ki upošteva informacije iz Priloge IV k navedeni direktivi, Prilogo IV k tej uredbi, in skupni načrt za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi o osnutku programa omrežja. Upravljavci infrastrukture pri pripravi programa omrežja v največji možni meri upoštevajo to strukturo in načrt. **[Sprememba 216]**

2. Upravljavec infrastrukture pri pripravi programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU v največji možni meri upošteva evropski okvir za upravljanje zmogljivosti, evropski okvir za čezmejno usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje ter evropski okvir za oceno uspešnosti iz členov 6, 44 in 50 te uredbe.

3. Kadar upravljavec infrastrukture ne ravna v skladu z odstavkom 1 ali 2, v programu omrežja navede utemeljitev ter o tem obvesti pristojni regulatorni organ in mrežo ENIM.

Člen 62

Digitalizacija upravljanja zmogljivosti in prometa

1. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da se postopki upravljanja zmogljivosti in prometa v okviru področja uporabe te uredbe izvajajo z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami.

2. Uporabljena digitalna orodja in zagotovljene digitalne storitve:

(a) izboljšajo učinkovitost in kakovost storitev, vključno z njihovo popolno interoperabilnostjo, ki jih upravljavci infrastrukture zagotavljajo prosilcem;

(b) izboljšajo preglednost upravljanja železniških zmogljivosti in prometa v vseh fazah***, vključno z digitalnimi rešitvami in rešitvami v realnem času, ki se postopoma razvijajo z ustreznimi deležniki***; **[Sprememba 217]**

(c) zmanjšajo upravno breme za prosilce tako, da samo enkrat zahtevajo posamezno informacijo in zagotovijo informacije ali podatke na enem mestu, med drugim v zvezi s čezmejnimi storitvami.

Digitalna orodja in digitalne storitve so po potrebi skladni s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost v zvezi s telematskimi aplikacijami za tovorni promet in telematskimi aplikacijami za potniški promet ter registra železniške infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797, da se zagotovi interoperabilnost ustreznih sistemov. **[Sprememba 218]**

2a. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da digitalna orodja in digitalne storitve izpolnjujejo zahteve postopka načrtovanja in dodeljevanja zmogljivosti iz oddelka 3 te uredbe. Da bi dosegli izboljšave iz odstavka 2, točka (a), tega člena, upravljavci infrastrukture uporabljajo tudi orodje za digitalizacijo začasnih omejitev zmogljivosti in digitalno ponazoritev vlakov, ki vozijo v evropskem železniškem omrežju. **[Sprememba 219]**

3. Kadar morajo biti digitalna orodja ali digitalne storitve, ki so potrebne za podporo postopkom upravljanja zmogljivosti ali prometa, zajete v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost ali kadar je treba spremeniti obstoječe specifikacije, ki zajemajo ali delno zajemajo navedena orodja, kot je določeno v Direktivi (EU) 2016/797 in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive, mreža ENIM in upravljavci infrastrukture prispevajo k razvoju in vzdrževanju takih specifikacij v sodelovanju ~~s~~***z agencijo ERA in*** Skupnim podjetjem za evropske železnice in na podlagi postopka iz člena 5 Direktive (EU) 2016/797. **[Sprememba 220]**

4. Upravljavci infrastrukture prispevajo k delu Skupnega podjetja za evropske železnice v zvezi z vprašanji, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. V ta namen si mreža ENIM in upravljavci infrastrukture prizadevajo za ustrezno zastopanost v usmerjevalni skupini za sistemski steber in skupini za uvajanje v uporabo iz členov 96 in 97 Uredbe (EU) 2021/2085.

5. Upravljavci infrastrukture, prevozniki v železniškem prometu, drugi prosilci in po potrebi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev si z digitalnimi orodji in digitalnimi storitvami, ki temeljijo na usklajeni arhitekturi ter vključujejo standardizirane vmesnike ali skupne sisteme v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in specifikacijami, določenimi v izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi navedene direktive, izmenjujejo digitalne informacije v zvezi z upravljanjem zmogljivosti in prometa.

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

5a. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da digitalna orodja in digitalne storitve iz odstavka 1 v celoti delujejo v skladu s časovnimi okviri iz te uredbe: Vzpostavijo se naslednji digitalni sistemi upravljanja evropskih železniških zmogljivosti in prometa:

(a) evropski digitalni sistem za postopke upravljanja zmogljivosti iz poglavja II te uredbe, ki ga sestavljajo:

(i) digitalni prikazovalnik modelov zmogljivosti iz člena 17 do 1. julija 2025 (v nadaljnjem besedilu: evropsko orodje za upravljanje zmogljivosti), ki se začne uporabljati z voznim redom za leto 2027;

(ii) orodje za predložitev letnih prošenj za zmogljivosti v več omrežjih ter prejemanje odgovorov na enem mestu do 1. januarja 2026 (v nadaljnjem besedilu: sistem za usklajevanje vlakovnih poti), ki se začne uporabljati z voznim redom za leto 2027;

(iii) digitalni prikaz načrta oskrbe z zmogljivostmi v realnem času iz členov 9 in 18 do 1. decembra 2028 (v nadaljnjem besedilu: evropsko orodje za upravljanje zmogljivosti), ki se začne uporabljati z voznim redom za leto 2030;

(iv) digitalni prikazovalnik in orodje za usklajevanje začasnih omejitev zmogljivosti iz člena 10 do 1. decembra 2027 (v nadaljnjem besedilu: orodje za začasne omejitve zmogljivosti), ki se začne uporabljati z voznim redom za leto 2029;

(v) posrednik zmogljivosti za prošnje za zmogljivosti v več omrežjih v skladu s postopki, opisanimi v členih 32 do 34, do 1. januarja 2029 (v nadaljnjem besedilu: posrednik zmogljivosti), ki se začne uporabljati z voznim redom za leto 2030;

(b) evropski digitalni sistem v podporo konceptu evropskega omrežja za upravljanje prometa za postopke upravljanja prometa iz poglavja III te uredbe (v nadaljnjem besedilu: informacijski sistem o vlakih), ki določa:

(i) vseevropski pregled voženj vlakov v več omrežjih od odhodnega do namembnega kraja od datuma začetka uporabe Uredbe;

(ii) redno izmenjavo informacij o predvidenem času prihoda do decembra 2027;

(iii) poročanje o incidentih v ta skupni sistem ali prek njega do decembra 2030;

(iv) skupna platforma za komunikacijo in sodelovanje nacionalnih centrov za nadzor prometa do decembra 2030.

Agencija ERA v sodelovanju z mrežo ENIM in koordinatorjem omrežja v skladu s členom 19 Uredbe (EU) 2016/796 do... [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe] poda priporočilo Komisiji, v katerem so določena orodja za izvajanje in upravljanje digitalnih evropskih železniških zmogljivosti in sistema upravljanja prometa. Priporočilo upošteva orodja, ki se že uporabljajo ali so v razvoju, ter prevzete naložbe ter orodja in časovne roke iz tega odstavka. Na podlagi tega priporočila se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejetje delegiranega akta v skladu s členom 71 za določitev teh orodij za izvajanje in upravljanje digitalnih evropskih železniških zmogljivosti in sistema upravljanja prometa ter za opredelitev nalog Skupnega podjetja za evropske železnice, agencije ERA, upravljavcev infrastrukture, mreže ENIM, mreže ENRRB in koordinatorja omrežja v tem postopku. **[Sprememba 221]**

5b. Agencija ERA usklajuje te naloge.

Osrednja orodja evropskih digitalnih zmogljivosti in sistemov za upravljanje prometa upravlja koordinator mreže.

ERA zagotovi skladnost digitalnih sistemov, ki jih je razvil sektor, s tehničnimi standardi za interoperabilnost. **[Sprememba 222]**

5c. Komisija in države članice podpirajo financiranje dejavnosti iz tega člena, vključno z Instrumentom za povezovanje Evrope, da se zagotovi pravočasno, čezmejno, usklajeno in interoperabilno izvajanje digitalnih orodij in storitev. **[Sprememba 223]**

POGLAVJE VI

REGULATIVNI NADZOR NAD UPRAVLJANJEM ZMOGLJIVOSTI IN PROMETA

ODDELEK 1

Regulatorni organi

Člen 63

Odgovornosti regulatornih organov

1. Naloge in pooblastila iz člena 56 Direktive 2012/34/EU se izvajajo tudi v zvezi z zadevami, ~~zajetih~~***zajetimi*** v tej uredbi. Regulatorni organ zlasti spremlja dejavnosti upravljavcev infrastrukture ***in evropskega koordinatorja mreže*** iz poglavij II do V ***te uredbe*** ter na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev preverja skladnost s to uredbo. **[Sprememba 224]**

1a. Regulatorni organ sodeluje pri strateškem načrtovanju zmogljivosti iz oddelka II te uredbe in ga nadzoruje. Regulatorni organ oceni tudi sorazmernost, nediskriminacijo in preglednost. Regulatorni organ lahko izdaja in deli mnenja z upravljavci infrastrukture, mrežo ENIM in platformo ERP. Upravljavci infrastrukture pri pripravi strateškega načrtovanja zmogljivosti upoštevajo predloge regulatornih organov. **[Sprememba 225]**

2. Prevoznik v železniškem prometu, ***drugi*** prosilec, potencialni prosilec, nacionalni, regionalni ali lokalni organ, pristojen za promet, ima pravico do pritožbe pri regulatornem organu v skladu s členom 56 Direktive 2012/34/EU, če meni, da ga je upravljavec infrastrukture obravnaval nepravično ali diskriminatorno oziroma ga je kako drugače oškodoval pri opravljanju dejavnosti iz poglavij II, III, IV in V te uredbe ~~(Upravljanje infrastrukture, Upravljanje prometa in krizno upravljanje, Ocena uspešnosti in upravljanje ter Evropska mreža za usklajevanje)~~. **[Sprememba 226]**

Člen 64

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

1. Regulatorni organi za izpolnjevanje svojih obveznosti iz te uredbe sodelujejo v okviru mreže ENRRB, kot je navedeno v členu 57(1) Direktive 2012/34/EU, med drugim s skupnimi posvetovanji in preiskavami, pri čemer sprejemajo mnenja ali priporočila, ali drugimi ustreznimi dejavnostmi. Regulatorni organi mreži ENRRB zagotovijo vse zahtevane informacije ***in upoštevajo mnenja in priporočila, ki jih mreža sprejme***. **[Sprememba 227]**

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

2. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo o zadevi, ki spada na področje uporabe te uredbe in vpliva na dostop do železniških omrežij ali njihovo uporabo v več kot eni državi članici, zadevni regulatorni organ o pritožbi ali preiskavi obvesti mrežo ENRRB in Komisijo.

3. Regulatorni organ lahko katero koli pomembno zadevo, pritožbo ali preiskavo posreduje mreži ENRRB za izmenjavo mnenj ali sprejetje mnenja ali priporočila.

4. Pri sprejemanju odločitev o zadevah, ki vplivajo na več kot eno državo članico, zadevni regulatorni organi sodelujejo pri pripravi svojih odločitev, ki jih usklajuje mreža ENRRB, da bi zadevo rešili. V ta namen zadevni regulatorni organi opravljajo svoje naloge v skladu z odstavkom 1 tega člena in členom 56 Direktive 2012/34/EU. Upoštevajo vsa ustrezna mnenja in priporočila, ki jih sprejme mreža ENRRB, kateri predložijo svoje določitve.

5. Kadar regulatorni organ sprejme odločitev, ki odstopa od katerega koli ustreznega mnenja ali priporočila mreže ENRRB, ali kadar zavrne sprejetje odločitve, mreži ENRRB predloži obrazložitev, v kateri navede razlike in razloge za neupoštevanje njenih mnenj ali priporočil***, ter zadevno obrazložitev vključi v odločitev.*** **[Sprememba 228]**

6. Regulatorni organi, s katerimi se mreža ENRRB posvetuje, odgovorijo v rokih, ki jih določi mreža ENRRB, in na njeno zahtevo zagotovijo vse informacije, ki jih lahko zahtevajo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Te informacije se lahko uporabijo samo za namene dejavnosti, ki jih izvajajo regulatorni organi v skladu s to uredbo.

7. Upravljavci infrastrukture nemudoma zagotovijo vse informacije, potrebne za obravnavo pritožbe ali preiskave iz tega člena, ki jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri ima upravljavec infrastrukture sedež. Regulatorni organi lahko od mreže ENIM zahtevajo informacije o preiskavah, ki so v njihovi pristojnosti. Regulatorni organi lahko te informacije posredujejo mreži ENRRB.

8. Železniški regulatorni organi zagotovijo potrebna sredstva za delovanje mreže ENRRB.

8a. Mreža ENRRB zagotovi, da so njena struktura, načini delovanja in vse ustrezne informacije o njenem delu, tudi mnenja in priporočila, javno dostopni na njenem spletnem mestu. To vključuje kontaktne podatke delovnih skupin. **[Sprememba 229]**

ODDELEK 2

Naloge in odgovornosti evropske mreže železniških regulatornih organov

Člen 65

Naloge in odgovornosti

1. Mreža ENRRB ima poleg svojih nalog na podlagi Direktive 2012/34/EU tudi naloge in odgovornosti, določene v tej uredbi.

2. Mreža ENRRB usklajuje vse dejavnosti sodelovanja železniških regulatornih organov, kot je določeno v členu 64, in spodbuja usklajevanje odločitev regulatornih organov v zvezi z mednarodnimi storitvami železniškega prometa.

2a. Oceni tudi evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, preden so sprejeti, upravljanje prometa in pregled uspešnosti ter skupno strukturo programa omrežja ter izda in deli mnenje z nacionalnimi regulatornimi organi, ki bi lahko sprejeli ukrepe v skladu s členom 56 Direktive 2012/34/EU. Mreža ENRRB lahko oceni vse odločitve mreže ENIM ter izdaja in deli mnenja z mrežo ENIM, regulatornimi organi, platformo ERP in upravljavci infrastrukture. **[Sprememba 230]**

~~3. Mreža ENRRB na podlagi prošenj prosilcev, upravljavcev infrastrukture in drugih zainteresiranih strani predloži mnenja ali priporočila o odprtih ali sprejetih odločitvah o pritožbah, predloženih železniškim regulatornim organom.~~ **[Sprememba 231]**

4. Zainteresirane strani lahko pri mreži ENRRB vložijo pritožbo v zvezi z zadevami, ki spadajo na področje uporabe te uredbe ali vplivajo na dostop do železniške infrastrukture ali njeno uporabo v več kot eni državi članici. Kadar mreža ENRRB prejme tako pritožbo, jo nemudoma posreduje pristojnemu regulatornemu organu ali organom.

V takih primerih mreža ENRRB nemudoma obvesti zadevne železniške regulatorne organe o svoji nameri, da bo sprejela mnenje ali priporočilo o kateri koli taki zadevi.

5. Mreža ENRRB predloži svoje mnenje ali priporočilo zadevnim železniškim regulatornim organom v enem mesecu od prejema vseh ustreznih informacij v zvezi s pritožbo. Mreža ENRRB lahko za posebej zapletene zadeve to obdobje podaljša.

5a. Mreža ENRRB pripravi priporočila mreži ENIM v zvezi z vzpostavitvijo in pregledom evropskega okvira za oceno uspešnosti iz člena 50, vključno s področji uspešnosti, vprašanji v zvezi z uspešnostjo, ki jih je treba obravnavati v okviru vsakega od področij uspešnosti, usklajevanjem metodologij, postopkov, meril ter opredelitev za zbiranje in analizo podatkov, povezanih z uspešnostjo in njenimi kazalniki. **[Sprememba 232]**

6. Mreža ENRRB oblikuje skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so v skladu s to uredbo pooblaščeni regulatorni organi.

6a. Mreža ENRRB oceni evropske okvire za upravljanje zmogljivosti, upravljanje prometa in oceno uspešnosti ter skupno strukturo programa omrežja in izda mnenje. Regulatorni organi pri preverjanju programov omrežja kar najbolj upoštevajo mnenje mreže ENRRB. **[Sprememba 233]**

Člen 66

Organizacija in struktura evropske mreže železniških regulatornih organov (ENRRB)

Za namene te uredbe je mreža ENRRB organizirana kot:

(a) odbor regulatornih organov in

(b) sekretariat.

Regulatorni organi zagotovijo delovanje sekretariata.

Mreža ENRRB zagotovi, da so njen načini delovanja in vse ustrezne informacije o njenem delu javno dostopni na njenem spletišču. Vključeni so kontaktni podatki za pritožbe, kontaktni podatki za posebne delovne skupine in informacije o postopkih. **[Sprememba 234]**

Mreža ENRRB svoja mnenja in priporočila objavi na namenskem spletišču. **[Sprememba 235]**

Člen 67

Sestava odbora regulatornih organov

1. Odbor regulatornih organov sestavljajo po en član z glasovalno pravico iz vsake države članice, ki ima v uporabi železniško omrežje, in en član, ki ga imenuje Komisija. ***ERA je opazovalka brez glasovalne pravice.*** **[Sprememba 236]**

2. Člani z glasovalno pravico so vodja ali namestnik vodje regulatornega organa iz člena 55 Direktive 2012/34/EU. Imajo enega namestnika, ki zastopa člana med njegovo odsotnostjo. Regulatorni organ imenuje namestnika izmed članov svoje uprave ali vodstva, kadar to ni mogoče, pa izmed svojega osebja.

3. Člani odbora in njihovi namestniki delujejo neodvisno in objektivno v interesu Unije, ne glede na posebne nacionalne ali osebne interese. Ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade, institucije, osebe ali organa.

4. Sekretariat mreže ENRRB objavi posodobljen seznam članov odbora in njihovih namestnikov, skupaj z njihovimi izjavami o interesih.

Člen 68

Vloga in naloge odbora

1. Odbor opravlja vse naloge mreže ENRRB, določene v tej uredbi.

2. Odbor zlasti:

(a) sprejema mnenja ali priporočila o pritožbah ali preiskavah, ki mu jih predloži njegov predsednik ali regulatorni organ ali organi v skladu s pravili iz člena 69;

(aa) sprejema mnenja in priporočila o odločitvah, ki jih sprejme mreža ENIM v sodelovanju s koordinatorjem mreže na področju uporabe te uredbe; **[Sprememba 237]**

(ab) po pritožbah prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev in drugih zainteresiranih strani sprejme priporočila in mnenja mreže ENRRB v zvezi s posvetovanji iz člena 55a, pa tudi z odločitvami, ki jih je sprejela mreža ENIM v sodelovanju s koordinatorjem mreže; **[Sprememba 238]**

(b) pripravi in sprejme letno poročilo o dejavnostih mreže ENRRB;

(c) ustanovi delovne skupine in imenuje njihove predsednike;

(ca) pripravi in sprejeme priporočilo za mrežo ENIM v zvezi z vzpostavitvijo in pregledom evropskega okvira za oceno uspešnosti. **[Sprememba 239]**

Člen 69

Organizacija dela odbora

1. Odbor sprejme svoj poslovnik, potem ko ga odobri Komisija.

1a. Odbor se sestaja v rednih časovnih presledkih. Izmed svojih članov izvoli predsednika z dvotretjinsko večino svojih članov in ima enoletni mandat. **[Sprememba 240]**

2. ~~Sestankom odbora predseduje~~ Komisija~~. Ta nima~~ ***se udeležuje sestankov odbora, zanje nudi podporo in olajšuje usklajevanje med njimi. Nima pa*** glasovalne pravice. **[Sprememba 241]**

3. Sekretariat zagotovi storitve, potrebne za organizacijo sestankov in delo odbora.

4. Odbor sprejema odločitve z navadno večino svojih članov, razen če poslovnik določa drugače.

5. Vsak član ima en glas. Ob nenavzočnosti člana ima glasovalno pravico njegov namestnik.

6. Poslovnik lahko določa podrobnejšo ureditev glasovanja, zlasti postopek glasovanja o nujnih zadevah in primerih priporočil o odločitvah železniških regulatornih organov.

Člen 70

Delovne skupine mreže ENRRB

1. Odbor se lahko na lastno pobudo ali na predlog Komisije in v skladu s svojim poslovnikom z navadno večino odloči za ustanovitev delovnih skupin za organizacijo dela mreže ENRRB v zvezi s posebnimi temami, povezanimi z izvajanjem te uredbe.

2. Odbor določi mandat delovne skupine in imenuje predsednike delovnih skupin, ki po možnosti zastopajo različne železniške regulatorne organe.

3. V delovnih skupinah lahko sodelujejo strokovnjaki železniških regulatornih organov, Komisije, ~~operativnih deležnikov~~ ***Evropske agencije za železnice*** in po potrebi ***operativnih deležnikov ter*** drugih javnih ali zasebnih organov. **[Sprememba 242]**

4. Sekretariat zagotavlja upravno podporo delovnim skupinam.

5. Odbor ali predsedniki delovnih skupin lahko po potrebi za vsak primer posebej povabijo ***strokovnjake železniških regulatornih organov, Komisije, Agencije Evropske unije za železnice, operativnih deležnikov in po potrebi drugih javnih ali zasebnih organov ter*** posamezne strokovnjake, priznane kot pristojne za zadevno področje, da sodelujejo na sestankih delovne skupine. **[Sprememba 243]**

POGLAVJE VII

KONČNE DOLOČBE

Člen 71

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena ***6(4a), člena 8(7), člena*** 10(8), člena 11(2) ***ter (4a), člena 12(9a), člena 18(10a), člena 19(5), člena 20(4a)***, člena 21(9), člena 38(3), člena ~~39(9)~~***39 (8a) in (9), člena 40(7), člena 41 (3), člena 44(3a)***, člena 46(6), člena 48(3)***, člena 52 (1),*** ~~in~~ člena 53(5) ***in člena 62(5a)*** se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [1. januarja 2026]. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja. **[Sprememba 244]**

Člen 72

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor iz člena 62 Direktive 2012/34/EU. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Pri sklicu na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 73

Poročilo in ocena

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

V poročilu se zlasti ocenijo:

(a) vpliv te uredbe na uspešnost storitev železniške infrastrukture;

(b) vpliv te uredbe na razvoj storitev železniškega prometa, zlasti mednarodnih storitev, storitev prevoza na dolge razdalje in storitev tovornega prometa;

(c) delo evropske mreže upravljavcev infrastrukture, koordinatorja mreže, evropske mreže železniških regulatornih organov in organa za oceno uspešnosti na splošno ter v zvezi z razvojem, sprejetjem in izvajanjem skupnih meril, metodologij in postopkov;

(d) potrebo po okrepitvi mehanizmov usklajevanja z nadomestitvijo elementov evropskih okvirov iz členov 6 in 44 z zavezujočimi pravili;

(e) potrebo po okrepitvi regulativnega nadzora z ustanovitvijo železniškega regulatornega organa Unije.

Člen 74

Spremembe Direktive 2012/34/EU

1. Direktiva 2012/34/EU se spremeni:

(a) v členu 1 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo, kot je določeno v poglavju IV.“

(b) v členu 2 se črta odstavek 6;

(c) ***v členu 3 se črtajo*** točke 20, 22, 23, 27 in 28 ~~se črtajo~~; **[Sprememba 245]**

(d) člen 7b se črta;

(e) člen 36 se črta;

(f) členi 38 do 54 se črtajo;

(g) v Prilogi IV se črtata točki 1 in 3;

(h) Priloga VII se črta.

2. Sklici na črtane določbe Direktive 2012/34/EU se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 1 Priloge X.

Člen 74a

Spremembe Uredbe (EU) 2016/796

1. Uredba (EU) 2016/796 se spremeni:

(a) v členu 19(1) se doda naslednja točka::

„***(m) na zahtevo izdaja priporočila Komisiji v zvezi s pripravljanjem in posodabljanjem izvedbenih in delegiranih aktov iz uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (EU)…/… [Uredba o uporabi zmogljivosti železniške infrastrukture na enotnem evropskem železniškem območju, spremembi Direktive 2012/34/EU in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 913/2010].“*** **[Sprememba 246]**

Člen 74b

Spremembe Direktive (EU) 2016/797

1. Direktiva (EU) 2016/797 se spremeni:

(a) v točki 2 Priloge II se doda naslednja točka:

„***2.9 Uporaba zmogljivosti železniške infrastrukture: strukture, organi in postopki iz Uredbe (EU)…/… Evropskega parlamenta in Sveta [ta uredba]“.*** **[Sprememba 247]**

Člen 75

Prehodne določbe

1. Okvirne pogodbe, sklenjene v skladu s členom 42 Direktive 2012/34/EU ***pred 1. januarjem 2026***, se še naprej uporabljajo do datuma prenehanja veljavnosti. **[Sprememba 248]**

2. Člen 3, točke 20, 22, 23, 27 in 28, člen 7b, člen 36 in členi 38 do 54, Priloga IV, točka 3, in Priloga VII k Direktivi 2012/34/EU se ne uporabljajo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati po [8. decembru 2029].

Člen 76

Razveljavitev

1. Uredba (EU) št. 913/2010 se razveljavi z učinkom od [9. decembra 2029].

2. Sklici na razveljavljeno uredbo se štejejo za sklice na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz oddelka 2 Priloge X.

Člen 77

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

2. Uporablja se od [1. januarja 2026]. Vendar:

(a) se členi 1 do 3, poglavje II, razen člena 9(1) in (2) ter ~~člena 27(4)~~***členov 26, 27, 28, 31, 39 in 50***, in poglavje III, razen člena 48, te uredbe uporabljajo samo za dejavnosti in naloge, ki se izvajajo v zvezi z operativnimi voznimi redi, ki začnejo veljati po [8. decembru ~~2029~~***2027***]; **[Sprememba 249]**

(b) člen 9(1) in (2) se uporablja od [1. januarja ~~2028~~]***2027***; **[Sprememba 250]**

(c) člen 27(4) se uporablja od [1. marca 2026];

(ca) člen 35 se uporablja od 1. decembra 2028; **[Sprememba 251]**

(cb) člen 40 se uporablja od 1. decembra 2027; **[Sprememba 252]**

(d) člena 48 in 62 se uporabljata od [13. decembra 2026];

(e) člen 74 se uporablja od [9. decembra ~~2029~~]***2027***. **[Sprememba 253]**

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

V …,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
predsednica	*predsednik*

Priloga I

REZULTATI IN NAČRT UPRAVLJANJA ZMOGLJIVOSTI IZ ČLENOV 11, 16, 18 IN 38

1. rezultati, ki jih morajo pripraviti upravljavci infrastrukture pri strateškem načrtovanju zmogljivosti iz členov 11, 16, 17 in 18

Rezultat	Vsebina
Strategija glede zmogljivosti (člen 16)	— Načrtovani razvoj fizične infrastrukture, vključno z novo gradnjo, nadgradnjo, obnovo in zaprtjem/razgradnjo, — napovedan razvoj povpraševanja po železniških prevoznih storitvah, — strateške smernice o uporabi zmogljivosti s strani držav članic, vključno z obeti glede razvoja obveznosti javne službe, — zmogljivosti, dodeljene v okvirnih pogodbah, in zmogljivosti, potrebne za opravljanje prevoznih storitev na podlagi pogodb o izvajanju javne službe, — infrastruktura, razglašena za visoko izkoriščeno ali preobremenjeno, — večje omejitve zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del.
Model zmogljivosti (člen 17)	— Vse informacije, ki so vključene v strategijo glede zmogljivosti ter po potrebi posodobljene in podrobneje opredeljene, — obseg zmogljivosti, ki je na voljo prosilcem, po segmentu trga železniškega prometa in/ali po postopku dodeljevanja***, vključno z zaščiteno zmogljivostjo za poznejše prošnje in zmogljivostjo, dodeljeno z okvirnimi sporazumi***, — obseg zmogljivosti, potrebnih za infrastrukturna dela, glede na vpliv na promet (kategorije), — geografsko področje uporabe: vsaj proge, vključene v jedrno in razširjeno jedrno omrežje TEN-T, — geografski podatki: razčlenitev na ustrezne odseke načrtovanja, ki odražajo značilnosti infrastrukture in povpraševanja, — časovno področje uporabe: eno obdobje operativnega voznega reda, — časovni podatki: vsaj letni pregled (omejitve zmogljivosti) in en ali več reprezentativnih dni (zmogljivosti, za katere se lahko zaprosi).
Načrt oskrbe z zmogljivostmi (člen 18)	— vse informacije, ki so vključene v model zmogljivosti ter po potrebi posodobljene in podrobneje opredeljene, — vnaprej načrtovane zmogljivosti, za katere se lahko zaprosi in ki so opredeljene v obliki postavk zmogljivosti, — omejitve zmogljivosti, opredeljene v obliki postavk zmogljivosti, — nadomestne zmogljivosti, ki so na voljo med omejitvami zmogljivosti, — nadomestne zmogljivosti, ki so na voljo v primeru motenj v omrežju.

[Sprememba 254]

2. Načrt za strateško upravljanje zmogljivosti iz členov 11, 16, 17 in 18

1. Upravljavci infrastrukture pri pripravi rezultatov strateškega načrtovanja zmogljivosti za zadevno obdobje operativnega voznega reda upoštevajo načrt iz tega oddelka.

Upravljavci infrastrukture lahko določijo zgodnejše roke. Taki roki se uskladijo na ravni EU in vključijo v evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Posvetovanje z deležniki se izvede v skladu s členom 54 in vključuje vsaj prevoznike v železniškem prometu in druge prosilce, operativne deležnike in javne organe. Upravljavci infrastrukture med usklajevanjem v skladu s členom 53 stalno usklajujejo rezultate.

Rezultat	Mejnik	Rok (najpozneje)
Strategija glede zmogljivosti (člen 16)	~~Objava prvih elementov strategije zmogljivosti~~***Faza priprave strategije glede zmogljivosti***	X–60
	Prvo posvetovanje z deležniki	X–58
	Objava osnutka strategije in drugo posvetovanje z deležniki	***X***– ~~38~~***48***
	Objava končne strategije glede zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X–36
	Objava modela zmogljivosti	***X-18***
	Objava končnega načrta dobave zmogljivosti po posvetovanju z upravljavcem infrastrukture in mrežo ERP	***X - 11***
Model zmogljivosti (člen 17)	Začetek priprave	X–36
	Posvetovanje s prosilci in operativnimi deležniki	X–24
	Usklajevanje med upravljavci infrastrukture in udeleženci v obratovanju ter ocene izvedljivosti za zagotovljene potrebe po zmogljivostih, ki morda ne bodo v celoti upoštevane v osnutku modela zmogljivosti	***X-22***
	Objava osnutka modela zmogljivosti ***in začetek drugega posvetovanja s prijavitelji in udeleženci operacije***	X–21
	Usklajevanje s prosilci in operativnimi deležniki	X–19
	Objava končnega modela zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X–18
Načrt oskrbe z zmogljivostmi (člen 18)	Začetek priprave	X–18
	Posvetovanje s prosilci in operativnimi deležniki	X–14
	Regulatorni organ analizira osnutek načrta oskrbe z zmogljivostmi in lahko sprejme odločitev, s katero od upravljavca infrastrukture zahteva, da spremeni načrt oskrbe z zmogljivostmi.	***X-14 do X-13***
	Objava omejitev zmogljivosti iz točke 1 oddelka 3 te priloge	X–12
	Objava končnega načrta oskrbe z zmogljivostmi po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X–11
	Posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi za zapoznele prošnje	***X-6,5***
	Objava omejitev zmogljivosti iz točke 5 oddelka 3 te priloge	X–4
	Sprememba namena zmogljivosti, rezerviranih za dodelitev na podlagi operativnega voznega reda, za druge postopke dodeljevanja	X–2
	Posodobitev načrta oskrbe z zmogljivostmi, da se upoštevajo morebitne spremembe vnaprej načrtovane ali dodeljene zmogljivosti	do X + 12 brez odlašanja

Opomba:
(1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.

[Sprememba 255]

2. Z odstopanjem od točke 1 se za izvedljivo „strategijo glede zmogljivosti“ v zvezi z obdobji operativnega voznega reda, ki se začnejo decembra 2029 in decembra 2030, uporablja naslednji poenostavljen in skrajšan načrt:

Strategija glede zmogljivosti (člen 16)	Objava osnutka strategije in posvetovanje z deležniki	X – 38
	Objava končne strategije glede zmogljivosti po dokončnem usklajevanju med upravljavci infrastrukture	X – 36

3. Načrt usklajevanja, posvetovanja in objave omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del, iz členov 10 in 35

1. Kar zadeva začasne omejitve zmogljivosti železniških prog zaradi razlogov, kot so infrastrukturna dela, vključno s povezanimi omejitvami hitrosti, osno obremenitvijo, dolžino vlaka, vleko ali svetlim profilom proge („omejitve zmogljivosti“), za več kot sedem zaporednih dni in zaradi katerih je več kot 30 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi na dan preklicanih, preusmerjenih ali nadomeščenih z drugimi oblikami prevoza, zadevni upravljavci infrastrukture objavijo vse omejitve zmogljivosti***, kolikor so znane,*** in predhodne rezultate posvetovanj s prosilci prvič vsaj 24 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda, drugič pa v posodobljeni obliki vsaj 12 mesecev pred spremembo zadevnega operativnega voznega reda. Te omejitve infrastrukture se vključijo v načrt oskrbe z zmogljivostmi iz člena 18. **[Sprememba 256]**

2. V okviru usklajevanja med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53 subjekti, določeni v odstavku 2 navedenega člena, o navedenih omejitvah zmogljivosti razpravljajo skupaj z zainteresiranimi prosilci in glavnimi zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, ko so prvič objavljene, če učinek omejitev zmogljivosti ni omejen na eno omrežje.

3. Ob prvi objavi omejitev zmogljivosti v skladu s točko 1 upravljavec zmogljivosti začne posvetovanja s prosilci in glavnimi zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev o omejitvah zmogljivosti. Kadar je v skladu s točko 4 med prvo in drugo objavo omejitev zmogljivosti potrebno usklajevanje, se subjekti, določeni v skladu s členom 53(2), drugič posvetujejo s prosilci in glavnimi zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev med koncem navedenega usklajevanja in drugo objavo omejitve zmogljivosti.

4. Pred objavo omejitve zmogljivosti v skladu s točko 1 in v primeru, da učinek omejitev zmogljivosti ni omejen na eno omrežje, subjekti, določeni v skladu s členom 53(2), vključno z upravljavci infrastrukture, ki bi lahko bili prizadeti zaradi preusmeritve vlakov, medsebojno uskladijo omejitve zmogljivosti, ki bi lahko povzročile preklic, preusmeritev vlakovne poti ali nadomestitev z drugimi oblikami prevoza.

Usklajevanje pred drugo objavo se zaključi:

(a) najpozneje 18 mesecev pred spremembo operativnega voznega reda, če je več kot 50 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi na dan preklicanih, preusmerjenih ali nadomeščenih z drugimi oblikami prevoza za več kot 30 zaporednih dni;

(b) najpozneje 13 mesecev in 15 dni pred spremembo obdobja operativnega voznega reda, če je več kot 30 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi na dan preklicanih, preusmerjenih ali nadomeščenih z drugimi oblikami prevoza za več kot 7 zaporednih dni;

(c) najpozneje 13 mesecev in 15 dni pred spremembo obdobja operativnega voznega reda, če je več kot 50 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi na dan preklicanih, preusmerjenih ali nadomeščenih z drugimi oblikami prevoza za več kot 7 zaporednih dni.

Subjekti, ki izvajajo usklajevanje med upravljavci infrastrukture v skladu s členom 53(2), po potrebi povabijo prosilce, dejavne na zadevnih progah, in glavne zadevne upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev, da sodelujejo pri navedenem usklajevanju.

5. V zvezi z omejitvami zmogljivosti, ki trajajo 7 zaporednih dni ali manj in jih ni treba objaviti v skladu s točko 1 ter zaradi katerih je več kot 10 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi na dan preklicanih, preusmerjenih ali nadomeščenih z drugimi oblikami prevoza in do katerih pride med naslednjim obdobjem voznega reda ter s katerimi se upravljavec infrastrukture seznani najpozneje 6 mesecev in 15 dni pred spremembo operativnega voznega reda, se upravljavec infrastrukture z zadevnimi prosilci posvetuje o predvidenih omejitvah zmogljivosti in posodobljene omejitve zmogljivosti objavi vsaj štiri mesece pred spremembo operativnega voznega reda. Upravljavec infrastrukture podrobnosti o ponujenih vlakovnih poteh za potniške vlake zagotovi najpozneje štiri mesece pred začetkom omejitve zmogljivosti, za tovorne vlake pa najpozneje en mesec pred začetkom omejitve zmogljivosti, razen če se upravljavec infrastrukture in zadevni prosilci strinjajo o krajšem obdobju.

6. Upravljavci infrastrukture se lahko na podlagi posvetovanja s prosilci in upravljavci objektov odločijo, da bodo uporabili strožje pragove za omejitve zmogljivosti na podlagi nižjih odstotkov ocenjenega obsega prometa ali krajšega trajanja, kot je navedeno v oddelku 3 te priloge, ali da bodo poleg meril iz te priloge uporabili dodatna merila poleg tistih iz te priloge, in sicer na podlagi posvetovanj s prosilci in upravljavci objektov. Pragove in merila za združevanje omejitev zmogljivosti objavijo v svojih programih omrežja iz točke 3 Priloge IV k Direktivi 2012/34/EU.

7. Brez poseganja v člen 40 se lahko upravljavec infrastrukture odloči, da ne bo uporabil obdobij iz točk 1 do 5, če je omejitev zmogljivosti potrebna za ponovno vzpostavitev varnega obratovanja vlaka, če je časovni okvir izven nadzora upravljavca infrastrukture~~, če bi bila uporaba navedenih obdobij stroškovno neučinkovita~~ ali po nepotrebnem ~~škodljiva v~~***škodljiv*** **z** vidika življenjske dobe ali stanja sredstev ali če se vsi zadevni prosilci strinjajo. V navedenih primerih in v primeru kakršnih koli drugih omejitev zmogljivosti, za katere ni potrebno posvetovanje v skladu z drugimi določbami te priloge, se upravljavec infrastrukture takoj posvetuje z zadevnimi prosilci in zadevnimi upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev. **[Sprememba 257]**

8. Informacije, ki jih upravljavec infrastrukture posreduje, ko ravna v skladu s točkami 1, 5 ali 7, vključujejo:

   (a) načrtovani dan;

   (b) del dneva ter, takoj ko sta znani, uro začetka in uro konca omejitve zmogljivosti;

   (c) odsek proge, za katerega velja omejitev, in

   (d) kjer je ustrezno, zmogljivosti obvoznih prog.

   Upravljavec infrastrukture navedene informacije ali povezavo do njih, kadar jo je mogoče najti, objavi v svojem programu omrežja iz točke 3 Priloge IV k Direktivi 2012/34/EU. Upravljavec infrastrukture te informacije posodablja. Upravljavci infrastrukture te informacije objavijo tudi v digitalni obliki v skladu s členoma 9 in 62.

9. Kar zadeva omejitve zmogljivosti za vsaj 30 zaporednih dni in več kot 50 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi, upravljavec infrastrukture prosilcem na njihovo zahtevo v prvem krogu posvetovanj posreduje primerjavo razmer, s katerimi se lahko srečajo pri vsaj dveh nadomestnih omejitvah zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture navedeni nadomestni možnosti oblikuje skupaj s prosilci in na podlagi podatkov, ki jih ti zagotovijo v času svojih prošenj.

   Primerjava za vsako nadomestno možnost vsebuje vsaj:

   (a) trajanje omejitve zmogljivosti;

   (b) pričakovane okvirne uporabnine za infrastrukturo;

   (c) zmogljivosti na obvoznih progah;

   (d) razpoložljive nadomestne poti in

   (e) okvirno trajanje vožnje.

   Upravljavec infrastrukture se pred sprejetjem odločitve o nadomestnih omejitvah zmogljivosti posvetuje z zainteresiranimi prosilci in upošteva učinek različnih omejitev na navedene prosilce in uporabnike storitev.

Analiza nadomestnih omejitev zmogljivosti vključuje primere, ki zadevajo več kot enega upravljavca infrastrukture. V tem primeru upravljavci infrastrukture usklajujejo načrtovanje nadomestne omejitve zmogljivosti v skladu s členom 53.

10. Kar zadeva omejitve zmogljivosti za več kot 30 zaporednih dni in več kot 50 % ocenjenega obsega prometa na železniški progi, upravljavec infrastrukture ob upoštevanju poslovnih in operativnih omejitev prosilca določi merila, kateri vlaki za vsako vrsto storitev bi morali biti preusmerjeni, razen če navedene operativne omejitve izhajajo iz poslovodnih ali organizacijskih odločitev prosilca, in brez poseganja v cilj zmanjšanja stroškov upravljavca infrastrukture v skladu s členom 30(1) Direktive 2012/34/EU. Upravljavec infrastrukture navedena merila objavi v programu omrežja.

11. Mreža ENIM objavi informacije, zahtevane v točki 8, na svojem spletišču.

12. Komisija do 31. decembra 2024 pregleda izvajanje oddelka 3 te priloge in po potrebi predlaga zakonodajni predlog.

4. Načrt za dodeljevanje zmogljivosti v okviru postopka letnega dodeljevanja iz členov 32 in 38

1. Upravljavec infrastrukture in prosilci ravnajo v skladu z naslednjim načrtom:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje(1)
Obdobje veljavnosti operativnega voznega reda („obdobje operativnega voznega reda“)	Eno leto
Začetek veljavnosti operativnega voznega reda	Druga sobota v decembru opolnoči
Objava načrta oskrbe z zmogljivostmi	V skladu z oddelkom 2 te priloge
Objava omejitev zmogljivosti, ki so posledica infrastrukturnih del	V skladu z oddelkoma 2 in 3 te priloge
Rok, v katerem morajo prosilci predložiti prošnje za pravice do zmogljivosti	X – 8,5
Priprava osnutka operativnega voznega reda Rok, do katerega morajo upravljavci infrastrukture prosilcem predložiti osnutek ponudbe zmogljivosti	X – 6,5
Dokončanje usklajevanja s prosilci***, da se zagotovi, da so pred tem koncem te dvotedenske „faze opazovanja“ izpolnjene vse osnovne zahteve.***	X – 6
Rok, do katerega morajo upravljavci infrastrukture predložiti končno ponudbo zmogljivosti prosilcem	X – 5,5
Objava končnega operativnega voznega reda Rok, do katerega mora upravljavec infrastrukture prosilcem dodeliti pravice do zmogljivosti	X – 5,25
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti	Določi se v evropskem okviru za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Opomba: (1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“).

[Sprememba 258]

2. Upravljavci infrastrukture dodeljujejo zmogljivosti na podlagi prošenj, prejetih v skladu s členom 32(8), v skladu z načelom „prvi prispe, prvi dobi“.

3. Rok, v katerem morajo prosilci predložiti prošnje za dodelitev pravice do zmogljivosti, določen v preglednici iz točke 1, je rok za prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti iz člena 27(4) Direktive 2012/34/EU.

5. Načrt za dodeljevanje zmogljivosti z okvirnimi pogodbami iz členov 31 in 38

1. Upravljavec infrastrukture ravna v skladu z naslednjim načrtom:

Obdobje	Trajanje(1)
Standardno obdobje veljavnosti okvirnih pogodb	5 let
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovne poti	Med X – 8,5 in X – 6,5 (skupaj z usklajevanjem v okviru postopka letnega dodeljevanja iz oddelka 4)

Opomba: (1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.

6. Načrt za postopek dodeljevanja zmogljivosti na podlagi tekočega načrtovanja iz členov 33 in 38

1. Upravljavec infrastrukture in prosilci med postopkom za tekoče načrtovanje ravnajo v skladu z naslednjim voznim redom:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje(1)
Najzgodnejši rok, v katerem prosilci predložijo prošnje za dodelitev zmogljivosti v okviru postopka dodeljevanja na podlagi tekočega načrtovanja	Štiri mesece pred prvo vožnjo vlaka
Najpoznejši rok, v katerem prosilci predložijo prošnje za dodelitev zmogljivosti v okviru postopka dodeljevanja na podlagi tekočega načrtovanja	En mesec pred prvo vožnjo vlaka
Najdaljše trajanje pravic do zmogljivosti, dodeljenih v okviru postopka dodeljevanja na podlagi tekočega načrtovanja	36 mesecev od prve vožnje vlaka
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovnih poteh za pravice do zmogljivosti, dodeljene v skladu s členom 33(2), točka (a)	Med X – 8,5 in X – 6,5 (skupaj z usklajevanjem v okviru postopka letnega dodeljevanja iz oddelka 4)
Sprememba specifikacij zmogljivosti v vlakovnih poteh za pravice do zmogljivosti, dodeljene v skladu s členom 33(2), točka (b)	Določijo upravljavci infrastrukture ob upoštevanju evropskega okvira za upravljanje zmogljivosti iz člena 6.

Opomba: (1) „X – m“ pomeni „m“ mesecev pred datumom začetka veljavnosti operativnega voznega reda („X“) v skladu z oddelkom 4.

2. Upravljavci infrastrukture dodelijo zmogljivosti v okviru postopka za tekoče načrtovanje na podlagi načela „prvi prispe, prvi dobi“.

7. Načrt za dodeljevanje zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka iz členov 34 in 38

Pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi ad hoc postopka upravljavec infrastrukture upošteva naslednji načrt:

Obdobje	Trajanje
Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo pravic do zmogljivosti v zvezi z enim omrežjem***, če je ad hoc zahteva vložena po datumu objave končnega operativnega voznega reda***	~~En dan~~***24 ur***
Najdaljše obdobje, v katerem upravljavci infrastrukture pripravijo ponudbo za pravice do zmogljivosti v več omrežjih	Pet dni

[Sprememba 259]

8. Načrt sprememb dodeljenih zmogljivosti iz člena 39

Pri spreminjanju pravic do infrastrukturnih zmogljivosti upravljavec infrastrukture ravna v skladu z naslednjim načrtom:

Mejnik ali obdobje	Rok ali trajanje
~~Najdaljši čas~~***Najdaljše obdobje***, v katerem ~~upravljavec~~***upravljavci*** infrastrukture ~~ponudi nadomestno pravico do~~ ***pripravijo ponudbo pravic do*** zmogljivosti ***v zvezi z enim omrežjem, če je namenjena za uporabo v naslednjih dveh delovnih dneh.***~~, ki vključuje eno omrežje~~	24 ur
~~Najdaljši čas~~***Najdaljše obdobje***, v katerem zadevni upravljavci infrastrukture ~~ponudijo nadomestno pravico~~***pripravijo ponudbo za pravice*** do zmogljivosti v več omrežjih ***s posebnimi parametri (npr. izredne pošiljke, preskusi)***	Pet ***koledarskih*** dni

[Sprememba 260]

Priloga II

Zelo izkoriščena in preobremenjena infrastruktura iz člena 20

1. Pragovi za razglasitev zelo izkoriščene in preobremenjene infrastrukture

Izkoriščenost	Razvrstitev	Izkoriščenost zmogljivosti	Referenčno obdobje
Heterogen promet	Zelo izkoriščena	> ~~65 %~~ teoretičnih zmogljivosti ***[vrednost določi organ ENIM]***	Več kot štiri ure več kot 200 dni na leto
Heterogen promet	Preobremenjena	> ~~95 %~~ teoretičnih zmogljivosti ***[vrednost določi organ ENIM]***	Več kot štiri ure več kot 250 dni na leto
Homogen promet	Zelo izkoriščena	> ~~80 %~~ teoretičnih zmogljivosti ***[vrednost določi organ ENIM]***	Več kot štiri ure več kot 200 dni na leto
Homogen promet	Preobremenjena	> ~~95 %~~ teoretičnih zmogljivosti ***[vrednost določi organ ENIM]***	Več kot štiri ure več kot 250 dni na leto

[Sprememba 261]

Izkoriščenost zmogljivosti pomeni razmerje med dodeljenimi zmogljivostmi ali za prejšnja obdobja voznega reda dejanskim številom vlakov, ki vozijo, in teoretičnimi zmogljivostmi, ki so na voljo na delu infrastrukture na podlagi metodologije iz oddelka 2.

„Homogen promet“ pomeni, da imajo vlaki na zadevnem odseku na splošno podobne značilnosti, pomembne za izkoriščenost zmogljivosti, zlasti hitrost, vzorec ustavljanja in pospeševanje.

„Heterogen promet“ pomeni, da se vlaki na zadevnem odseku razlikujejo po značilnostih, ki so pomembne za izkoriščenost zmogljivosti, zlasti po hitrosti, vzorcu ustavljanja in pospeševanju.

2. Postopki in metode za izračun stopnje izkoriščenosti zmogljivosti

Upravljavci infrastrukture ocenijo stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti na podlagi objektivnih, preglednih in ustreznih postopkov in metod.

Upravljavci infrastrukture lahko še naprej uporabljajo obstoječe postopke in metode, ki izpolnjujejo ta merila. Najpozneje tri leta po začetku veljavnosti te uredbe mreža ENIM pripravi priporočilo o uporabi usklajenega postopka in metode EU za oceno uporabe železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

Druga možnost je, da se izkoriščenost zmogljivosti oceni kot razmerje med povpraševanjem po zmogljivosti (opaženim/preteklim povpraševanjem ali ocena prihodnjega povpraševanja) in zmogljivostjo, ki je na voljo v načrtu oskrbe z zmogljivostmi v skladu s členom 18.

Priloga III

VSEBINA EVROPSKEGA OKVIRA ZA UPRAVLJANJE ZMOGLJIVOSTI IZ ČLENA 6

Evropski okvir za upravljanje zmogljivosti iz člena 6 vsebuje vsaj naslednje elemente:

Element	Sklici
Postopki in metodologije za upravljanje in dodeljevanje omejenih infrastrukturnih zmogljivosti na podlagi socialno-ekonomskih in okoljskih meril	Člen 8(5) in (6)
Vrste in opis železniških prevoznih storitev, ki se uporabljajo za namene strateškega načrtovanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti	Člen 12(2)
Skupna načela, postopki in metodologije za strateško načrtovanje zmogljivosti, vključno z usklajevanjem med upravljavci infrastrukture in posvetovanjem z deležniki	Člen 12(9) ter člena 13 in 14
Sredstva za objavo načrta oskrbe z zmogljivostmi in postopek posvetovanja s prosilci	Člen 18(10)
Pravila in postopki za dodeljevanje vnaprej načrtovanih zmogljivosti, vključenih v načrt oskrbe z zmogljivostmi	Člen 20(3)
Značilnosti specifikacij zmogljivosti	Člen 26(1)
Razponi mejnih kvot, ki se uporabljajo za preklic neuporabljenih pravic do zmogljivosti	Člen 27(6)
Postopki in metode za usklajevanje dodeljevanja pravic do zmogljivosti v več omrežjih, vključno z minimalnimi zahtevami glede kakovosti	Člen 28(5)
Smernice o omejitvah v zvezi z razlikami med prošnjami prosilcev za dodelitev zmogljivosti in infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki jih predlagajo upravljavci infrastrukture v postopku sporazumnega reševanja sporov	Člen 36(2)
Postopki za upravljanje sprememb pravic do zmogljivosti po dodelitvi	Člen 39(8)
Pogoji za nadomestilo zaradi sprememb pravic do zmogljivosti	Člen 40(3)
Načela, pravila in postopki za upravljanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti v primeru motenj v omrežju	Člen 41(2)

Priloga IV

Vsebina programa omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU – oddelek o upravljanju zmogljivosti in prometa

Program omrežja iz člena 27 Direktive 2012/34/EU vsebuje:

(1) oddelek, v katerem so določeni vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do nje. Ta oddelek se nanaša na informacije, ki so na voljo v registru infrastrukture iz člena 49 Direktive (EU) 2016/797;

(2) oddelek o načelih in merilih za upravljanje zmogljivosti. V njem so določene splošne značilnosti zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse omejitve v zvezi z njeno uporabo, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Navedeni so tudi postopki in roki v postopku dodeljevanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki se uporabljajo med navedenim postopkom, zlasti:

(a) postopke, v skladu s katerimi poteka posvetovanje s prosilci***, kot je navedeno v členu 55a,*** o strateškem načrtovanju zmogljivosti; **[Sprememba 262]**

(b) postopke, v skladu s katerimi lahko prosilci pri upravljavcu infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev zmogljivosti;

(c) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;

(d) načrt za strateško načrtovanje zmogljivosti, postopke za vložitev prošnje, postopke dodeljevanja, prilagajanja in ponovnega načrtovanja ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda in postopke za načrtovanje načrtovanih in nepredvidenih vzdrževalnih del;

(e) načela mehanizma za sporazumno reševanje sporov iz člena 36, vključno s sistemom za reševanje sporov, ki je na voljo v okviru tega postopka, in mehanizma za formalno reševanje sporov iz člena 37;

(f) strukturo in višino nadomestil za spremembe pravic do zmogljivosti;

(g) postopke, ki jih je treba upoštevati, in merila, ki se uporabljajo, kadar je infrastruktura zelo izkoriščena ali preobremenjena;

(h) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;

(i) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 6.

(3) oddelek o operacijah, vključno z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem. V njem je določeno izvajanje zahtev iz te uredbe ter Direktive (EU) 2016/797, Direktive (EU) 2016/798 in Direktive 2007/59/ES, vključno z:

(a) operativnimi predpisi, med drugim prednostnimi načeli za upravljanje prometa, seznamom ali sklici na tehnične, operativne in varnostne predpise ter predpise v zvezi z operativnim osebjem;

(b) operativnimi ukrepi, med drugim pravili in postopki za upravljanje motenj in krizno upravljanje, operativno komunikacijo in izmenjavo podatkov s prevozniki v železniškem prometu in drugimi operativnimi deležniki;

(c) seznamom informacijskih sistemov, ki se uporabljajo pri operacijah, in sklice nanje;

(d) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 44;

(4) oddelek o ključnih elementih upravljanja uspešnosti, ki vključuje zlasti:

(a) sklice na cilje uspešnosti, določene v poslovnem načrtu iz člena 8(2) Direktive 2012/34/EU in pogodbenem dogovoru iz člena 30 navedene direktive;

(b) postopke za spremljanje napredka pri doseganju ciljev in poročanje o njem, za opredelitev vzrokov pomanjkljivosti glede uspešnosti pri operativnih deležnikih ter za oblikovanje in izvajanje popravnih ukrepov za izboljšanje uspešnosti;

(c) obrazložitev morebitnih odstopanj od evropskega okvira iz člena 50.

Priloga V

VSEBINA EVROPSKEGA OKVIRA ZA ČEZMEJNO USKLAJEVANJE UPRAVLJANJA PROMETA, OBVLADOVANJA MOTENJ IN KRIZNEGA UPRAVLJANJA IZ ČLENA 44

Evropski okvir za usklajevanje upravljanja čezmejnega prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja vsebuje vsaj naslednje elemente:

Element	Sklici
Skupna načela upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, ki jih morajo upravljavci infrastrukture upoštevati pri določanju pravil in postopkov za upravljanje prometa	Člen 43
Skupna pravila in postopki za usklajevanje upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja med upravljavci infrastrukture in z operativnimi deležniki	Členi 42, 43, 45, 46, 47 in 48
Skupna pravila in postopki za upravljanje in dodeljevanje zmogljivosti v primeru motenj v omrežju in kriznih razmer	Člen 41(1)
Opredelitev odgovornosti operativnih deležnikov, vključenih v upravljanje čezmejnega prometa, na podlagi sklopa dogovorjenih operativnih postopkov, mejnikov in vmesnikov	Člen 45
Postopki, pravila, orodja in vmesniki za komunikacijo in izmenjavo informacij, vključno z usklajenimi digitalnimi orodji in vmesniki, med upravljavci infrastrukture, operativnimi deležniki in drugimi zadevnimi deležniki, zlasti javnimi organi	Členi 45, 48 in 62
Načela za ustanovitev namenskih usklajevalnih skupin v zvezi z upravljanjem prometa, obvladovanjem motenj in kriznim upravljanjem	Člen 53(2)
Ureditve za simulacijo in usposabljanje, zlasti v zvezi z motnjami v omrežju in kriznimi razmerami	Členi 42, 46 in 47
Ureditve za pregled uspešnosti upravljanja prometa, obvladovanja motenj in kriznega upravljanja, vključno z usklajevanjem med operativnimi deležniki	Člena 50 in 51

Priloga VI

Motnje v omrežju iz člena 46

Vrsta incidenta	Predvideno trajanje	Ocenjeni verjetni učinek
Motnje v omrežju	Za vrnitev na raven razpoložljivih zmogljivosti, ki je bila na voljo pred incidentom, za uporabo vlaka je potrebnih tri ali več dni.	— 50 % ali več vlakov na prizadetem odseku, ki obratujejo na enem omrežju, potrebuje operativno obravnavo. — Manj kot 50 % vlakov na zadevnem odseku, ki obratujejo v več kot enem omrežju, potrebuje ali naj bi potrebovalo operativno obravnavo.
Motnje v več omrežjih	Za vrnitev na raven razpoložljivih zmogljivosti, ki je bila na voljo pred incidentom, za uporabo vlaka je potrebnih tri ali več dni.	— 50 % ali več vlakov na zadevnem odseku, ki obratujejo v več kot enem omrežju, potrebuje ali naj bi potrebovalo operativno obravnavo.

Pogoji glede trajanja in verjetni vpliv na promet so kumulativni.

Priloga VII

Področja uspešnosti, ki so predmet ocene uspešnosti iz člena 50

Področje uspešnosti	Pomembna vprašanja (okvirno)
Infrastruktura in oprema	— Zmogljivosti ter objekti fizične infrastrukture in njene opreme, vključno z uvedbo standardov TEN-T — Zmanjšanje infrastrukturnih zmogljivosti ali objektov zaradi odložene obnove, vzdrževanja ali popravila infrastrukture
Infrastrukturne zmogljivosti	— Ponudba zmogljivosti v smislu količine in kakovosti***, vključno s čezmejno skladnostjo mreže*** — Izkoriščenost zmogljivosti, neizkoriščene zmogljivosti, namenjene rasti prometa — Skladnost med (načrtovanimi ali nenačrtovanimi) razpoložljivimi zmogljivostmi in potrebami trga — Stabilnost ponudbe zmogljivosti, zlasti v zvezi z infrastrukturnimi deli — Preobremenjena infrastruktura — Načrtovani čas mirovanja vlakov na mejnih postajah
Upravljanje prometa	— Točnost/zamude različnih vrst železniških storitev v odhodnem kraju, vmesnih postajališčih in v namembnem kraju ter na operativno pomembnih lokacijah — Odpovedi vlakov — Dejanski čas mirovanja vlakov na mejnih postajah
Obvladovanje motenj in krizno upravljanje	— Delež prometa, ki bi ga bilo mogoče preusmeriti ali prerazporediti med motnjo ali krizo — Vpliv motenj v železniškem prometu v smislu zamud in odpovedi — Vpliv motenj na izvajalce železniških storitev in njihove uporabnike — Posebne težave, ki so se pojavile (kvalitativno)
Uvajanje in delovanje digitalnih storitev, orodij in vmesnikov	— Podpora procesom, povezanim z upravljanjem zmogljivosti, upravljanjem prometa in upravljanjem motenj — Popolnost in kakovost zagotovljenih informacij in podatkov ***ter lahek dostop za operativne deležnike*** — Uskladitev z evropsko arhitekturo, razvito v okviru ERJU, in ustreznimi tehničnimi specifikacijami v skladu z Direktivo (EU) 2016/797
Skladnost s predpisi; regulativni nadzor	— Procesni kazalniki za spremljanje skladnosti s pravili in postopki — Pritožbe, vložene pri regulatornih organih in mreži ENRRB

[Sprememba 263]

Priloga VIII

Informacije, ki jih je treba zagotoviti operativnim deležnikom, iz člena 48

Naslednje informacije, predložene v skladu z Direktivo (EU) 2016/797 in ustreznimi izvedbenimi akti na podlagi navedene direktive, spadajo na področje uporabe člena 48:

— številka vlaka,

— javljanje lokacije vlaka,

— podatki o tovornem listu,

— prošnja za vlakovno pot in dodelitev poti,

— priprava vlaka,

— informacije o vožnji vlaka in napoved vožnje vlaka,

— informacije o motnjah v prevozu,

— predvideni čas odhoda pošiljke, predvideni čas izmenjave, predvideni čas prihoda,

— premiki vagonov,

— izmenjava podatkov za izboljšanje kakovosti.

Priloga IX

Seznam vprašanj za usklajevanje med upravljavci infrastrukture iz člena 53

Vprašanja za usklajevanje	Določbe, ki jih je treba vključiti v usklajevanje
Strateško načrtovanje zmogljivosti	Oddelek 1 poglavja II, zlasti: — člen 10; oddelek 2 poglavja II, zlasti: — člen 11, — člen 13, — člen 14, — člen 15, — člen 16, — člen 17, — člen 18, — člen 19, — člen 21, — člen 22, — člen 25,
Načrtovanje, dodeljevanje zmogljivosti in ponovno načrtovanje	Oddelek 3 poglavja II, zlasti: — člen 27, — člen 28, — člen 31, — člen 32, — člen 33, — člen 34, — člen 35, — člen 36, — člen 37, oddelek 4 poglavja II: — člen 39, — člen 40, — člen 41,
Upravljanje prometa, obvladovanje motenj in krizno upravljanje	Poglavje III, zlasti: — člen 45, — člen 46, — člen 47,
Ocena uspešnosti	Poglavje IV, zlasti: — člen 51,

Vprašanja za usklajevanje	Določbe, ki jih je treba vključiti v usklajevanje
Uvajanje digitalnih storitev, orodij in vmesnikov; prispevek k razvoju tehničnih specifikacij	— Člen 9(2) — člen 20(4), — člen 27(4), — člen 29(5) in (6), — člen 42(3), točka (c), — člen 45, točka (c), — člen 48(2) in (3), — člen 62.

Priloga X

Korelacijski tabeli

1. Korelacijska tabela za določbe, črtane v Direktivi 2012/34/EU

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 2(6)	Člen 36(2)
Člen 3, točka 20	Člen 21
Člen 3, točka 22	Člen 36
Člen 3, točka 23	Člen 31
Člen 3, točka 27	Člen 4, točka 8
Člen 3, točka 28	Člen 4, točka 13
Člen 7b(1)	Člen 3(1)
Člen 7b(2)	Člen 3(2)
Člen 7b(3)	Člen 3(3) in člen 2(3), točka (b)
Člen 36	Člen 40
Člen 38(1)	Člen 26(1), drugi pododstavek, in člen 26(6)
Člen 38(2)	Člen 26(3)
Člen 38(3)	Člen 26(4)
Člen 38(4)	Člen 26(5)
Člen 39(1)	Člen 11(3)
Člen 39(2)	Člen 27(3)
Člen 40(1)	Člen 14(2) in (3) ter člen 28
Člen 40(2)	Člen 55(7), člen 57(2), člen 63(1) in (4) ter člen 64(1) in (7)
Člen 40(3)	Člen 55(2), (5) in (7)
Člen 40(4)	Člen 57(1)
Člen 40(5)	
Člen 41(1)	Člen 7(1)
Člen 41(2)	Člen 7(2)
Člen 41(3)	Člen 7(3)
Člen 42(1)	Člen 31(1)
Člen 42(2)	Člen 31(4)
Člen 42(3)	Člen 31(5)
Člen 42(4)	Člen 31(5) in (6)
Člen 42(5)	Člen 31(7) in Priloga I, oddelek 5
Člen 42(6)	Člen 31(8)
Člen 42(7)	Člen 31(10)
Člen 42(8)	Člen 31(11)
Člen 43(1)	Člen 38(1), člen 32(6), (7) in (8) ter člen 33(1) in (2)

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 43(2)	Člen 10(8), člen 11(2), člen 21(9), člen 38(3) in člen 39(9)
Člen 43(3)	n. r.
Člen 44(1)	Člen 26(1)
Člen 44(2)	Člen 32(7) in (8)
Člen 44(3)	Člen 31(2)
Člen 44(4)	Člen 28
Člen 45(1)	Člen 32(2)
Člen 45(2)	Člen 32(4)
Člen 45(3)	Člen 32(10)
Člen 45(4)	Člen 32(11)
Člen 46(1)	Člen 8(3) Člen 20(3) Člen 32(3)
Člen 46(2)	Člen 36(2)
Člen 46(3)	Člen 36(3)
Člen 46(4)	Člen 36(4)
Člen 46(5)	Člen 36(5)
Člen 46(6)	Člen 36(6)
Člen 47(1)	Člen 21(1)
Člen 47(2)	Člen 21(4)
Člen 47(3)	Člen 21(5), člen 25(1)
Člen 47(4)	Člen 8(1), (2) in (4) ter člen 11(3)
Člen 47(5)	Člen 8(1) in (4)
Člen 47(6)	Člen 21(6)
Člen 48(1)	Člen 34(1)
Člen 48(2)	Člen 18(4)
Člen 49(1)	Člen 24(1)
Člen 49(2)	Člen 24(2)
Člen 49(3)	Člen 24(3)
Člen 50(1)	Člen 22(1)
Člen 50(2)	Člen 22(2)
Člen 50(3)	Člen 22(1)
Člen 51(1)	Člen 23(1)
Člen 51(2)	Člen 23(1) in (2)
Člen 51(3)	Člen 23(4)
Člen 51(4)	Člen 23(5)
Člen 52(1)	Člen 12(8)
Člen 52(2)	Člen 27(6)
Člen 53(1)	Člen 35(1)
Člen 53(2)	Člen 10(2) in (4) ter člen 35(4)

Direktiva 2012/34/EU	Ta uredba
Člen 53(3)	Člen 9(1)
Člen 54(1)	Člen 43(3)
Člen 54(2)	Člen 43(5)
Člen 54(3)	Člen 43(6)

2. Korelacijska tabela za Uredbo (EU) št. 913/2010

Uredba (EU) št. 913/2010	Ta uredba
Členi 1 do 7	
člen 8,	Člen 55(1) do (4), (6), (7) in (8) ter člen 56(1)(a) do (c), (f) in (2)
Člen 9(1)	Člen 14(1), člen 22(3) in (4), člen 23(3) in člen 57
Člen 9(1)(a), (c), (d), (e), (2), (3), (4) in (5)	
Člen 9(1)(b)	Člen 15 in člen 22(3) in (4)
Člen 10	
Člen 11	Člen 55(1) do (4), (6), (7) in (8)
Členi 12 do 18	
Člen 19	Člena 49 in 52
Členi 20 do 25	